

# TRANSEUROPEA

## Le « BANANEC BLUES » à travers l'Europe



Récit complet de cet incroyable périple d'un quillard de 1,80 de tirant d'eau du Havre à la Mer Noire, par la Seine, la Marne, le Canal de la Marne au Rhin Ouest, la Moselle, le Canal de la Marne au Rhin Est, le Rhin, le Main, le canal Main-Danube et enfin... le Danube.

## **PREAMBULE**

La question la plus communément posée à propos de ce voyage un peu fou que j'ai entrepris à travers le continent est : POURQUOI ? Quand je suis arrivé en [Roumanie](#) en juin 1997 pour la première fois de ma vie, je suis immédiatement tombé sous le charme de ce pays attachant. et l'horizon de mon avenir de marin en a été changé.

Pourquoi décider d'y amener mon bateau? Tout simplement parce que depuis plus de 25 ans, je suis inféodé à la mer, aux bateaux, à la nécessité de me trouver sur la mer – et non dans la mer car je déteste me baigner -. Je possède des bateaux depuis 1981 – [Bananec Blues est mon troisième](#) – et j'ai depuis longtemps déjà décidé que lorsque mes activités professionnelles seraient terminées, je partirai avec mon fidèle destrier des mers, pour goûter d'une retraite heureuse sur la mer. Mais à l'inverse de beaucoup de mes compagnons, je n'avais pas envie de suivre les autoroutes des bouffeurs d'écoute : Atlantique, alizés, Antilles et... retour, divorce... où Panama, Galápagos et la suite...

Aussi, dans un premier temps j'ai pensé aller me faire souffrir un peu par un tour de Grande Bretagne avec hivernage en Ecosse, eu égard à ma connaissance des grands whiskies que je voulais rencontrer dans leur terroir, goûtant aussi cette eau au goût de terre de l'île de Skye qui donne cette saveur particulière de tourbe au Bowmore, mon préféré... Et j'avais déjà bien préparé cette navigation grâce à Internet, en achetant en ligne en Angleterre les cartes et les documents indispensables...

Cette rencontre avec la Roumanie et la Mer Noire a changé mes projets. J'ai soudain pris conscience que je pouvais aller traîner mon étrave ailleurs, dans des lieux inconnus des marins avertis de nos côtes, loin de ce que font généralement nos amis bourlingueurs. Et puis, en regardant les cartes que j'avais achetées de la Mer Noire, je me suis aussi rendu compte que cette mer, inconnue en France était, dans toutes ses dimensions aussi grande que 10 fois la Manche. Et pour moi qui suit déjà allé du Havre aux Scilly, j'ai soudain compris qu'un merveilleux terrain de jeu s'offrait à moi, vraisemblablement seul français en ces eaux...

Alors à commencé la recherche des moyens à mettre en œuvre pour réussir cette migration vers l'est. Je souhaitais amener mon bateau pour fin 2003, le moment de ma « libération » afin de pouvoir bénéficier de mon Bananec dans son port de destination dès ma disponibilité définitive. Deux possibilités de route s'offraient à moi : le tour de l'Europe par l'Ouest avec descente des côtes de France, Cap Finistère, Gibraltar, Espagne, Italie, Grèce et Bosphore. Ma volonté de partir pour des étapes avant d'être définitivement libre, m'a amené à réfléchir aux moyens faciles d'aller et venir facilement de mon bateau à mon lieu de travail à chaque longue escale. J'ai rapidement compris que revenir du fin fond de l'Espagne et de l'Italie, sans parler de la Grèce (et je ne parle pas de la sécurité de mon bateau) comporterait des contingences insurmontables...

C'est ainsi qu'est né ce projet de promener un bateau de mer avec un tirant d'eau important au milieu des terres de l'Europe comme l'avaient fait autrefois nos « ancêtres » normands, les Vikings qui sont allés eux aussi jusqu'au Pont-Euxin des Romains en poussant

leurs drakkars à travers monts et landes sur des rondins de bois... Je dois dire qu'intellectuellement cette idée me séduisait d'autant qu'immédiatement on pouvait imaginer que ce serait une sorte d'exploit de réussir ce périple avec un pareil tirant d'eau.

Ceci étant décidé, il fallait alors se pencher avec acuité sur les moyens, les cartes, les escales possibles, la réalité même d'entreprendre ce voyage, les moyens aussi de pallier au manque d'eau éventuel... Et c'est ainsi qu'a été décidé la TRANSEUROPEA. C'est cette préparation et le début du voyage que vous allez pouvoir suivre intégralement dans ce récit complet avec ses joies, ses problèmes, ses rencontres, ses doutes et aussi ses angoisses... sans parler d'un temps fou perdu en négociations.

## PREPARATION

Envisager un tel voyage n'a pas été sans poser un certain nombre de problèmes.

La première de mes préoccupations fut de savoir si je pouvais disposer du minimum de « mouillage » de 1.80 m, mouillage car les gens des eaux intérieures ne parlent pas comme nous de « tirant d'eau » !.. Et pour cela, il fut nécessaire de trouver des documents nautiques sur toute la longueur du parcours. Grâce au net, et à mes fidèles fournisseurs anglais [Imray Laurie Norie & Wilson Ltd](#), j'ai trouvé à la fois des documents pour l'Allemagne et aussi un petit ouvrage vraiment sympathique en langue anglaise d'un certain Rod Heikell, bien connu pour avoir écrits quelques guides de navigation dans la langue de Shakespeare. Quand j'ai découvert les deux descentes qu'avait fait Rod et toutes les informations qu'il donnait, j'ai compris que je pouvais raisonnablement décider d'un tel voyage, pour peu que ce que m'offraient les infrastructures françaises soient au gabarit annoncé.

Commença alors pour moi, un parcours du combattant assez délicat car, maintenant, je n'avais plus à faire à des gens sérieux mais seulement à des fonctionnaires de VNF, cet organisme d'état qui a dilapidé un patrimoine qui nous appartenait : je dirais plus tard comment nous avons trouvé les maisons éclusières qui auraient pu être attribué à des gens sans logement ou louées, vendues à des amoureux du canal et que nos gouvernants, ministres, hauts-fonctionnaires, petits chefs de district VNF ont préféré laisser en pâture aux casseurs, broyeurs, voyous et qu'on a murées alors qu'il ne reste plus que des murs délabrés. Je parlerai aussi en temps voulu de l'entretien de nos voies navigables... mais j'aurai aussi à dire grand bien, ici ou là de tels ou tels agents de l'institution publique.

Pour l'heure, j'ai tenté de recueillir des informations auprès de VNF mais j'avoue qu'à part un email m'annonçant l'envoi de documents... que je n'ai jamais reçu, il m'est apparu clairement que la plaisance – qui me semble pourtant un gage d'avenir pour une institution comme VNF – n'intéressait pas vraiment tous ces gens là. Donc, grâce à des sites Internet et à des gens rencontrés sur le Web qui n'étaient pas tous des « marins » j'ai pu constituer un catalogue de renseignements utiles pour préparer ce voyage. Et que tous ces amis inconnus, marinier, directeur d'école, président d'associations et autre soient ici remercié d'avoir participer à cette grand chaîne rendue possible par le biais d'Internet...

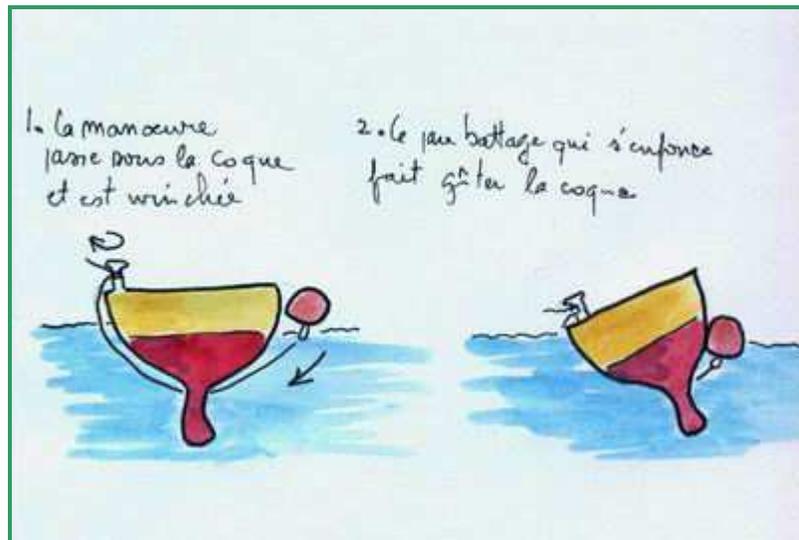
Restait pour moi un problème important : celui de trouver un moyen de parer à l'éventuel manque de marnage. Je me mis à cogiter sur les différents moyens que je pouvais avoir à ma disposition afin de réduire mon tirant d'eau me permettant de passer dans des zones non draguées.

L'étude du parcours m'avait indiqué que deux zones seraient particulièrement difficile à négocier : la Marne et le haut Danube. Et ceci pour une raison simple. Tous les deux sont des fleuves ou rivières où le marnage est sujet aux aléas des crues, des orages qui drainent des masses de terre ou de pierres et aussi à des courbures ou méandres où viennent s'agglutiner les alluvions. Pas de problème en revanche pour les canaux qui sont régulés et en général périodiquement chômés et dragués.

Après bien de long moments de réflexion et l'étude de la possibilité d'utiliser une ceinture gonflable pour soulager le bateau dans les endroits difficiles, j'ai fini par penser que le seul moyen était de faire gîter le bateau. Mais, s'il est relativement facile de gagner quelques degrés à un voilier depuis une annexe quand on peut se servir du bras de levier du mât, sur un bateau démâté, nous ne disposons plus de cette possibilité.

Restait à trouver un moyen simple de coucher le « Bananec ». Et j'ai donc inventé un système basé sur des pare battages de grandes dimensions à faire plonger sur un bord en les tirant de l'autre afin de bénéficier de la poussée d'Archimède ! Après quelques tâtonnements, le système s'est révélé valable... mais terriblement physique à mettre en place.

Il consiste donc à installer un long et gros pare battage (ou plusieurs) sur un bord et à créer deux bouts de manœuvre qui passent sous la coque à l'avant et à l'arrière de la coque. Reste ensuite à wincher sur le bord inverse pour faire gîter le bateau.



**5 novembre 2000**

C'est en ce froid week-end d'hiver que nous avons décidé de démâter le bateau en utilisant les mats de deux autres voiliers voisins. J'ai souvent réalisée cette manœuvre qui, si elle est bien préparée ne présente aucune difficulté. Mais bon nombre de mes copains du Havre n'ont jamais vu ça...

Il y a donc du monde sur le ponton pour aider ou pour voir comment nous allons procéder. En fait, il suffit de mettre en tension les drisses de spi des deux voiliers voisins, en les croisant, juste sous les barres de flèches pour pouvoir ensuite dégréer entièrement le mât et le libérer puis le descendre. Il faut donc mollir étai et pataras puis les ôter, l'étai posant souvent le problème de l'enrouleur qui l'équipe. Ensuite, ne reste plus qu'à en faire autant aux bas-haubans et haubans. En mollissant en cadence les deux drisses de spi, le mât descend doucement, seulement ripé par un équipier qui le couche petit à petit sur le pont où l'on a préparé des supports en bois. Ceci fait, il ne reste plus qu'à l'arrimer correctement.

**2 décembre 2000**

Ce 2 décembre, nous occupons notre journée à faire un avitaillement maximum : fuel, vivres, rangements et vérifications diverses avant de [faire la fête](#) le soir avec un grand nombre des amis que je vais quitter ici.

Le grand départ est fixé à la semaine suivante où avec José, nous devons remonter la Seine jusqu'à Saint Aubin les Elbeuf... Hélas, le 9 décembre un bon 9 souffle en Baie de Seine et même si la Seine, protégée dans les terres n'est pas loin, il n'en reste pas moins qu'il faut l'embouquer jusqu'à Honfleur et que des vagues énormes viennent casser en déferlantes sur les hauts fonds du banc d'Amfard... Nous renonçons et remettons ça à plus tard.

**15 décembre 2000**

Le vent a soufflé encore toute la semaine et j'ai regardé la météo avec inquiétude. Finalement, ce vendredi soir, un certain répit nous permet à Claude, mon ami du voilier « Orqua » et qui va être mon compagnon de route principal et à moi-même, de quitter définitivement Le Havre dans une mer croisée, courte et qui va nous donner du souci. Plusieurs fois, dans la vague, la tête de mât enfourne et l'ensemble est secoué comme un prunier avec un bruit d'enfer et cela jusqu'à la bouée A du Ratier...

Un fois là, nous respirons car la vague nous vient au cul et nous surfons sans voiles, mais au moteur bien entendu les 4 milles à faire jusqu'à l'entrée du port d'Honfleur où nous allons passer la nuit. Bien entendu, c'est une certaine nostalgie qui m'étreint lorsque mon regard se porte vers le large, vers cette Baie de Seine où j'ai bourlingué de Dunkerque à Brest et du Havre aux Anglos, aux Scyllies, à Plymouth et à l'île de Wight... Ce soir, c'est vraiment une grande page de ma vie qui se tourne, c'est le jour où pour la première fois j'ai décidé de naviguer... vers l'Est, vers l'inconnu, vers un nouvel horizon, vers une nouvelle vie...

**16 décembre 2000**

Au matin frisquet, nous attendons l'équipière qui doit nous accompagner pour la remontée de la Seine. Il s'agit d'une jeune femme qui, guide touristique de la Seine, du Musée de la Marine de Seine et de l'Office du tourisme de Rouen a réalisé un site remarquable sur la Seine

maritime de Rouen à la mer et dont j'ai fait la connaissance grâce à Pierre, un de mes équipiers futurs sur la TRANSEUROPEA. Ayant manifesté le désir d'embarquer pour réaliser un reportage sur la remontée de la Seine aboutissant à une page sur son site, j'ai accepté sans problème. Afin de gagner du temps, avec Claude, nous quittons le Vieux Bassin d'Honfleur, chargé d'histoire et attendons notre équipière dans l'avant-port.

Vers 8.00 heures, heure fixée, son mari nous la confie avec me semble-t-il une pointe d'inquiétude... Je ne décèle pas vraiment un marin chez cet homme coincé. Et, par ce matin gris, froid, peu engageant, nous sassons pour embouquer la Seine... Il faut dire que le froid est rude, c'est le moins que l'on puisse dire. Et avant même d'avoir passé le pont de Tancarville, un des trois ouvrages qui permet aux navires de mer de remonter jusqu'à Rouen, nous sommes copieusement arrosés par la pluie normande mais si froide en cette saison. Nathalie est ravie de cette remontée de la Seine malgré le temps pourri. Elle en profite pour faire de nombreuses photos afin de relater ce voyage sur son site.

La difficulté de naviguer dans ces eaux en hiver pour le plaisancier est le peu d'heures disponibles à la navigation entre le lever et le coucher du soleil à cette époque de l'année. En fait, il faut concilier l'inconciliable puisqu'il faut embouquer le fleuve à marée basse et... avec le lever du jour. Nous avons donc du jouer avec ces paramètres et, compte tenu du manque de souplesse reconnu des autorités dans ces zones qui ont tendance à considérer tous les plaisanciers comme des incompetents, quelque soit leur expérience qui dépasse parfois celle des "professionnels", il y a lieu de respecter toutes les règles.

Ainsi, nous avons fixé une étape modeste pour cette première journée : Caudebec en Caux. A noter que sur la Seine Inférieure, il y a peu de possibilités de relâcher entre la mer et Rouen... Nous arrivons donc au ponton de plaisance de Caudebec-en-Caux avant la tombée du jour après avoir du batailler contre un violent courant due aux crues en cours.

17 décembre 2000

C'est avant le lever du jour que nous quittons Caudebec. Il fait un froid de canard mais à la différence d'hier, il fait beau, un beau froid sec. Encore une fois, nous allons lutter contre le courant fort et les obstacles nombreux. On trouve de tout dans le flux du fleuve : des herbes, des branches, des troncs d'arbres et même des îlots qui se sont détachés des berges ou des îles.



Bien que Claude soit très attentif à la barre, par trois fois nous tapons des épaves semi-immergées dont une vient se prendre un instant dans le safran. Et soudain, au fil du courant, nous voyons un pauvre panda en peluche qui va irrémédiablement se perdre en mer, arraché qu'il a du être à un jardin immergé. Un coup d'épuisette... et voilà un nouvel équipier bien mal en point il est vrai. Mais, après séchage, lavage puis quelques travaux de couture, il revit enfin.

Vers la tombée de la nuit, nous ne sommes pas encore arrivé à Rouen mais, en cette fin décembre nous doutons qu'un quelconque cerbère puisse se douter qu'un plaisancier remonte la Seine, dans le froid et contre le courant... Aussi nous décidons d'aller jusqu'à la halte de plaisance de l'île Lacroix. C'est presque Noël et il est magique de franchir tous les ponts de Rouen illuminés sous la protection de la flèche de la cathédrale à laquelle la tempête de décembre 1999 a ôté un de ses clochetons.

Nous nous amarrons enfin au ponton de plaisance pour goûter un repos bien mérité.

**18 décembre 2000**

C'est vraiment un crachin normand typique et traditionnel qui nous cueille au petit matin. Je travaille hélas et c'est Claude qui va convoier le bateau de Rouen jusqu'à Saint Aubin les Elbeuf où il hivernera jusqu'au départ en mai prochain.

Je regarde le « Bananec » s'éloigner sur fond de côte Sainte Catherine dans la grisaille du matin avec une certaine émotion et aussi un regret : mon bateau va passer là où je suis né, où j'ai vécu pendant 35 ans et d'où je n'aurais jamais imaginé partir... Vraiment j'aurai aimé pour la première fois de mon existence contempler ma cité depuis le fleuve qui l'a baigné depuis les origines... Et curieusement, ce sera la seule partie du voyage que je n'aurai pas faite, peut-être un signe du détachement réussi...



le Bananec quitte Rouen

Vers 16 heures, depuis Elbeuf, je descend le fleuve à la rencontre de mon bateau, pensant aux conditions très moches qu'aura rencontré Claude en ce mauvais jour puisqu'il n'aura cessé de pleuvoir. A Orival, sous le pont de chemin de fer, je le vois enfin ! Il ne reste que quelques

kilomètres mais, avec ce courant pas possible, c'est encore au moins presque 2 heures de navigation.

Je vais donc l'attendre au ponton de Saint Aubin les Elbeuf. Nous amarrons le « Bananec » solidement car il ne repartira qu'au printemps. Ce port est un havre de paix béni des canards et des poules d'eau. Nous allons passer là l'hiver dans une ambiance mitigée... Les résidents ne sont pas tous sympathiques, loin s'en faut. Mais, à l'inverse, nous garderons un excellent souvenir de Jacques, le mari de la gardienne, toujours prêt à rendre service et de Maurice, ce plaisancier à casquette qui a bourlingué et qui nous offrira à nous pauvres marins, des pieux métalliques pour nous amarrer le long des canaux... Et chaque fois que je les sort du coffre, j'ai une pensée pour lui.

Et l'hiver se passera à organiser le bord en vue de la traversée de l'Europe : quelques sorties en Seine avec des amis de passage, la construction de la passerelle si utile aux « d'eau douce » pour prendre pied sur la berge, l'arrivée inexorable de la crue qui nous permettra la remontée de la Seine jusqu'à Paris, et même au delà.

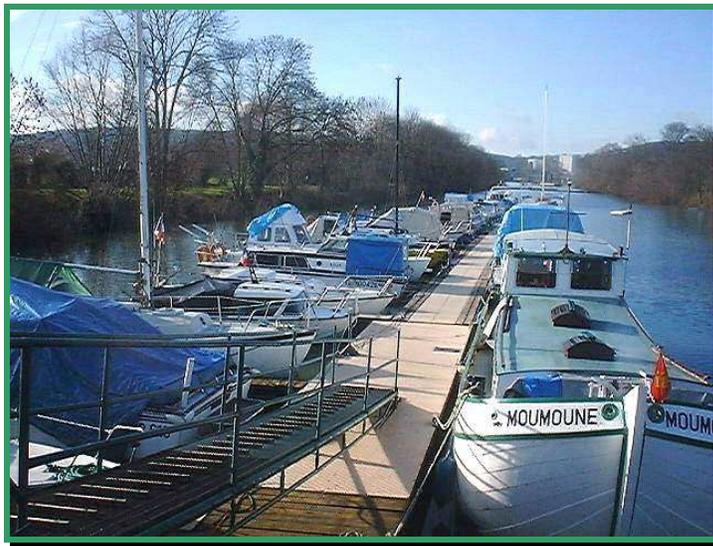
Au fil du temps, le port qui est installé dans une ancienne écluse désaffectée sur la Seine devient... une île ! Les infos télé rendent compte de la situation difficile de ces berges de la Seine mais bien sûr, ces informations sont éphémères et il est vraisemblable que peu d'entre-vous s'en souviennent. Ceux qui les ont vécus, non ! Et nous, non plus !

Ceci étant, les travaux hivernaux ne nous empêchent pas de rêver au grand départ et pour moi, il est fixé au printemps 2001. Le reste est anecdotique et sans intérêt pour le lecteur.

**28 avril 2001**

Le 27 avril s'est passé en allez et venues où nous avons apporté un avitaillement énorme pour les quinze jours de cette première vraie étape. En effet, l'étape précédente n'était qu'un hors d'œuvre dans la mesure où nous connaissions le trajet par cœur. Dans l'après midi, nous avons donc fait le plein de carburant, vérifié les niveaux avec Claude et dans la soirée nous avons récupéré Pierre et Sylvie venue se mesurer à des conditions météo bien différentes de celles de son Lot natal ! Comme nous le verrons par la suite, ils ne firent pas bon ménage.

Donc, le 28 au matin, nous quittons le charmant port de Saint Aubin les Elbeuf. Avant le départ, Jacques apporte à Sylvie un bouquet de muguet odorant de son jardin et nous partageons un kir de départ avec Maurice et Jacques. Le premier incident survient à quelques mètres du ponton puisque nous perdons immédiatement le système de rétroviseur mis au point comme expliqué précédemment. Retour rapide au ponton pour assurer la tige de bois avec un bout et survient enfin le vrai départ. Le temps est frais mais il fait beau.



le port de Saint Aubin les Elbeuf

Claude s'active déjà à la cuisine et soudain il m'appelle pour me montrer une intéressante invention qu'il a découverte à la minute : notre évier n'a plus de bonde depuis longtemps et dans le paquet de billes en verre qu'il a acheter pour alimenter le lance pierre du bord (en cas de disette, ça peut être utile) il vient de découvrir qu'il y a deux boulets... et ces boulets ont exactement la taille et le poids pour se lover dans le trou de l'évier, le boucher et retenir l'eau quand on fait la vaisselle. Comme quoi il suffit parfois d'un petit rien pour arriver à de bons résultats !

Après le premier repas nous attaquons la première des 268 écluses de cet impressionnant voyage, celle d'Amfreville sous les Monts. Nous y pénétrons avec deux grands automoteurs qui nous paraîtront au fil du temps des bateaux de gamins. La Seine est toujours en crue et nous ne pouvons faire plus que 5 Km/h et plus souvent 3,5 Km/h. Les coteaux de Seine avec leurs tombées de falaises de craie sont superbes dans le soleil clair de printemps.

Vers 19.30 nous arrivons au port de plaisance des Andelys qui est en partie recouvert par les eaux du fleuve en crue. Un préposé se présente néanmoins pour nous dire que la place de port vaut 50 francs. Bon, nous payons mais n'avons pas la couleurs d'un reçu. C'est que le papier est cher par ici, en souvenir des ancêtres du château, on écrit sur parchemin... Nous partageons notre ponton avec des Anglais sympa aujourd'hui et qui le seront moins demain (a suivre...) Une promenade dans les abords nous permet de regagner le bord avec un bouquet de lilas odorant qui va nous accompagner un moment. La nuit est tranquille après un superbe coucher de soleil.

**29 avril 2001**

Au réveil, que nous pratiquons seulement Claude et moi de bon matin, laissant les jeunes se reposer des fatigues qu'ils n'ont pas encore accumulées comme chacun sait, le ciel est clair et un petit vent pénétrant achève de nous réveiller. Nous négocions la sortie du port avec une dérive de courant énorme que je retrouverai seulement au contact du Danube...

La grande écluse de Notre Dame de La Garenne est avalée en 5 mn, seuls et sans difficulté. Passé la mi-journée, nous trouvons à main droite le magnifique donjon de la Roche Guyon

sous un vrai soleil de printemps. Ces ruines dominant un château plus moderne qui semble renaissance au pied duquel s'étale le village donne envie de revenir plus tard pour le visiter. Mais c'est le propre d'un tel voyage de ne guère permettre de musarder en route. Quand on a 4750 Km à faire, on hésite à perdre du temps en route. Dommage !



Se profile le barrage de Méricourt : l'écluse est sous les eaux et le barrage ouvert en grand. Après quelque hésitation, on s'engage sur le barrage : ça passe. On respire car il faut dire que si ça paraît simple pour les habitués de la voie d'eau, pour les plaisanciers d'avril – et ils ne sont pas nombreux – c'est un mystère qui reste entier de savoir comment on aborde une écluse immergée... A droite le joli village de Rolleboise nous offre un bon point dans notre navigation.

16.40. Drame : mon bob blanc réversible en bleu, dont s'un italien quand j'étais chef de base nautique aux Glénans s'envole. Trop de courant, adieu, bob ! Pour éviter le courant fort, nous avons pris les bras annexes au nord de la Seine à l'approche de la centrale électrique de Porcheville. Au débouché dans le bras principal du fleuve, le moteur s'arrête brusquement. Je saute sur la jauge à main qui tombe avec un bruit métallique dans le fond du réservoir vide : panne sèche. Immédiatement, je mesure que je n'ai pas pris en compte cette lutte incessante que nous avons menés sur le courant de crue.

Pierre à la barre tente de maintenir le Bananec face au courant. Nous dérivons. Claude saute sur l'ancre tandis qu'une péniche qui sort du port de Porcheville nous propose amicalement son aide. Nous déclinons car nous connaissons la panne et ne sommes pas en danger. Tandis que Claude verse 50 litres de fuel dans le réservoir, je purge comme un fou à l'intérieur. Peu de temps après, le moteur tousse puis repart : c'était un incident !

Nous embouquons le bras de Meulan, splendide et nous retrouvons à couple d'un couple qui lui ne semble pas accouplé vraiment mais plutôt en fausse comme on dit. La nuit est calme, à peine troublé par un moustique qui s'attaque au capitaine plutôt qu'à l'équipage ce qui constitue quand même un acte de piraterie puni par les lois de la flibuste... mais les moustiques s'en foutent.

30 avril 2001

Au matin, le temps s'est un peu chagriné, il est gris. On avale le sas d'Andrésy recouvert par les eaux quand la pluie commence à nous tremper gentiment. Nous passons Conflans Sainte Honorine, la Mecque de la batellerie avec sa péniche-église que nous devinons à peine dans la grisaille ambiante. Nous couvrons le cockpit du Bananec d'une bâche qui ne va pas vraiment nous lâcher avant un moment.

15.20, nous suivons un bateau de croisière le « Renoir » et nous nous présentons à l'écluse de Chatou vraiment dans son arrière. L'éclusier nous ferme la porte et nous fait faire tapisserie 20 mn : c'est la première désillusion d'une longue série ! Au passage, je me permets de lui signifier mon mécontentement mais La Fontaine a toujours raison : pot de terre, pot de fer : c'est inégal !



Pierre à la barre

Vers le soir, la pluie cesse, nous retrouvons un semblant de moral. C'est à ce moment que nos amis anglais des Andelys nous rattrapent, sortant d'un bras de Seine à vive allure. Avec force saluts, ils nous passent comme une fusée. Je suis à l'intérieur occupé à cuisiner. Horreur : leur vague énorme fout tout en l'air dans ma cuisine, l'huile d'olive se répand, les œufs ont éclaté sur le bordé, je suis fou de rage contre ces cons d'Anglais qui ne doivent avoir aucune conscience du bordel qu'ils ont semés à notre bord. Il y a un Dieu anglais, maintenant je le sais : nous ne les retrouverons pas ! Je passe un bon moment à remettre de l'ordre dans ma cuisine.

La grande écluse de Suresnes ferme à 19.00 et demain nous serons le 1er mai et un premier mai c'est sacré pour l'éclusier. Je m'entretiens par VHF avec l'éclusier qui me signifie qu'avant 24.00, nous pouvons passer moyennant une taxe de 120 francs. Nous acceptons cette offre et alors que la flotte redouble d'efforts, nous nous présentons dans le sas. Je monte dans le poste de commande où il m'a invité et il me demande où nous allons avec un si grand voilier par ici. J'explique brièvement mon voyage à travers l'Europe et le bougre me dit qu'il est lui-même très impliqué en Hongrie. Je remplis les papiers et nous nous quittons bons amis. La suite me le rendra moins sympathique, lui et ses congénères de VHF.

Nous traversons le quartier de la Défense la nuit tombée et après avoir admiré la Tour Eiffel encore parée de ses scintillements à chaque début d'heure. Nous nous appontons au port des

Champs Elysées à 23.00 passées après une traversée de Paris dans le noir avec un courant difficile à négocier au passage des ponts. Le ponton n'est pas mobile mais un caisson en béton retenu au fond. Compte tenu de la crue de la Seine, les pare battages ont une fâcheuse tendance à vouloir escalader le quai. La nuit est courte mais tranquille.

## 1er mai 2001

Le premier mai étant férié, nous ne sommes pas pressés de sortir des duvets. Vers 9.00, nous rencontrons le responsable du port, très sympathique qui nous indique que nous pouvons profiter des installations du Touring Club de France pour prendre enfin une douche salvatrice, ce que nous n'avons pu faire depuis notre départ de Saint Aubin c'est-à-dire depuis 4 jours ce qui est encore acceptable pour nous mais beaucoup moins pour Sylvie. Nous attendons deux amis parisiens pour le déjeuner.

Le Bananec est juste en face de l'Assemblée Nationale, au pied de la place de la Concorde où trône encore la célèbre roue qui fera parler d'elle un peu plus tard, en vue de l'obélisque. Pour moi, ça constitue déjà une étape importante que d'avoir amené mon bateau jusqu'en la capitale !

Vers 11.00 commence l'incessant ballet des bateaux de tourisme habituellement appelés bateaux-mouches... Et commencent les ennuis. Le brassage de l'eau par ces monstres qui se croisent et se recroisent sans cesse, à une vitesse qui est manifestement sans commune mesure avec la réglementation provoque des remous terribles. Les copains qui entre temps sont arrivés sont horrifiés : chacun doit tenir son verre et son assiette pour éviter que le contenu ne se renverse. Interrogé sur le phénomène, le maître de port nous indique que malgré les limitations de vitesse, ces messieurs-mouches ont tous les droits et que les diverses requêtes des riverains habitants les péniches n'ont jamais obtenues de réponse satisfaisante. Un capitaine, si ce terme convient en ce cas, étant monté sur le quai nuitamment en état d'ébriété n'a semble t'il même pas été empêché de reprendre l'eau son bateau y étant retourné avec la grue des secours...

Au fil de la journée, le beau temps revenu, la situation ne va faire qu'empirer puisqu'un nouveau pic de crue est annoncé. Et avec la montée des eaux, les défenses ne sont plus d'aucune utilité. Nous passons notre temps à tenter d'éviter que la coque ne batte sur le ciment du ponton. Entre temps Sylvie que les conditions météo ont vaincue décide de nous abandonner et de retrouver son Lot natal.

Vers 19.00, d'autorité, la situation devenant intenable, nous décidons unilatéralement de squatter le ponton de Laurent Fabius qui dispose le long du TCF d'un parking privé pour les vedettes rapides du Ministère des Finances, elles aussi particulièrement décriées pour leur absence de sens civique dans l'utilisation du fleuve. Mais, tous ces gens sont bien entendu au dessus de toutes lois !



au ponton du Ministère des Finances

Vers la fin de la soirée, la nuit tombée, le rythme s'accélère encore afin de pomper un peu plus d'argent aux derniers touristes. Pour nous l'enfer devient total : les bouts se tendent comme des cordes d'arc, nous essayions de parer au mieux le bateau et sur une dernière vague meurtrière, le chaumard solide qui a résisté à des tempêtes de 9 par exemple à l'ancre à l'île d'Aurigny, tenu au bordé par 4 vis à bois de 100 mm scellées par de la résine dans la coque, s'envole irrémédiablement. Je maudis ces faiseurs de fric qui n'ont le respect de rien, des bateaux habités dont la situation en période de crue est déjà critique, des rives qui se dégradent rapidement avec de tels mouvements d'eau.

Pierre a raccompagné Sylvie à la gare et la nuit parisienne s'est enfin apaisée. Demain va commencer une nouvelle partie du voyage : la Marne. Je sais d'avance que, avec le haut Danube, ce sont les deux plus difficiles parties à négocier car nous n'aurons guère d'eau sous la coque. Pourvu même que nous en ayons assez !

**2 mai 2001**

Au petit matin gris du 2 mai, nous aussi nous nous lançons réellement dans la traversée de Paris ! Avec l'île de la Cité et le trafic important des bateaux de passagers, existe un alternat avec feux. Mais, avant d'y arriver, il nous faut négocier les divers ponts dont les piles provoquent avec la crue un courant d'enfer. Le GPS est branché et à l'arrivée sur chaque pont, je vois avec inquiétude la vitesse fond baisser dangereusement jusqu'à atteindre au plus bas... 1,3 Km/h, moteur à fond des 3500 tours. Je souffre charnellement avec mon moteur car je n'aime pas le solliciter ainsi. J'ai donné la consigne à mes équipiers de prendre au plus médian des piles mais il faut compter avec les branches, les arbres et même les îlots qui se précipitent dans la brèche que leur offre le passage.

Quand nous arrivons à l'alternat, nous bénéficions du feu vert, ce que j'avais secrètement demandé à Dieu ! Au sortir du passage, la récompense se profile : dans l'arrière du Bananec, Notre Dame de Paris est merveilleuse. Je la remercie de son aide. Puis, bientôt vient le confluent entre la Seine et la Marne, ponctué par un hôtel étonnant puisque de facture chinoise, avec ses toits de pagode.

A peine entrés sur la Marne, nous la quittons à l'écluse de Saint Maurice qui en raison de la crue est totalement ouverte elle aussi. Nous passons donc sur le barrage, encouragés par un geste puissant de la main de l'éclusier. Quelques centaines de mètres plus tard, nous avisons à Maisons-Alfort une station service proche d'un ponton. Je dois dire, et nous le verrons plus loin que le problème du carburant sera crucial à certains moments et que ça a constitué un réel souci tout au long du périple.

A l'aide de notre diable pliant, qui supporte 70 Kg et des bidons bleus de 25 l dont je tairai la provenance mais dont je sais que d'autres naviguent aujourd'hui autour du monde sur un bateau ami ( Merci Gilbert !) nous nous avitaillons en fuel. A la différence de la Seine en crue, je crois pouvoir dire que pour le reste du parcours, la consommation aura été de 1,3 litre/heure jusqu'au Danube. Après, le courant favorable fera encore faire baisser cette consommation.

La Marne est canalisée dès la sortie de Paris car le méandre de Bonneuil n'est plus navigable jusqu'au bout. C'est ainsi que nous pénétrons dans l'écluse de Saint Maur, 4 m de dénivelé... Ca paraît important après les écluses de la Seine. A la sortie de l'écluse nous attend un nouveau menu : le tunnel ! Quand on a jamais pratiqué, ça interpelle. Donc, tunnel de Saint Maur, le premier, 600m. De l'entrée, on voit sans problème la sortie. J'allume quand même les feux du bord mais c'est un alternat avec feux donc pas beaucoup de chance de rencontrer quelqu'un.



l'écluse de Saint Maur

Se profilent alors quelques méandres superbes de la Marne, de ces lieux qui nous ont fait rêver puisque nous ne les connaissons pas, ces guinguettes charmantes et désuètes aussi, avec avant d'arriver à ce sommet du bord de Marne qu'a immortalisée la chanson « Chez Gégène » des inconditionnels du canotage, du skiff et de toutes ces disciplines de l'aviron qui me sont étrangères mais si gracieuses. L'environnement ici, si proche de Paris me semble extraordinaire.

Avant midi, nous nous présentons devant l'écluse de Neuilly sur Marne. L'écluse semble fermée. Nous nous appontons à un port situé dans un bras en cul de sac. Nous allons aux nouvelles à l'écluse. « C'est midi » dit l'éclusier, « vous passerez après ! » Il faut dire

qu'entre temps, nous avons vu un automoteur arrivé après nous passer sans encombre pendant l'heure de midi.

Vers 2 heures, nous allons a nouveau nous entretenir avec l'éclusier... qui nous annonce que, dans le bief, une péniche a coulé, a été renflouée et que maintenant, il faut attendre. Ils cherchent la cause du naufrage. Ca peut prendre un peu de temps. On attend, on attend puis soudain, on voit une péniche qui passe l'écluse... Je suis furieux, je vais voir le type de l'écluse et lui demande comment un automoteur de 300 tonnes, je sais même pas comment ça pèse, peut passer quand nous sommes immobilisés devant l'écluse avec 4,5 tonnes... Le type se déstabilise et me dit que si j'accepte de passer l'écluse et de rester de l'autre côté, il accepte de me sasser... Je suis d'accord bien entendu car passé l'écluse nous ne sommes plus sur la Marne sauvage mais bien sur le canal latéral, plus tranquille.

Alors, nous passons cette putain d'écluse de Neuilly sur Marne. Mais pour autant, nous ne sommes pas au bout de nos peines... L'automoteur qui est passé avant nous est lui aussi assigné a résidence et tandis que Claude fait une pêche miraculeuse, brèmes, carpes et une perche... nous sympathisons avec le marinier Ghillebert du Christina II, un belge très sympathique qui nous raconte qu'avec sa femme ils ont eu à deux jusqu'à trois péniches en gestion allant avec l'une quand les autres se chargeaient ailleurs... Nous restons ébahis.

Pendant ce temps, nous apprenons que les recherches n'ayant rien donné, VNF a affrété sa vedette echo-sondeur pour le lendemain matin. Voilà qui ne présage rien de bon.

**3 mai 2001**

Au matin, je vais faire un grand tour sur le canal puis je reviens par la rive de la Marne. Là, je reste à admirer un ragondin qui joue avec moi pendant 10 minutes : dès que je fais un pas, il recule et quand je recule il avance sur son tronc d'arbre. Soudain, je me rends compte qu'un orage va éclater, je cours jusqu'au Bananec. C'est le déluge ! On apprendra par la radio que Paris sera bloqué pendant 3 heures. Et c'est sous ce déluge que vers 8.30, tranquille, on voit enfin passer le bateau sonde. On se dit que tout va s'arranger rapidement...

Pierrot profite du temps mort pour installer de la moquette dans les équipets du poste avant. Claude va au village faire un peu d'avitaillement : il reviendra avec un whisky totalement imbuvable et un vin de pays d'on ne sait quel pays ! Quand à moi, je fais l'aller-retour avec le poste de l'éclusier pour avoir des nouvelles fraîches. Arrive le milieu du jour et notre attente fiévreuse est un peu calmée par les filets de carpes que Claude nous a cuisinés à la perfection.

A 13.15, nous partons en grande pompe jusqu'au bureau de l'éclusier. Le type est rude, la cervelle près du bonnet : interdiction formelle de naviguer ! Je commence a monter sur mes grands chevaux, ça devient insupportable d'autant qu'une péniche passée hier midi vient de redescendre vers Paris à plein. C'est vraiment l'incohérence. Tandis que je vais prendre l'air, Pierre et Claude continuent à négocier avec ce fonctionnaire butté lui indiquant qu'on peut parfaitement faire gîter notre bateau pour diminuer le tirant d'eau. Accordé : on mouline comme des malades aux winchs pour faire gîter le Bananec.

Et tandis qu'on avale le bief, on trouve la vedette de la DDE (il est 15.20) amarrée sur la rive et nous avons droit au salut des gars qui tapent le carton ! Vive VNF ! Nous sommes quand

même très perplexe devant cette journée de navigation perdue... Au bout de ce bief de 9 Km nous retrouvons la Marne

Vers 16.45, nous retrouvons à nouveau le canal latéral à la Marne en empruntant le petit tunnel de Chalifert, 300 mètres dans le noir dans un environnement champêtre. Suit une partie particulièrement agréable dans la campagne avec des canards à la pelle et surtout des ragondins facétieux. Après ce calme, nous débouchons par une écluse imposante à nouveau sur la Marne à Meaux. L'environnement est particulièrement désolant : pas de port de plaisance pour une ville comme ça ! On avise 9 kilomètres plus haut le port privé de Poincy. Un coup de fil avec le portable (ça, ça nous servira énormément !) et nous avons l'autorisation d'y passer la nuit.

Nous arrivons là à la tombée du jour et nous sommes accueilli par Maurice, le gardien du port. Il nous explique que ce port est privé, entretenu par les membres et que il nous accepte parce que c'est l'avant saison... Nous négocions la nuit à... 2 pastis ! Merci à Maurice qui fait parti de ces gens délicieux, serviables, passionnés aussi qui jalonnent la route de sourire, de chaleur et d'amitié...

4 mai 2001

Le matin est gris et dans la nuit, la crue est montée d'un cran : plus 40 cm. Le port de Poincy est coincé dans un bras de la Marne, sur le site d'une ancienne écluse. Pas question de repartir vers l'avant. Il faut faire demi tour dans un mouchoir de poche avec un courant pas possible... Le départ est chaud, chaud et nous retrouvons la Marne avec satisfaction.

Dans la matinée, nous franchissons les écluses d'Isles-les-Meldeuses et de Saint-Jean submergées en passant sur le barrage. A Saint-Jean-les-deux-jumeaux juste après le pont, arrive vers nous un canard à la dérive. Je m'étonne qu'il ne s'envole pas à notre approche et soudain je réalise qu'il s'agit d'un appeau ! Un petit coup d'épuisette et hop, voici un nouvel équipier qui va nous accompagner jusqu'au bout du voyage... Compte tenu de l'endroit où nous l'avons trouvé, nous le baptisons du doux nom de Marneaudeau !

Après le passage de la charmante cité de la Ferté-sous-Jouarre, l'écluse de Courtaron est elle aussi grande ouverte sous la crue, celle de Méry-sur-Marne aussi. En vue de l'écluse de Charly, Claude préfère me passer la barre en voyant le déferlement des eaux sur le barrage. J'avoue que je me sens de plus en plus inquiet au fur et à mesure que nous approchons du goulet. C'est un véritable rapide qui nous barre le passage. Nous entrons péniblement dans la passe, moteur à fond ! le loch n'indique plus que ... 2,2 Km/h.

A 19.15 nous nous arrêtons à la halte nautique de Nogent-l'Arthaud, à un petit ponton juste en face de la gare. C'est champêtre et charmant. La clé du groupe eau-électricité est disponible contre une pièce d'identité déposée à la gare où l'employé nous accueille avec le sourire. Il nous indique que nous pouvons prendre une douche gratuite au camping municipal... situé tout en haut de la colline après 20 minutes de marche.



au ponton du silo à grain de Nogent l'Arthaud

Au retour, je constate que la Marne a baissée, la décrue s'amorce. Je sonde à la main et je constate qu'on est presque déjà posé. Le guide Navicarte consulté indique « pour bateau de TE inférieur à 1.50 m ». C'est décidé, il faut bouger d'ici. Nous avisons à 150 mètres sur la même rive le quai de chargement d'un silo à grain. Nous allons nous y poser pour la nuit. C'est le grand calme ici !

**5 mai 2001**

Au petit matin clair, la côte de porc que Claude, petit mangeur avait laissé au frais dans le cockpit à disparue. Au faîte du silo, j'avise un corbeau qui se marre encore de la bonne blague et du bon repas qu'il a fait. Nous déhalons vers 8.30 et nous présentons peu après à l'écluse d'Azy qui est la première fermée depuis longtemps. Le barrage écume d'eau et les tourbillons sont impressionnants. Encore une fois, c'est les fesses serrées que nous entrons dans le sas.

Vers le milieu de la matinée, nous nous posons au quai de Château Thierry... C'est piteux ! Un grand quai sans âme, où l'herbe n'a pas été coupée depuis toujours, même pas un édicule pour satisfaire un besoin naturel... Bien sur il ne doit pas passer beaucoup de navires de plaisance ici mais quand même... La ville est jolie. Nous nous y baladons avec Pierre en attendant l'arrivée d'un nouvel équipier José qui arrive ici par le train.



José a complété l'équipage à Château Thierry

Après l'accueil de José à bord, qui a apporté le soleil qui nous faisait défaut depuis longtemps, nous voilà repartis vers l'est. A l'écluse de Mont-Saint-Père et de Courcelles, nous passons aussi par le pertuis. Sur les coteaux nous commençons à apercevoir des champs de vigne. A 18.45, avant de songer à trouver un point de chute pour la nuit, nous nous présentons à l'écluse de Vandière. Les bajoyers du sas sont en pente et peu propice à la plaisance mais... à l'ouverture des portes nous constatons que VNF a, pour une fois, pensé à la plaisance : un petit ponton flottant a été installé à l'intérieur de l'écluse. On reste confondu devant un luxe pareil. Mais le plaisir va être de courte durée...

Didier l'éclusier nous libère, nous allons retrouver la Marne en bout du chenal de 100 mètres car nous étions dans une petite dérivation. Bien au centre du chenal, nous repartons le cœur léger... et nous nous plantons ! Marche arrière et coup de fil à Didier l'éclusier ! Il arrive affolé sous sa casquette sur la rive... Il nous dit qu'on doit essayer à droite du chenal. Marche arrière à fond, on se dé plante et on essaye... Re-plantés !!!

Le Didier commence à s'agiter dangereusement. Nous nous déhalons à nouveau et sur son conseil essayons à... gauche « là, ça passe sûrement ! »... Cette fois, plantés grave ! Moteur à fond, rien n'y fait, nous sommes scotchés au fond. Nous devons lancer une amarre à Didier pour nous sortir de la M... Il nous demande de reculer jusqu'à dans l'écluse. Là, cet agité sympathique nous dit qu'il va alerter ses autorités pour prendre des décisions importantes et que, au mépris des règles habituelles, « il nous autorise à passer la nuit dans le sas » ! Tirons l'échelle !!!

Sur le lit sauvage de la Marne, il y a un barrage destiné à réguler le niveau de la rivière. L'éclusier Didier nous informe après infos auprès de son chef de district que le lendemain, le barrage sera remonté par une équipe de VNF et qu'ainsi, nous retrouverons le niveau nécessaire pour sortir enfin de cette écluse de Vandière. Nous avons le temps d'admirer le paysage. Derrière nous, sur les coteaux les vignes n'ont pas encore verdi et le paysage est un peu désolé. C'est l'époque du traitement et nous assistons au ballet des hélicoptères... Face à nous, sur une colline est érigée une immense statue qui domine la vallée, celle du pape Urbain II (Eudes de Châtillon 1042 – 1099) natif du village de Châtillon sur Marne et qui prêcha la croisade de l'an 1000.

6 mai 2001

Après une nuit très calme, au matin, Claude nous pêche une petite perche de... 80 grammes... pour 4 ! Nous lui sauvons la vie ! Vers 9.00, tranquillement, arrivent les 5 agents de VNF encadrés par un chef de district grand, mince, peu sympathique, la tête surmontée d'un bonnet bleu... Nous allons ainsi assister à l'opération qui nous apparaît d'un autre âge... en effet puisque ce barrage date de Napoléon III.

Le principe est basé sur la technologie suivante : au fond de la rivière, ancrés sur un radier se trouvent des fermes métalliques, perpendiculaires au lit de la Marne. Ces fermes sont empenellées (c'est-à-dire reliées entre-elles) par une chaîne métallique dont il suffit de relier le bout de la rive à un treuil pour relever lentement cet échafaudage. Une fois ces fermettes relevées, on pose des entretoises de 50 Kg chacune entre 2 fermes puis un plancher métallique... et ainsi de suite jusqu'à la rive opposée.

Ce barrage ainsi dressé, il reste à apposer sur le côté au courant de l'édifice des aiguilles de bois longues de 2 m 50 munies d'une poignée de manœuvre, entre le radier alvéolé et le haut du barrage. Il suffit de gérer le nombre d'aiguille pour relever plus ou moins le niveau de la rivière. Ce jour là, les agents mirent 3 aiguilles par fermette.

A 13.30, après une visite de Mademoiselle l'ingénieur Nathalie, fort sympathique et avenante, nous pouvons enfin quitter Didier « qui parle avec la lune » comme nous l'a défini un de ses collègues et sortir du chenal de Vandière... avec touchette en prime ! 45 mn plus tard, rebelotte en sortie de l'écluse de Damerie où une maison éclusière est superbement décorée des signes de la vigne et du vin.

A 16.45, sous un pâle soleil et après avoir salué le chef de district à bonnet sur la rive, nous nous plantons très grave en sortie du chenal de Cumières... C'est un véritable arrêt sur image, il manque au moins 50 cm d'eau en sortie de la dérivation, là où le canal rejoint la Marne... Et là, je veux faire remarquer toute l'utilité du téléphone portable : sans cet instrument pratique, l'ensemble de cette croisière aurait été beaucoup moins facile à réaliser... Ainsi, en cette circonstance, nous appelons au téléphone le galonné de VNF qui se précipite. Entre temps, les pêcheurs sur la berge nous informe que « ils n'ont pas dragué depuis 20 ans, l'année dernière, y'a un bateau qu'a été planté comme vous... » Le Chef nous rassure : nous dépendons d'un barrage automatique, c'est dire que le relevage va prendre peu de temps... Attendons donc ! Il revient bientôt pour nous proposer de sortir en sécurité du bief.

En avant lente pour passer la sortie : le Bananec se plante à nouveau. Nous décidons de mettre en œuvre le ballastage avec les gros pare-battages. Ça prend un bon quart d'heure et génère au moins un litre de sueur. Nous essayons à nouveau mais, ça ne passe toujours pas. Alors, je place les équipiers en rappel à l'extérieur des filières et, moteur à fond, je creuse une souille à grand coup de barre à roue d'un bord à l'autre à droite et à gauche... Et ça passe enfin à notre grand soulagement.

Deux kilomètres après, nous arrivons enfin à l'entrée du canal latéral à la Marne. A droite continue la Marne avec l'embranchement d'Epernay qui dessert la ville. C'est pour nous la première écluse automatique avec une perche qui pend au dessus de la rivière et à laquelle il faut faire faire un demi tour d'un coup de poignet adroit... à condition de ne pas la rater au

passage ! Victoire, l'écluse s'ouvre... mais nous nous échouons lamentablement à l'entrée du bajoyer. Un peu de gomme et nous entrons enfin dans le calme du canal.

A 18.00, nous passons l'écluse d'Ay, célèbre village à Champagne et je commence à croire qu'à l'inverse de la Marne canalisée, le canal, lui, semble au gabarit Freycinet soit 2,20 m de mouillage et 1,80 d'enfoncement. Après avoir cheminé sur les premiers kilomètres avec le sondeur, je respire un peu car j'avoue que le passage sur la Marne était un des points délicats du parcours. Et à 18.30, nous nous appontons dans la charmante bourgade de Mareuil-sur-Ay à un ponton de plaisance presque luxueux et pour le moins inespéré. Aire de stationnement pour camping-cars, sanitaires, eau et électricité... Au bord du canal, une promenade est aménagée sous des arbres centenaires et la douceur du moment se savoure... Les propriétés de champagne dont Montebello forment l'essentiel des bâtis du village.

7 mai 2001

Dernière journée de navigation avant Vitry-le-François où nous trouverons le canal de la Marne au Rhin. Comme il s'agit d'une « journée à écluses » c'est-à-dire une journée où l'essentiel du temps et de la manœuvre va constituer à attendre et passer des sas, nous partons de Mareuil à 8.30. l'écluse de Mareuil est commandée par un signal optique, c'est-à-dire qu'il faut passer au ralenti devant un œil qui doit repérer le bateau et déclencher les feux et les mouvements du sas. Au premier passage, il ne se passe rien. Demi-tour et on recommence en serrant la berge des fois que l'œil n'aurait qu'une vision courte ! On se plante... et se dé plante mais l'écluse s'ouvre et nous sommes salués au passage par un écureuil facétieux. Nous patientons un peu au pont tournant de Bisseuil avant de passer l'écluse de Tours-sur-Marne où nous découvrons un paysage de petit village particulièrement pictural sur la montagne de Reims.

Vers 10.25, nous croisons à main gauche l'embranchement du canal de l'Aisne à la Marne balisé par un grand silo qui a été carrément soufflé par la tempête de décembre 1999. Les tôles balayées par le vent sont encore pendues dans le vide... A d'autres moments du périple, c'est les arbres abattus qui jalonnent notre route pour nous rappeler l'ampleur de cette catastrophe. Mais, pour le moment, ce qui nous préoccupe, c'est que nous sommes cernés : une péniche devant... et une péniche derrière, ça va devenir chaud aux écluses ! De toute façon, nous allons être freinés aux écluses et impossible de trémater ! Ah, « trémater », voilà un terme qu'il est sans doute utile d'expliquer à des marins d'eau de mer. Trémater, c'est dépasser une péniche ou un bateau dans un bief... mais pour faire ça, il faut que le canal soit relativement large, le marinier relativement cool (!?☛) et le bief relativement long !!! Et comme on le verra plus tard, il faut vraiment en avoir pour envoyer un coup de trompe et tenter le dépassement...

Donc, nous enchaînons les écluses de Vraux, de Juvigny, de Châlons en Champagne où nous devons attendre un descendant pendant  $\frac{3}{4}$  d'heure... et laisser passer un montant... Dans l'attente, on se fait agresser par un pêcheur à la ligne avec béret enfoncé qui nous traite de bourgeois : « vous devez pas foutre grand chose dans la vie pour vous prélasser sur un bateau... » Moi qui ai tant mis de mon temps, de mon argent en supprimant les restos, les spectacles, les vacances... je pête une durite et met arrière toute vers la berge et le vieux commence à battre en retraite... Un vieux stalinien qui est resté bloqué sur la lutte des classes mais qui la base sur l'apparence : bateau = bourgeois ! Passons...

Après deux nouvelles écluses, nous nous arrêtons au quai de Pogny où nous allons faire le tour du pays pour acheter du pain... Le temps est maussade aujourd'hui... comme le parcours où se succèdent les écluses, encore 5 avant celle de Vitry-le-François qui nous amène à la ville... Nous avons fait tout le tour du patelin et en passant, nous avons vu un super marché pas trop loin de la voie d'eau. Aussi, sous un pont d'autoroute, nous nous approchons de la berge et dès que la quille se pose, nous mettons en place la passerelle que Claude et moi avons confectionné à Saint Aubin quand nous avons préparé le « Bananec Blues ». Claude et Pierre traverse le no man's land des gitans pour aller faire des vivres. Entre temps, nous constatons que nous avons investi une zone d'homos... Mais on récupère nos vivres et nos copains et nous nous dirigeons vers le port de plaisance de Vitry... Il se présente à l'embranchement du canal de la Marne au Rhin dont nous venons de parcourir 300 mètres et de celui de la Marne à la Saône qui débouche à gauche.

Nous le voyons en face de nous, tous les pontons libres se qui commence à m'étonner... Et c'est juste au moment où nous entendons nous héler un marinier qui veut nous empêcher d'y entrer avec force de cris que nous nous plantons ! Marche arrière toute et nous allons nous positionner sur un quai, derrière la péniche au pied d'un immense silo. Il s'avérera que le port de plaisance n'a jamais été dévasé depuis sa création et que cette belle réalisation coûteuse semble inutile, sauf pour les barques à fond plat !

Depuis le départ de Paris, nous avons franchi 39 écluses et le « Bananec Blues » est à 100 m au dessus du niveau de la mer.

**8 mai 2002**

Nous quittons au matin Vitry le François... Maintenant, nous avons choisi résolument d'aller ver l'Est. Et comme le soleil nous offre enfin ses rayons, nous sommes heureux. Mais, un peu moins dès que nous arrivons à la première écluse. Il est 7.30 et dans le soleil qui nous réchauffe vraiment après ces jours merdeux depuis le départ... Je vais discuter avec l'éclusier qui est dehors et arrose son jardin. Rapidement, hélas, je comprends qu'il n'actionnera son sas qu'à ... 8.30...

Et là, alors que les 35 heures ne sont pas encore en usage, je n'ose pas imaginer ce que sera la règle après ! D'ailleurs, le panneau officiel qui se doit de régir le canal... n'est pas à jour !

Bref, difficile de savoir quelle est la « vraie » règle sur ces canaux. Bon, nous la passons enfin en ayant manœuvré nous-même les portes. A l'écluse suivante, nous « touchons » un éclusier itinérant. Il s'agit donc d'expliquer ici ce qu'est un « éclusier itinérant ».

Vu les restrictions budgétaires, un éclusier volant, en mobylette ou en voiture, suit le plaisancier et gère l'éclusage de sas en sas jusqu'au moment où un autre qui descendait échange son boulot avec lui... C'est le moment pour remercier chaleureusement celui qui nous a accompagné au fil du début du canal de la Marne au Rhin et... que nous retrouverons curieusement l'année suivante dans les Vosges. Et donc, c'est à l'écluse d'Adécourt (69) que nous rencontrons « notre éclusier » pour un moment. (Notez qu'en morte saison pour les plaisanciers les écluses ouvrent de 8.30 à 17.30, ce qui ne laisse pas une grande amplitude d'autant que les péniches ont un régime plus confortable )



Sur un pont canal

Nous passons 5 écluses sans encombre jusqu'à celle d'Epagny où nous devons attendre un avalant. La suivante à Pagny, re belote... Pagny 2 étant 360 mètres après, les équipiers ne se donnent même pas la peine de remonter à bord. A l'écluse de l'Ajot, celle qui suit... l'éclusier déjeune ! Faut bien manger. Comme nous allons être bloqués dans l'écluse pendant le déjeuner, nous lui suggérons de fermer les portes amont afin que l'écluse se remplisse seule tandis qu'on se restaure simplement avec le trop plein et les fuites... Gagner du temps, sur les canaux, c'est un sport. A 12.40 l'éclusier et nous ayant fini de déjeuner, nous repartons.

A l'écluse de la Chaîne, 2 écluses plus loin, nous changeons d'éclusier. A la sortie de l'écluse de Sermaize, deux écluses après, il faut se méfier d'un grand S où un plaisancier s'est laissé coincé peu de temps avant et où il a fallu l'intervention d'une péniche pour le sortir.

Je passe les 13 écluses suivantes, un pensum où le seul attrait est que je rencontre un couple de joggeurs à qui je donnerai des informations pour aller en Roumanie. Ils avaient un ami régissant la construction du premier « Carrefour » roumain... Nous arrivons vers le soir à Mussey où nous plantons les pieux de Maurice ! (voir loin derrière...)

Dans la journée, nous avons fait 39 Km, passé 24 écluses et nous sommes 165 m au dessus du niveau du Havre. Musée est un village charmant. Nous passons une bonne heure au « Café des Amis » et là, il faut tirer un coup de chapeau à ces gens merveilleux et accueillants qu'on rencontre au cours de ces longs voyages insolites... Il faut dire qu'on est arrivé là, un dimanche soir, jour du concours de pêche... Et l'ambiance était chaude... Claude, blagueur invétéré a d'emblée apostrophé un gars en lui demandant « tu m'reconnais pas ? » L'autre, non, bien sur ! « Mais oui on s'est vu au mariage de Robert » et l'autre « Ah, oui ! Bah tu bois un coup » et l'ambiance était créée !

Moi, mon souci, c'était de décharger l'appareil numérique sur l'ordinateur. Et, dans un coin du bar les patrons du lieu m'ont fourni une prise... Pendant ce temps, mon Claude avait fini par faire dire à son copain de bière, déjà bien chargé qu'ils étaient cousins, et qu'on avait besoin de vers pour la pêche... ce que ce dernier nous a fournit sans problème, bien entendu.

Nous garderons un souvenir ému de cette étape, de ce « Café des Amis » au pied d'une écluse du Canal de la Marne au Rhin...

9 mai 2001

Quand se lève le pont levant de Mussey qui me rappelle étrangement ceux que peignait le grand Vincent Van Gogh à Arles, nous avons une journée monotone à vivre avec une trentaine d'écluses à passer. Pour ceux qui doivent entreprendre ce genre de voyage, il faut se blinder pour supporter le passage de 30 écluses dans la journée.

Nous quittons donc Mussey au matin, à 8.30. A la cinquième écluse, nous voyions quelque chose qui ne se rencontre qu'en 2 endroits en France : les 3 voies se croisent : ferrée, fluviale et routière... C'est quelque chose d'étonnant que nous a signalé notre éclusier volant et nous l'en remercions. La suite est monotone, seulement ponctuée de quelques particularités : pont-canal à Chantereynes, Bar-le-Duc, ville départ de la « Voie Sacrée » qui pendant la première guerre mondiale a ravitaillée Verdun... Et tout ça est assez monotone jusqu'au delà de l'écluse 34 de la Grande Chalaide où la croisière a failli se transformer en cauchemar.

Il est 11 heures 45 et je suis occupé, à la cuisine, à préparer le repas. J'ai décidé de faire ce jour là un [émincé de dinde « Bananec »](#). Et comme vous verrez dans l'opuscule [« Cuisine à bord »](#) cela se prépare de bonne heure ! Donc, à cette heure déjà avancée et où l'apéritif vient d'être servi à l'équipage sur le pont, où le temps est magnifique, grand soleil, pas de vent, la journée se présente au mieux !

Alors que je suis face au gaz 2 feux du Bananec, une flamme soudaine et intense s'élève dans l'habitacle... Le feu fait 50 cm de hauteur et commence à lécher l'équipet derrière la cuisine ainsi que le vaigrage du plafond, en plastique bien entendu... Vieux réflexe d'un ancien des Glénans qui a conservé des automatismes, je cours vers l'entrée du carré et je cris « LE FEU A BORD » puis je reviens immédiatement vers le foyer du sinistre...

Immédiatement, mon disque dur se met en branle : un extincteur ! Lequel ? Quel est le plus neuf ? Le plus accessible ? C'est celui que j'ai acheté chez mon pote [Pierrot AD](#) au havre juste avant de partir... mais aussi le moins accessible : il est dans ce coffre et je dois l'ouvrir immédiatement et le déclencher ! Tout ça, ça vient en une fraction de seconde et avec adrénaline et stress maxi.

Je l'attrape enfin cet extincteur, je ne suis plus moi, je suis concentré sur une seule chose : éteindre ce putain d'incendie... J'ai déjà pensé que nos vies ne sont pas en danger : le canal fait 2 m de fond quand le Bananec a 1.80 m de tirant d'eau... et la largeur ici c'est au gabarit Freycinet : 5 M 20 ! Même celui qui ne nage pas doit rejoindre la berge.

Alors, je déclenche l'extincteur ! Déjà, je suis heureux qu'il fonctionne. La poudre éteint IMMEDIATEMENT l'incendie. Je me souviens que je me dit « c'est extraordinaire : ça marche ! » Le feu s'éteint facilement donc et soudain, je réalise que le gaz se répand dans l'habitacle... Je fonce sur le gaz, ferme les robinets . J'arrache le gaz de son embase et veux le précipiter à l'extérieur. La casserole et la poêle sont restés sur les feux et je me brûle avec l'eau du riz mais j'ai sorti le réchaud du carré. De toute façon, je ne peux plus résister à l'atmosphère viciée par la poudre qu'a libéré l'extincteur...

Le carré est envahi d'une poudre bleue claire. Tout est souillé... J'ouvre des équipets... Rien n'est épargné... On peut jeter tout ce qui a été souillé, a commencer par notre repas en préparation, on va manger un peu de pain avec du pâté en boîte car heureusement la boîte n'a pas été souillée, le pain un peu ! Nous sommes un peu anéanti par ce sinistre.

A l'écluse de Maheu (33), j'informe notre poisson-pilote que nous avons eu le feu à bord et que nous souhaiterions, si possible, trouver une prise électrique dans une écluse pour pouvoir faire un minimum de ménage dans le bateau. Il nous indique que, vu l'infrastructure et vu le trafic, il nous offrira cela dans l'écluse suivante de Tannoix (32) et nous laissera le temps de remettre un peu d'ordre à bord.

Grand merci à cet homme merveilleux que nous retrouverons dans l'étape suivante, je l'ai déjà dit et qui nous a permis de remettre de l'ordre dans notre bateau durement touché... 14 écluses plus tard, nous arrivons à un nouveau partage des eaux et aussi à un nouveau système d'exploitation du canal. Au sas de Longeaux (18) nous quittons donc avec regret notre ami éclusier itinérant qui nous a accompagné si longtemps et avec tant d'humanité... Nous ne saurons même pas son prénom, encore moins son nom (fonction publique = secret quasi militaire !)

Récapitulatif de cette étape : nous avons franchi 26 écluses en 24 Km avec cet éclusier dit « de Mussey ».

Mais la journée n'est pas finie : nous continuons avec un boîtier de commande électronique... Dès la première écluse, le boîtier ne fonctionne pas. Nous déclenchons l'appel d'urgence... Arrive un chef d'équipe VNF pour nous expliquer le fonctionnement du boîtier mais... il est surtout désireux de contrôler notre équipement anti-incendie... Il a su par « Radio-Canal » qu'un voilier, hier, à eu un problème de feu à bord... Mais, j'ai toujours précédé la réglementation et je lui montre... 2 extincteurs alors que j'en ai déjà tiré un hier... Il est scotché car mon bateau n'en nécessite qu'un seul et j'en avais ... 3 ! « Vous allez passer le tunnel de Demange-eaux-Eaux » nous dit-il et là, ç'est souvent les gendarmes qui gèrent les passages » Ce propos obscur nous inquiète un peu !

Deux sas plus tard, nous arrivons au quai superbe, niché dans la nature mais avec bites en fonte, bords herbus et tables de pique-nique extra : Naix-les-Forges. C'est charmant, champêtre, calme, et même pas un café ! Et pendant que mes coéquipiers visitent un peu le bourg, je fais une vidange car il faut bien que quelqu'un s'occupe de l'intendance moteur...

Aujourd'hui, 30 écluses et 32 Km... On atteint l'altitude de 249 m au dessus du niveau de la mer... Je pense ce soir qu'on a franchi la moitié de ce qu'il faudra monter pour arriver, à 405 m sur le toit navigable de l'Europe. On fête cela en mangeant dehors, en pique-nique, pour la première fois depuis qu'on a quitté Le Havre et la Manche... De bon ton, non ?!

**10 mai 2001**

Au matin, nous quittons Naix-aux-Forges dont le nom indique bien ce que fût l'activité du lieu... Dès la première écluse du jour, Barboure et son pont-canal, nous sommes impressionnés de la masse énorme de grumes de bois stockées, résidu de la tempête de décembre 1999 qui nous suivra à travers toute l'Europe de l'Ouest.

Après quelques sas, à l'écluse de Treveray (11), arrive un type de VNF en voiture. C'est le chef de secteur et il vient officiellement pour nous remettre les instructions pour passer le tunnel de Demange-aux-Eaux... Vrai ! Mais immédiatement, il demande à contrôler... nos extincteurs ! Radio-Canal a frappé, ils se sont parlé ! Mais, alors que la réglementation me demande... 1 extincteur, heureusement, j'en ai 3 à bord et je produits les 2 intacts non s'en m'étonner qu'il soit déjà informé de tout ça. ? « Ah vous savez » me dit-il « le canal est une grande famille ! » Bref, le plus important est qu'il nous a confirmé notre passage dans le plus étrange des lieux de mon parcours à travers l'Europe : le tunnel de Demange-aux-Eaux...

Nous sommes fébriles à l'idée de passer ce partage des eaux de 5 km sous terre, où il est interdit de faire quelque flamme que ce soit. Et, programmés pour 13.00, nous arrivons vers 11.30 au ponton d'attente. Avant même d'aller aux nouvelles, nous voyions venir vers nous un colosse vêtu d'un jean et d'une chemise crasseuse... Je ne reconnais pas un VNF et je me doute immédiatement qu'il y a un lézard. Le type se révèle être le patron de la péniche... qui est dans le sas ! Et qui veut passer avant nous !

A ce moment du récit il es important de dire que depuis l'incendie dramatique du tunnel du Mont Blanc, les règles de passage dans tous les tunnels ont été modifiés. Ainsi, dans ce tunnel de Demange-aux-Eaux, long de près de 5 Km et où il y avait 2 passages dans chaque sens chaque jour, avec mélange des marchands et des plaisances, la réglementation s'est renforcée et a décidé que, maintenant, passent le commerce le matin (un aller, un retour) et la plaisance l'après-midi (même punition !) ce qui explique que nous avons été programmés pour 13 heures.

Rapidement, je comprends que nous sommes entrain de nous faire « mettre » proprement par, à la fois le marinier et par les types de VNF... On va discuter devant l'écluse. Le chef VNF semble un type sans charisme... et qui touche, je veux dire qui est arrosé par les bateliers ! Je lui demande de faire respecter la loi... et lui me demande de négocier avec le batelier. C'est ingérable... La femme du marinier d'un ton mielleux nous fait remarquer qu'ils sont dans l'écluse, qu'ils sont gros, bref que tout est contre nous.

Mon équipage commence à se rebeller... me voici pris entre 2 feux. Les VNF sont déjà depuis longtemps à la cantine : plus de sons, plus d'images ! Je propose à mes équipiers de retourner au bateau afin de discuter de la position que nous allons adopter. Bien que je serve un apéritif, l'atmosphère ne se détend pas. En fait, je suis le seul à dire que nous n'avons pas le choix. Ça dure un moment et je finis par les convaincre, à contre cœur.

Nous retournons à l'écluse et là, j'exige que le VNF me donne sa parole que nous passerons bien demain matin, qu'il n'y aura pas un chaland de dernière minute. Il s'engage. Le marinier nous remercie chaleureusement tout en rappelant que « eux, ils travaillent et que pour ceux qui travaillent, c'est dur... » Bref, le truc habituel : on travaille, vous vous amusez !

Cela nous laisse tout l'après-midi pour visiter le village qui est d'ailleurs charmant. Claude, comme toujours sans complexes demande au bistrot si on peut prendre une douche : en rien de temps la chose est arrangée. Un peu plus tard, nous allons jusqu'à l'entrée du tunnel pour voir ce qu'est ce toueur qui doit nous tirer dans ce [tunnel de Mauvages](#) car c'est ainsi qu'il se nomme.

C'est en effet un toueur, c'est-à-dire un remorqueur mû par l'électricité et se hâlant sur le fond en enroulant et déroulant une chaîne traînante que sont tirés les bateaux. Déjà rien que ce

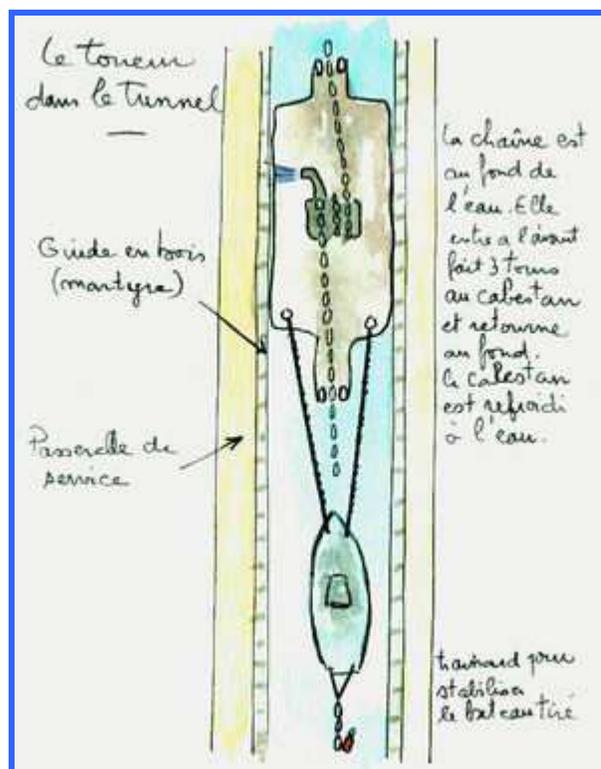
système nous interpelle, c'est tellement étrange... Et nous apprenons bien des choses sur ce tunnel que les locaux appellent « la voûte ». Ce tunnel a été creusé de 1841 à 1847 et mesure 4877 mètres de long. Il est destiné, au partage des eaux, à relier la vallée de la Marne à celle de la Meuse. En 1959, un effondrement de la voûte l'a fait entrer dans l'actualité. Le VNF nous informe qu'avant l'incendie du tunnel du Mont Blanc, la plaisance se plaçait en fin de convoi et qu'on pouvait faire passer 22 péniches en même temps...



En chemin, Pierre cueille du « repunchu » de la clématite sauvage, sorte d'asperge que nous dégustons au repas du soir. Un peu amer mais bon... Nous faisons le point sur l'avancée de notre voyage : nous avons atteint l'altitude de 280 m et la première ligne de partage des eaux depuis la Manche. Il reste à franchir le tunnel pour redescendre l'autre versant et la vallée de la Meuse.

11 mai 2001

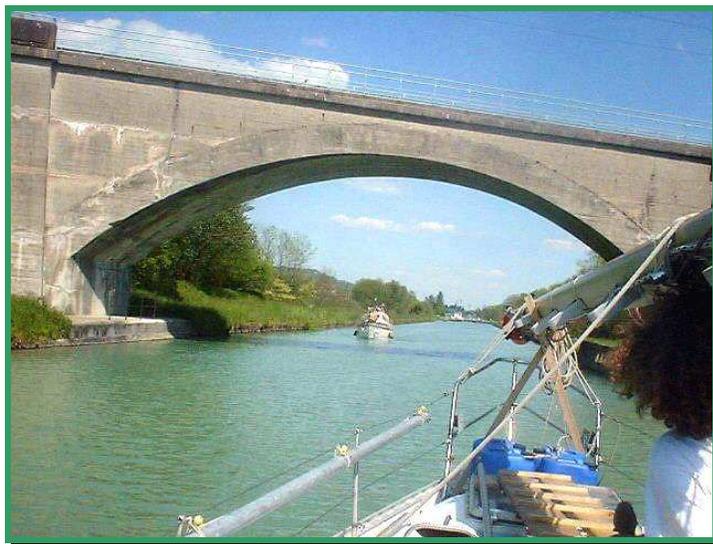
Bien avant 8.00, nous nous présentons devant l'écluse de Demange 1, bien décidés à ne pas laisser passer une éventuelle péniche... Mais, nous passons sans encombre jusqu'à l'entrée du tunnel. Nous installons nos aussières de chaque côté du toueur. Aucune aide du pilote ni de son matelot. Ce dernier nous passe un traînard à positionner derrière notre voilier « pour le stabiliser » me dit-il... Nous comprendrons rapidement pourquoi !



Et nous embouquons le tunnel : froid, humidité nous saisissent ! De place en place, une lumière jaunâtre balise la voûte. Dès l'entrée, la sortie sise à presque 5 Km est visible. On a revêtu nos cirés car du plafond coule des gouttes. Mais il fait frais, sans plus. De place en place, une cascade suinte de la voûte. Des travaux sont en cours jusqu'en 2002. Autrefois, grâce à un cheminement latéral, les péniches étaient hâchées par des petites locomotives qui pourrissent au sortir du tunnel. Encore une fois la France n'a pas le réflexe de sauver son patrimoine...

Défilent encore des écluses, toujours des écluses... mais descendantes donc plus faciles à gérer. A l'écluse 9, celle de Biquottes où l'on manie maintenant les commandes, Pierrot bloque le sas ! Il faut appeler le VNF avec un bouton poussoir. Ce dernier intervient rapidement pour déclencher la bassinée...

Vers la mi-journée, à l'écluse de Void, nous rendons la télécommande à l'éclusier et nous attaquons un bief de... 19 Km ! Longtemps qu'on n'a pas eu un aussi long moment sans écluse. A 14.25, nous nous présentons au tunnel alternatif de 900 mètres de Foug. Au sortir du tunnel, quelque chose d'étrange : des écluses jumelles... Mais le signal est clair. Pas de problème donc.



dans l'arrivée sur Toul, croisons un des rares plaisanciers

Et nous vogueons sous un grand soleil dans la banlieue de Toul qui va constituer notre havre hivernal jusqu'au printemps prochain. A 16.35, s'ouvre l'écluse 25 qui nous donne accès au port de Toul où l'accueil est superbe.

Aujourd'hui, on a fait 44 Km et depuis Saint Aubin où nous avons préparés le bateau 607 Km et passé 133 écluses... Notre altitude est de 222 mètres. Ici, on me demande 350 F (54€) par mois pour laisser mon bateau à flot.

Ce port de plaisance de Toul est vraiment agréable, beaucoup de plaisanciers de Belgique, Hollande et Angleterre. Nous avons eu un moment superbe avec Michele et Paul, des Anglais très sympathiques, Claude s'ai fait ami avec un vieux couple de Hollandais qui vivent sur une

péniche... Nous nous sentons bien ici et nous viendrons alternativement occuper le bord pour des périodes de vacances, Claude et sa famille, Claude et moi pour une croisière d'été... et encore Claude et moi pour hiverner le « Bananec Blues ».



au port de Toul

26 avril 2002

UN AN A PASSÉ...

Nous allons reprendre le « Bananec Blues » en main et bien entendu, comme je l'ai décidé pour ce périple, les équipages tournent au fil des étapes : cette fois, ça commence avec mon ami José qui a déjà vécu une partie de la première étape, sa compagne Nicole, qui n'a jamais vécu ce genre de situation et sa chienne, Daisy.

Ca ne commence pas au mieux : dans le train, je me fais piquer mes papiers, ma carte bleue, bref, je me retrouve « à poil » ! On arrive au bateau et Nicole découvre l'univers un peu clos du bord et je sens qu'elle aura du mal à s'y adapter. Daisy, la chienne, s'adapte tout de suite. La batterie achetée neuve en novembre est à zéro. Je la mets en charge immédiatement avant que nous partions faire les vivres. Nous affrétons un taxi pour ramener notre avitaillement à bord.

La soirée est fraîche et je mets en marche le poêle à pétrole acheté en novembre quand nous avons hivernés alors qu'il gelait. Cela assainit un peu le bateau qui a passé tout l'hiver à Toul.

27 avril 2002

Au matin, avant le départ, je vais jusqu'à la Poste retirer le maximum de pognon possible pour compenser le vol dont j'ai été victime. Et pas de nouvelles de mon voleur ! A 8.50, nous quittons Toul définitivement en longeant les remparts et passant sous une porte monumentale

avant de passer le pont levant de Saint Mansuy. 40 minutes plus tard, nous arrivons en quittant l'écluse 27 bis au confluent avec la Moselle.

Elle est canalisée jusqu'à l'écluse de Fontenoy. En attendant à cette dernière des montants, nous tournons avec un voilier de Kiel, le « Playtipus » qui ne consent pas même à nous adresser un signe : désolant ! Cette petite partie de la Moselle sauvage est bien agréable au contraire. Sur ce bief, pas mal de petites bases nautiques de part et d'autre du chenal balisé. Et, au plein milieu de l'eau une construction en tourelle qui se révèle être un puits d'après les documents nautiques.

Arrive la boucle de Liverdun où se niche la ville entre des collines boisées. Cette partie est tout à fait pittoresque. Passé l'écluse de Clévaut, nous quittons la Moselle pour accéder par une écluse étroite et très haute dominée par les voies de chemins de fer de la ligne Paris-Strasbourg où le passage d'un train provoque un bruit assourdissant.

La montée achevée, nous débouchons sur un vaste bassin à gauche duquel part le canal. C'est le paradis des pêcheurs, présents là dès le matin très tôt. 100 mètres plus loin le moteur se met à rugir furieusement et une fumée noire impressionnante sort de l'échappement. Je me précipite dans le cockpit pour couper les gaz... Inquiétude... mais plus de peur que de mal : Nicole peu habituée au maniement de la poignée de gaz avait poussé cette dernière au delà de la butée et mis le moteur en surrégime d'où les imbrûlés qui se dégageaient.

Dans la banlieue de Nancy, à Champigneulle, nous faisons une halte au Leroy Merlin pour acheter deux bouteilles de camping gaz sachant la difficulté de se ravitailler en route. Nous en profitons pour déjeuner au soleil avant de continuer sur Nancy où nous faisons une courte halte pour saluer le sympathique capitaine du port Franck qui malheureusement n'est pas là en ce début de saison.

A la sortie de Nancy, à l'écluse 26, nous laissons passer un bateau de croisière... comme la réglementation nous l'impose. Hélas, à peine entré dans l'écluse, il se retrouve en panne de moteur et les types de la vedette s'activent pour la reculer à la main jusqu'au quai à l'entrée du sas. Encore une petite heure de perdue sur notre programme.



En route nous croisons deux vedettes de plaisance bourrées d'Allemands nourris à la bière. Vers le soir, encore un problème avec VNF : la porte amont de l'écluse 24 reste bloquée en position ouverte, nous attendons l'arrivée du technicien.

Le canal longe bientôt la ligne de chemin de fer Paris-Strasbourg et nous recevons le salut des trains qui nous croisent avec en fond la magnifique église de Saint Nicolas de Port. Nous comptons nous arrêter au port de Varangeville mais hélas, nous nous présentons à l'écluse un peu après 19 heures. Nous nous amarrons donc pour la nuit juste avant l'écluse dans un endroit champêtre et tranquille.

**28 avril 2002**

Peu après notre départ, nous traversons le site industriel de l'usine Solvay qui possède les plus grands fours en Europe... Le site industriel est particulièrement imposant avec ses quais de chargement de chaque côté. Le canal est totalement imbriqué dans l'usine. Le parcours se poursuit sans problème jusqu'à l'écluse 19... qui ne se ferme pas ! La responsable de VNF nous accuse de mettre les écluses en défaut par... survitesses. On voit qu'elle n'a jamais pris la barre d'un voilier.

La suite du parcours est sans grand intérêt, 12 écluses avalées sans problème. Au passage, nous laissons à bâbord l'entrée du port de l'usine Bata de Bataville, aujourd'hui fermée. A l'écluse 7 de Réchicourt, le soir venant, nous demandons à l'éclusier où nous pouvons nous poser pour la nuit : nous n'obtenons que quelques grognements incompréhensibles. Pas causants les gens par ici !

Nous décidons donc de continuer vers les étangs de Réchicourt le Château. A cet endroit, le canal traverse entre deux digues l'immense étang qui constitue une réserve d'eau. L'écluse qui en ferme l'extrémité est particulièrement impressionnante : 15 mètres 40. A l'approche de celle-ci, on ne voit qu'un mur avec à sa base une sorte de tunnel. Cette grande écluse remplace une série de 7 écluses aujourd'hui abandonnées. Nous y pénétrons avec émotion mais nous constatons que des bollards flottants vont nous faciliter la manœuvre. C'est 35000 m<sup>3</sup> d'eau qui vont nous permettre de monter cette grande marche.

A l'arrivée, nous attend une surprise : nous y retrouvons notre ami VNF de l'année passée qui nous avait aidé lors de notre feu à bord. Il a été muté là et, chose étonnante, il ne s'occupe pas d'habitude de la marche de l'écluse. Il est là en remplacement d'un collègue en vacances. Nous passons un moment à deviser avec lui tandis qu'un bateau de plaisance d'Allemands sasse. Ces joyeux drilles jouent de l'accordéon et chantent pendant la manœuvre.

En haut de l'écluse, nous nous appontons pour la nuit en pleine forêt dans un cadre extraordinaire, baigné de soleil. Pas de liaison GSM dans ce coin perdu. J'en profite pour faire une vidange du moteur pendant que José et Nicole se baladent vers les anciennes écluses. La nuit est calme, loin de toute habitation.

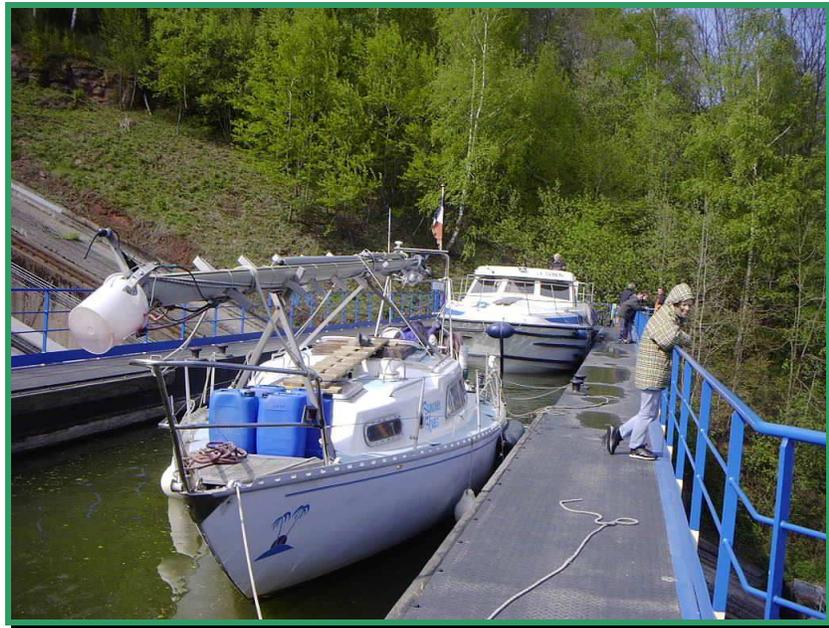
Au matin, le temps a changé, il pleut et il pleuvra toute la journée. La traversée de la forêt est belle et interminable. Un peu plus loin, nous arrivons au confluent avec le canal des Houillères de la Saare que nous laissons à main gauche. Ce « carrefour » est balisé avec des

pancartes routières indiquant Strasbourg d'un côté et Nancy de l'autre : marrant. Vers Heming, la pluie redouble et ça ne devient pas drôle.

L'équipage est sale et fatigué et il attend avec importance une douche chaude. Heureusement le port de Hesse se profile à l'horizon avec sa base de location de Blue Crown. Nous décidons de nous y arrêter pour le repas de midi. L'accueil des gens de Blue Crown est remarquable. Nous y trouvons douche, électricité et sourire. Un plaisancier de rencontre qui est à terre pour travailler sur son bateau se révèle avoir été avec nous à l'Armada de Rouen en 1999. Nous passons un moment agréable dans ce petit port.

Un peu plus loin, le petit tunnel de Nideviller est en alternat. Le soleil est enfin revenu Nous attendons notre tour un moment. A présent, le canal serpente entre des collines boisées. Un peu plus loin, un nouveau tunnel nous arrête. Nous sommes dans une vallée encaissée où ne passent que le canal et la voie de chemin de fer. A notre gauche, après ce second tunnel, nous avons quitté la voie de la SNCF pour trouver une voie étroite où circule un chemin de fer touristique qui emporte les visiteurs vers le plan incliné d'Artzviller.

Cet ouvrage est unique en France. Il a remplacé X écluses de la vallée de la Zorn par un immense plan incliné qui permet de descendre ou monter 42 mètres en 4 minutes. Le site est merveilleux. Il draine d'ailleurs des milliers de touristes qui chaque année viennent assister au passage des péniches, bateaux de touristes ou de plaisance.



sur le plan incliné d'Artzviller

En haut de l'édifice, un musée de la batellerie est fort intéressant à visiter. Nous entrons dans la « baignoire » avec un autre bateau de plaisance. C'est assez impressionnant. L'écluse mobile descend rapidement grâce à un système de contrepoids. Le conducteur de l'ouvrage se trouve dans une petite cabine qui monte et descend avec le bassin. A la sortie, un vaste bassin, au milieu de la verdure nous accueille et nous nous y arrêtons un moment. Le cadre est superbe.

Nous décidons d'aller jusqu'à Lutzelburg qui est situé à 3 écluses de là pour y passer la nuit. Lutzelbourg est un village merveilleux avec un caractère très marqué. C'est une base de Locaboat mais il n'y a pas de places pour la plaisance de passage. Celle-ci doit aller se positionner un peu plus loin, le long du canal.

Nous nous appontons donc là mais rapidement, je constate que le « Bananec » tossé. Il faut changer de mouillage. Nous préparons la manœuvre avec José. Je suis à terre, ôte les amarres et les lance à bord. Mais, dans la manœuvre, une aussière que je balance sur le pont traîne à l'eau. Quand je remonte à bord et commence à partir, cette manœuvre se prend malencontreusement dans l'hélice...

Nous voilà bloqué, un bout dans l'hélice ! Pas de possibilité de faire quoi que ce soit avant le lendemain. A l'aide d'aussières, nous positionnons le bateau dans le sens du départ et attendons le lendemain pour décider de ce qu'il faut faire.

**30 avril 2002**

Au matin, je vais voir le gérant de [LOCABOAT](#) qui fait la pluie et le beau temps dans ce port. Il me promet un plongeur dans la journée. Je passe ma matinée à téléphoner à droite et à gauche pour trouver une solution. Le pompier qui devait intervenir (et qui habite juste en face) se dégonfle. C'était le mec qui était pote avec le gars de Locaboat... La situation devient grave. J'appelle le 18 et les pompiers me disent ne pouvoir intervenir. On me donne une adresse à Mulhouse : 1500 €... impensable !

Soudain, José dit qu'un de ses amis habite pas loin d'ici, à Sarrebourg. Après un coup de fil, il s'avère qu'il ont trouvé un plongeur, Jean Claude qui veut bien venir voir le problème... Il arrive et soudain, ils se retrouvent avoir vécu ensemble un temps dans les Colonies... On décide de l'opération pour le lendemain...

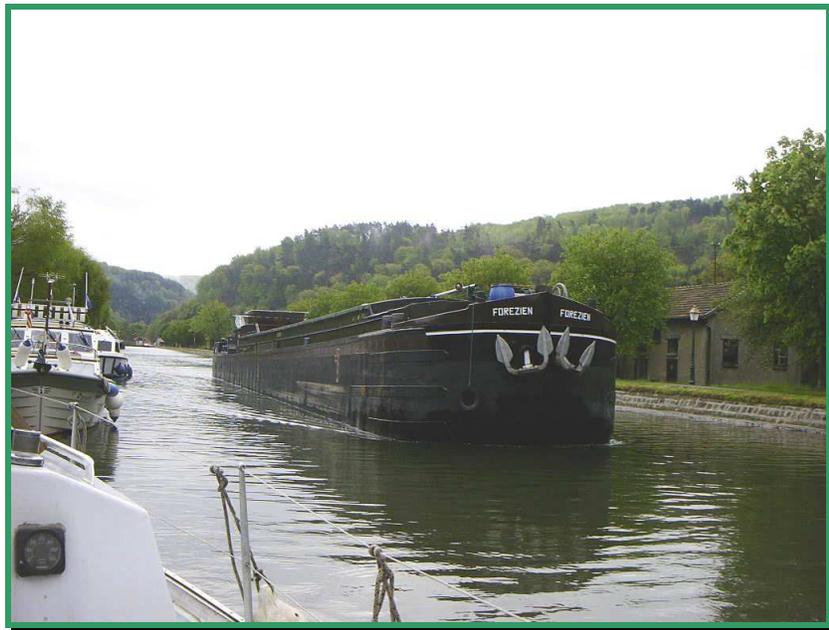
**1<sup>er</sup> mai 2002**

Au matin, il pleut. Jean Claude, le plongeur est là. Je doute qu'il plonge mais à ma grande surprise, il le fait. La flotte est glauque. Mais, en 15 mn il enlève l'aussière de l'hélice. RAS sur l'hélice et le presse étoupe me dit-il. Je veux le dédommager mais il refuse ! Il me demande seulement pour tout dédommagement d'offrir mes services et mon aide à quelqu'un d'autre. Je suis très ému de rencontrer quelqu'un qui voit la vie comme je la vois aussi. Un beau type qui va rester dans ma mémoire.

Nous allons ensuite passer la journée avec Alain et Jacqueline (les copains qui nous ont dépannés) à Strasbourg sous une pluie persistante.

**2 mai 2002**

Au matin, il faut encore accepter les incohérences de VNF... Nous sommes entrés sans le savoir dans une portion où les 35 heures ne se gèrent pas de la même façon : on doit donc attendre devant l'écluse qui ouvre à... 9 heures. Je discute avec un Allemand qui descend et qui ne comprend pas pourquoi on attend... L'écluse s'ouvre enfin mais... face à nous vient une péniche. Je me déporte sur les conseils de l'éclusier... et je me plante ! On manœuvre pour se déhaler... On va vers l'autre rive et nous pouvons enfin éviter cette péniche.



la péniche de Lutzelbourg

En route, je reçois un appel de la poste de Lunéville : mes papiers ont été retrouvés... L'argent a été volé mais le reste est intact. C'est une bonne nouvelle !

A l'écluse 33, Nicole sort le bateau ! A noter dans nos annales. A l'écluse 25 nous entrons en Alsace comme l'indique un panneau sur la berge. Au midi, nous nous arrêtons à Saverne dans le port de Nicholls, sous la pluie. Maintenant nous sommes dans la plaine d'Alsace et le paysage devient insipide. Depuis l'écluse 32 jusqu'à la 36, nous sommes programmés et nous devons suivre notre parcours sans nous arrêter. De toute façon, vu la météo horrible, nous n'avons pas vraiment l'intention de nous arrêter.

Vers le soir, l'écluse 46 est en défaut. Je préviens VNF par le système automatique sous une pluie battante. Je pense qu'on va passer la nuit dans cette écluse qui ne se ferme pas et avec José, nous amarrons le bateau pour la nuit... A l'intérieur le poêle à pétrole nous permet de sécher un peu nos vêtements complètement trempés. Même la veste de quart imperméable ne l'est plus. Hélas, vers 19.40, un type de VNF se présente : « vous ne pouvez rester dans l'écluse, je vais vous sasser... » J'étais déjà en charentaises, nous sasons et repartons... Le bief à venir est de 7 kilomètres. Nous traversons une forêt profonde.

Au milieu de cette forêt, José avise sur la carte un endroit idyllique au milieu du bois... Nous sommes fatigués et je décide de nous arrêter là... Nous allons vers cet endroit superbe avec des tables et des bancs pour le pique nique... et nous nous plantons si rapidement que le bateau est vraiment envasé. Mauvais plan ! Sur la rive, il y a des types un peu curieux. Nous leur demandons de nous aider. Nous tentons de leur envoyer une amarre avec une touline mais il y a bien 25 mètres et toutes les tentatives se soldent par un échec. Le mât couché sur le bateau m'empêche de faire tourner la touline avec assez d'ampleur.

Je mets donc le moteur à fond en marche arrière et en faisant aller la barre d'un bord à l'autre, nous finissons par nous dégager. En route, nous croisons plusieurs chevreuils morts dans l'eau... A la nuit tombante, nous arrivons devant l'écluse 47 de Vendenheim toujours sous la pluie battante. Nicole est désespérée et je pense que ce sera sa dernière navigation.



A Vendenheim sous la pluie

3 mai 2002

Au matin, il faut une nouvelle fois appeler VNF par la borne de l'écluse pour obtenir une programmation. Il fait meilleur. Le ciel est bien bas mais il ne pleut plus. Nous attendons un peu l'ouverture du pont tournant de Vendenheim et nous sommes déjà dans la banlieue strasbourgeoise, traversant des zones industrielles et artisanales. Nous admirons au passage le bel édifice du Conseil de l'Europe.

Sur les conseils du plaisancier rencontré à Hesse, nous nous dirigeons vers le port de l'hôpital. Pour ça, il nous faut traverser tout le port de Strasbourg qui est très impressionnant. Nous découvrons les premiers automoteurs de grand gabarit. A côté d'eux nos péniches Freycinet apparaissent comme des jouets d'enfant. Nous prenons la dernière écluse, celle qui fait communiquer avec le canal du Rhône au Rhin. Cette dernière écluse nous donne du fil à retordre. Le flot est si fort que l'aussière que je tiens à la main depuis le quai m'échappe inexorablement. Un plaisancier allemand qui sasse avec nous vient me donner un coup de main.

Nous arrivons au port de l'hôpital qui est le siège du Plaisance Club de Strasbourg. Un grand gaillard nous accueille avec le sourire et nous donne une place au milieu des vedettes qui constitue l'essentiel de la flotte ici. Le club est parfaitement organisé sous la houlette de son président Paul HOFFMANN. José et Nicole font leurs bagages et partiront le soir même. Je suis bloqué ici pour deux jours en attendant mon nouvel équipier, Jean Claude.



le port de l'Hopital

Mais ce séjour va être très profitable. D'abord pour assainir le bateau qui reste trempé de la semaine de pluie. Ensuite pour refaire l'avitaillement ce qui est un peu difficile vu l'éloignement du centre ville. Et j'en profite aussi pour visiter cette ville merveilleuse où j'ai vécu trois mois en 1966. Le reste du temps se passe agréablement avec Philippe, le plaisancier qui m'a accueilli et avec Paul et sa famille. Je suis invité à partager le repas avec eux dans le superbe Club House du club.... Paul me prête également un bouquin de navigation professionnel pour le Rhin car malheureusement, il n'existe rien pour la plaisance et ce gros volume coûte très cher.

### **Récapitulatif du canal de la Marne au Rhin Est De Toul à Strasbourg**

5 journées de navigation – 189 kilomètres et 95 écluses – 1191 kilomètres depuis Le Havre  
écluses mécanisées avec boîtier de commande embarqué de Frouard à Réchicourt le Château  
ensuite écluses mécanisées en séquence puis perche de commande  
1 bout dans l'hélice et 2 plantages et le passage du plan incliné d'Artzwiller

**6 mai 2002**

J'ai récupéré Jean Claude à la gare hier soir et ce matin, nous prenons la première écluse à 9 heures pour entamer notre descente du Rhin. Le soleil nous accompagne enfin. J'ai une certaine inquiétude car le Rhin est en crue et je ne sais pas comment nous allons négocier cette navigation. L'écluse du Rhin Nord qui nous sépare du fleuve est tout de suite

impressionnante par ses dimensions : nous passons à la taille au dessus. C'est une simple formalité car nous ne baissons que de 30 centimètres. Et les portes s'ouvrent sur le fleuve.

Immédiatement, nous sommes surpris par le courant violent : rapidement nous marchons à 20 km/heure ! Heureusement il n'y a guère de trafic et la voie d'eau particulièrement large. Jean Claude s'installe à la barre avec plaisir. Rapidement nous arrivons à l'écluse de Gambenheim que mon matelot négocie parfaitement. Nous descendons les 10 m 40 aidé par les bollards flottants. Nous croisons notre premier grand bateau de croisière, le « Deutschland ».

Vers 13 heures nous sommes en vue de l'écluse d'Iffezheim qui est ouverte mais où le feu d'entrée est au rouge. Il nous faut tourner en rond en attendant une péniche car ces grandes écluses ne passent pas la plaisance seule. Au bout d'une demi heure, arrivent deux chalands et nous entrons dans le sas à leur suite. 10 m 40 plus bas, nous sortons sur un plan d'eau nettement plus encombré. Et nous découvrons pour la première fois que la règle du drapeau bleu est en usage.

Quand une péniche désire nous croiser dans le sens contraire de la marche, elle présente un carré bleu dans lequel clignote un feu blanc et nous devons donc nous écarter à contre bord. Je n'ai pas de signal à bord pour indiquer que j'ai compris la demande. Aussi, j'avise un torchon bleu que j'agiterai donc dorénavant pour indiquer que j'ai vu et compris le signal. Un automateur hollandais nous fait une entourloupe de première en venant droit sur nous et en affichant son drapeau bleu à la dernière minute. A noter que nous n'aurons pas à nous louer des hollandais avant un bon moment.

D'après l'écluse d'Iffezheim le Rhin est plus sauvage. Nous croisons plusieurs bacs et le paysage est champêtre. Le fleuve comme nous le pensions a débordé de son lit et beaucoup de champs sont recouverts, des pontons sous l'eau même. A 17 heures, nous avons déjà parcouru 100 km en 8 heures : la moyenne est impressionnante par rapport à notre avancée chaotique sur le canal. Il est vrai que nous n'avons rencontré que deux écluses depuis ce matin.

Nous décidons de nous arrêter à Speyer dont nous voyions déjà dans le lointain le dôme de la cathédrale. Je suis un peu inquiet à l'approche de l'entrée qui me paraît étroite. Le courant violent va nous obliger à négocier en finesse la passe. Nous nous trouvons soudain en eaux calmes et c'est ce moment que choisi le moteur pour ratatouiller puis s'arrêter... J'avise un duc d'albe à une centaine de mètres et j'indique à Jean Claude qu'on va tenter de le prendre à la volée.

Mais, sans moteur, nous n'avons plus de frein et nous arrivons un peu vite à côté du pieu salvateur. Nous stoppons brusquement et le seau qui protège la tête de mât vient exploser sur le bois du duc d'albe. Nous amarrons le « Bananec Blues » et je descends voir ce qui se passe dans la « salle des machines » ! Il y a du fuel donc ce n'est pas une panne sèche. Je pompe un peu... et le moteur repart !!!

Nous nous dirigeons au fond du port où un ponton de passage nous accueille. Nous trouvons un allemand serviable qui nous emmène en ville. La ville est belle et propre avec un secteur piétonnier paysager très agréable. Une bonne bière allemande s'impose. A notre grande surprise nous trouvons encore un super marché ouvert où nous faisons provision de pain frais. Nous avons parcouru 109 km avec un courant de 10 km/h aux fesses.



Speyer et sa cathédrale

7 mai 2002

Au matin, un brouillard épais nous empêche de partir. Nous décidons d'aller en ville chercher une carte de téléphone (ici, dans les stations services ou la poste). Au passage nous traversons le musée des techniques bourré d'avions, d'hélicoptères et de locomotives de tous les pays...

Vers 9.40 le brouillard devient négociable. Nous déhalons mais, 100 mètres plus loin, le moteur fait des siennes à nouveau. Retour au ponton. Pas de doute, c'est l'arrivée de fuel qui s'est bouchée, le moteur s'étouffe faute de carburant. Je démonte le tuyau d'arrivée et je souffle dedans avec la pompe de l'annexe. Plus de problème, il ronronne agréablement.

En chemin, le Rhin se fait plus industriel. Nous traversons Mannheim et Ludwigshafen alors que le soleil brille abondamment. Le trafic est intense et dans une courbe, alors que nous longeons les bouées comme le règlement nous l'impose un géant hollandais nous corne d'abondance pour passer à l'intérieur. Impossible de sortir du chenal. Sans doute ne sait-il pas que nous avons un grand tirant d'eau. Il m'oblige donc à gagner le centre du fleuve où plusieurs monstres remontent le courant.

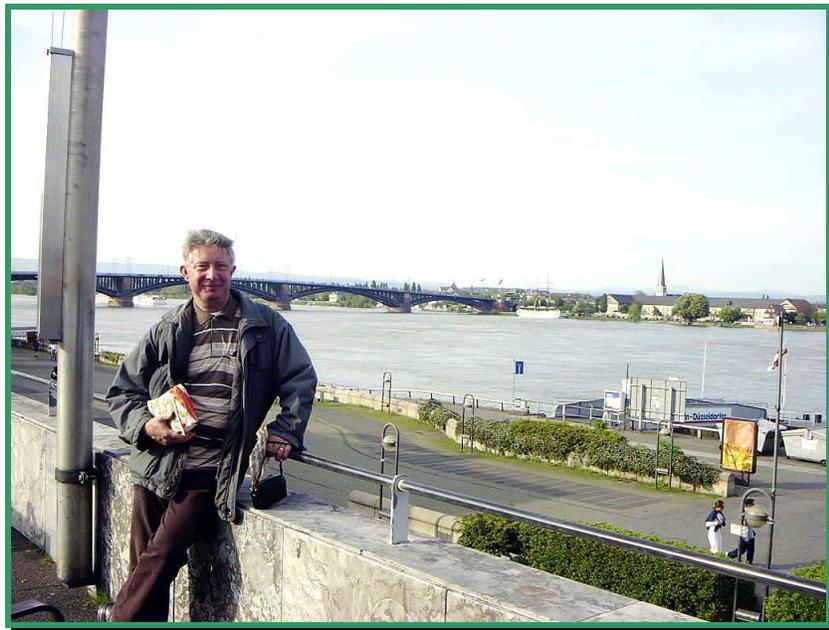


Sur le Rhin

La passe devient étroite entre montants et descendant. Les vagues créées par les monstres deviennent fortes. Le clapot court fait bien 1 mètre 50. Le mât commence à danser dangereusement et je dois me précipiter à l'avant pour l'empêcher d'aller à l'eau. Il commence à enfourner. Je maudis ce hollandais irresponsable, fort de sa taille.

Heureusement, ça se calme et nous arrivons au confluent avec le Main qui est presque en face du port de Mayence où nous allons nous poser pour la nuit. Beaucoup de péniches sont au mouillage devant la ville. A cet endroit, le Rhin est majestueux. L'entrée, sous un petit pont est confidentielle et j'y pénètre avec précaution car il me paraît très bas. Nous avisons dès l'entrée un ponton protégé par l'ombre des saules. Un employé du Mainz Yacht Club nous accueille avec le sourire et nous donne une clé pour sortir du port protégé par des grilles. Nous réglons 5 € de frais de port.

Nous allons visiter la ville qui est là aussi magnifique. Les terrasses du centre ville sont bondées La promenade le long du Rhin est superbe et nous admirons de nombreux bateaux de croisière qui déversent ici leurs passagers. Au passage nous visitons les petites ruelles magnifiquement restaurées ainsi que les restes de l'église où fut baptisé Gutenberg.



Jean Claude au bord du Rhin à Mayence

8 mai 2002

Au petit matin, après avoir acheté un guide de navigation du Main, en allemand mais très bien fait avec des plans très clairs, nous quittons le port de Mayence. Nous devons remonter le courant du fleuve sur 500 mètres pour pénétrer dans le Main et avec le fort courant, la tâche est difficile. Je mesure combien il serait impossible pour un petit bateau comme le nôtre de retourner en arrière... Passé le confluent, nous arrivons immédiatement à la première écluse, celle de Kostheim.

Eclairé par les premières grandes écluses du Rhin, nous attendons un moment que se présente une péniche. Nous nous positionnons derrière elle et l'éclusier nous ferme la porte au nez. J'attends donc un nouveau mouvement du sas qui s'ouvre enfin sur une péniche descendante. Je fonce vers l'écluse de nouveau et... la porte se referme encore. Nous sommes furieux. Nous partons donc à pied jusqu'à la cabine de l'éclusier. Je grimpa quatre à quatre les escaliers et nous arrivons dans un bureau où se trouvent deux gars. J'explique dans un anglais laborieux qu'on nous a refusé l'entrée deux fois déjà... Les types nous disent qu'ils ne nous ont pas vu ce dont je doute puisqu'on tourne maintenant depuis une heure sur le plan d'eau !

Ils finissent donc par nous sasser. Au dessus de nos têtes c'est le ballet incessant des avions qui préparent leur atterrissage à Francfort. Toute les 40 secondes un nouvel appareil se présente et cela rompt la monotonie du voyage. Les écluses se succèdent, Edersheim ouverte en grand, la suivante, Griesheim fermée mais pour une attente raisonnable.

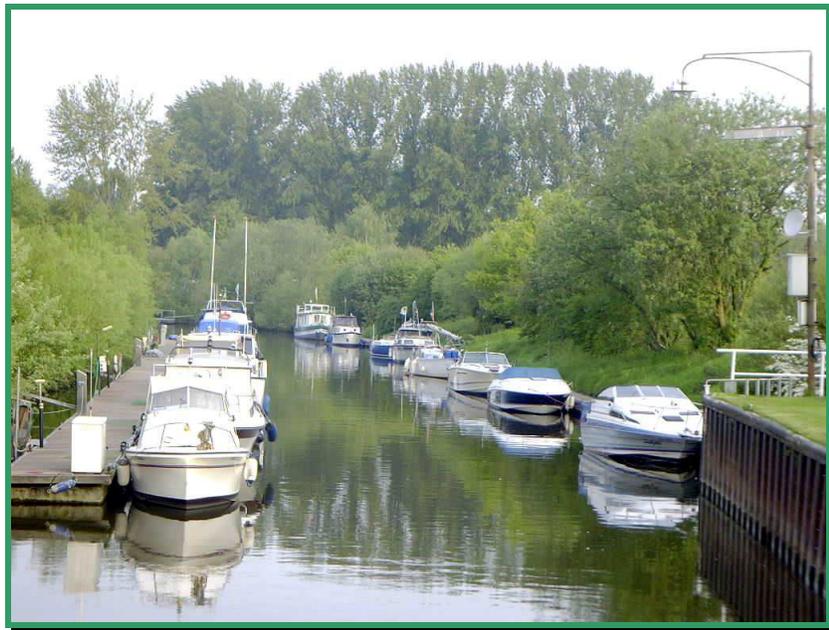


un des nombreux bacs à négocier

Nous entrons dans la banlieue de Francfort et après une route en lacets depuis le matin, nous débouchons sur une portion toute droite de près de 10 km d'où nous souffle dans le nez un vent violent. Nous n'avancions pas. Des épaves nombreuses rendent la navigation hasardeuse. Francfort et son gigantesque quartier d'affaire nous impressionne.

Offenbach est ouverte, feux au vert et nous y entrons. Mais l'éclusier nous ordonne de ressortir en Allemand bien entendu et nous ne comprenons pas le pourquoi : attente d'un montant certainement. Dans l'écluse, le moteur cale et l'Allemand commence à s'énerver... Nous finissons par nous extraire du sas et tournons dans l'attente de l'automoteur.

Nous avons repéré sur notre guide le petit port de Mainkur, installé dans le bajoyer d'une ancienne écluse. Le cadre est magnifique, champêtre et nous y trouvons eau, électricité et douches. Nous déboursions 12 € pour la nuit. Mais hélas, il n'y a pas de fuel dans ce havre et surtout pas avant 150 km sur la rivière. Après discussion, la responsable nous emmène voir un plaisancier allemand parlant l'anglais qui nous apprend que la station la plus proche est à 4 km. Nous voilà bien embêté car nos réserves sont pratiquement épuisées. Mais ce plaisancier décide de nous emmener en voiture avec nos bidons... Merci à ce sympathique capitaine du « Liberty » qui nous a tiré une épine du pied.



le port de Mainkur

9 mai 2002

A 7 heures du matin, nous repartons de Mainkur. Le port n'est pas large et il nous faut faire demi tour ce qui se fait au millimètre. Nous voilà en eaux libres repartis pour quelques nouvelles écluse. Les deux première, Mülheim et Krostenburg ne génèrent ni attente ni difficulté. A Krostenburg, nouvelle attente d'un avalant qui sasse et la porte se referme à notre nez. J'avise sur le plan une écluse «plaisance» de 13 x 3.50. Nous prenons la file des plaisanciers mais quand arrive notre tour, il ne se passe rien. Ca commence à vociférer derrière mais la langue locale nous est toujours aussi incompréhensible. On voit des mouvements divers de plaisanciers auxquels nous ne comprenons rien et finalement, nous sassons. Arrivé en haut, le «Bananec» est au chausse pied dans ce sas minuscule. Les pare battages gémissent.

Une femme nous indique dans un très bon français que dans ces écluses, le plaisancier doit faire lui même la manœuvre en montant sur la bajoyer pour déclencher la manœuvre. Hélas, pas familier du tout ce cette procédure, notre attentisme avait provoqué les vociférations de nos suivants... Nous nous excusons bien sur.

Nous décidons de faire une halte dans le port d'Aschaffenburg dominé par un magnifique château. Nous allons le visiter ainsi que les vieilles ruelles de la vile. Le port, installé dans un bras de la rivière, nous décidons donc de repartir dans le sens de la marche. J'ai quand même mis le sondeur mais quand je vois la remontée des fonds, il est trop tard : nous sommes plantés, heureusement à faible vitesse. Un plaisancier allemand nous aide à faire demi tour et nous ressortons par où nous étions venu. Le plan indiquait pourtant 2 m de profondeur !



le château d'Aschaffenburg

Nous sommes bien heureux d'être en eaux profondes. L'écluse d'Obernau se présente avec encore sa dose d'attente... Puis vient l'écluse de Wallstadt avalée rapidement.

A 20 heures, nous pénétrons dans le port d'Erlenbach, vaste et très bien équipé. Dans ce cadre champêtre, la responsable nous donne une clé des installations sanitaires et nous savourons la douche. Deux soirs de suite avec le confort, c'est à noter. Il est vrai que nous sommes en Allemagne et que les équipements n'ont rien à envier à nos pauvres équipements de VNF !



le port champêtre d'Erlenbach

10 mai 2002

Vers 7 heures du matin, nous quittons le charmant port d'Erlenbach accompagné par les hérons nombreux à la chasse le long de la rivière baignée de brume. Le Main serpente maintenant dans une vallée dominée par les collines boisées et bordée par les champs de vignes. De place en place, de magnifiques demeures, petits châteaux sont nichés dans la verdure. L'écluse de Klingenberg nous réserve la traditionnelle attente, là 55 minutes mais celle d'Heubach se passe dans la foulée.

Nous faisons halte au port de Miltenberg pour faire quelque approvisionnement. Nous y rencontrons un vieux qui a aujourd'hui son voilier à Antibes. La ville médiévale est superbe et nous y passons un moment avant de poursuivre notre route. Encore une heure d'attente au sas de Freudenberg que nous passons avec un grand bateau de croisière, le « Bâle ». Même musique à Faulbach : Jean Claude qui ne parle pas un mot d'allemand décide d'aller discuter avec le passeur. On doit attendre 1 heure et demie environ qu'un descendant se présente : c'est le seul bateau en vue !!! Heureusement, le temps est superbe et le cadre agréable, avec une petite halte ferroviaire en pleine campagne. Nous regardons passer un train... Au sortir du sas nous admirons le château féodal de Wertheim.



le château de Wertheim

A l'écluse de Eichel, nouveauté, c'est l'éclusier lui-même qui vient nous annoncer l'attente et nous préciser que 2 avalants vont passer mais qu'il nous faudra attendre un moment dans une petite heure... Le travail de fond de Jean Claude a payé puisqu'en sortant de l'écluse le gars nous indique qu'il nous a programmé pour le lendemain matin à l'écluse suivante !

Nous entrons un peu plus tard dans le tout petit port de Bettingen. J'avisé une place à côté d'une grande vedette mais le sondeur nous signifie l'impossibilité de nous y rendre. Sur la rive, un type très sympathique s'est précipité et nous indique une place tout en nous aidant à nous y mettre. Le « Bananec » se révèle un peu grand pour ce petit havre mais finalement nous y sommes bien.

Le Club House se révèle particulièrement chaleureux. Il a fait chaud et la bière bavaroise a coulé à flot : pas mal de ceux qui sont au bar sont bien partis ! Un vieux descend d'ailleurs

d'une traite les trois marches du lieu d'aisance mais dans une rare dignité. Et nous passons la soirée dans une ambiance inoubliable avec Harry et ses amis mélangeant allègrement français, anglais et allemand. La convivialité de la soirée me rappelle celle que nous partagions au port du Havre.



au port de Bettingen

11 mai 2002

Au matin, dans l'euphorie du départ et occupé à saluer nos nouveaux amis sur la rive, Jean Claude s'enflamme un peu et coupe en biais dès la sortie du port. Il se plante sur les rochers qui canalisent, sous l'eau le chenal d'entrée. Mais cela est sans conséquence et nous repartons immédiatement.

Comme prévu la veille par l'éclusier nous embouquons l'écluse de Lengfurt avec deux montants sans attente. A la sortie, nous croisons au pavillon bleu ce que nous n'avions pas encore fait sur le Main. A notre grande surprise à l'écluse suivante de Rotthenfeds nous retrouvons les deux montants qui sont eux aussi en attente. Nous discutons avec Monsieur Verstraeten, le patron de la péniche belge « Dana » de Lummen. Il nous rassure sur le tirant d'eau jusqu'à Bamberg. Depuis le marinier rencontré à Nogent sur Marne, c'est le seul « professionnel » agréable de toute la ballade !

Nous faisons la halte de midi à Löhr, mais la ville ne présente guère d'intérêt. L'écluse qui suit est ouverte en grand et régulée par des caméras depuis un poste de contrôle deux sas plus loin. Le feu est rouge et nous tournons un bon quart d'heure... Comme rien ne se passe nous décidons d'y entrer. Engueulade en allemand guttural depuis le haut parleur qui nous surplombe. Nous ressortons. Je crois comprendre qu'on est entré trop vite, nous recommençons : nouvelle engueulade. Cette fois, c'est sur, il faut attendre un montant... qui arrive enfin ! Au bout de 2 heures de manœuvre et de ronds dans l'eau on sort enfin du sas encore au pavillon bleu.

Le ciel devient très orageux et ça ne me plaît guère. Vers 17 heures dans une grande ligne droite, à plus de 60 mètres de la rive, nous nous plantons dans des cailloux (Km 207). Je me précipite sur la carte mais rien d'indiqué à cet endroit. Nous devrions avoir 4 à 5 mètres d'eau sous la quille. Nous sommes perplexes et continuons sondeur allumé. Il semble y avoir du fond... Nous aurons l'explication un peu plus tard. Au droit de cet endroit se jette un ruisseau et lors des orages, de la terre et des pierres sont charriées qui viennent créer une île sous marine qui obstrue en partie la rivière jusqu'au prochain dragage.

Nous attendons encore un peu à l'écluse de Harlsvarch avant de nous arrêter au port de plaisance de Karlstadt où doit avoir lieu le changement d'équipier. A l'entrée du petit port, nous nous plantons et de la rive un membre du club nous fait signe qu'il n'y a pas assez d'eau. On s'en était aperçu. De toute façon, ce petit port était très loin de la gare située sur l'autre rive. On s'amarre le long d'un quai industriel avec difficulté. Il y a à peine assez d'eau.



en attente d'une écluse

Nous allons dîner en ville et sur le retour, nous commençons à tirer des plans. La ville n'est pas terrible, le mouillage sans intérêt et de plus, je dois passer deux jours ici à attendre l'arrivée de mon équipier suivant : pas engageant du tout. Et en prime, il pleut ! Jean Claude ayant un train en début d'après midi le lendemain, nous décidons de partir très tôt pour Wurtzburg qui est une ville bien plus importante...

**12 mai 2002**

A 5 heures 15 nous quittons le quai glauque de Karlstadt. Dommage qu'une jolie petite ville comme ça n'est pas un port de plaisance... A l'entrée de l'écluse suivante, surprise, nous croisons une péniche française, gabarit Freycinet. Grands sourires des deux bords. Je tente une liaison en VHF qui malheureusement ne donne rien... Qu'est-ce qu'il fait par ici, si loin de sa mère patrie. Et combien étonnant le gabarit de cet automoteur comparé à ceux que nous côtoyons maintenant depuis un moment. On comprend que notre batellerie soit sinistrée et que le fluvial reste confidentiel chez nous.

Je fais une petite parenthèse pour dire qu'à ce propos, je ne partage pas le point de vue des écologistes qui ont fait pression pour l'abandon du canal à grand gabarit Rhin-Rhône. Si je conçois aisément que construire un tel ouvrage pose des problèmes d'environnement, qu'en est-il des norias de poids lourds qui récupèrent ce trafic et de leur pollution sans parler des dangers sur la route. Et puis, comme on le voit sur des panneaux tout au long de notre chemin, une péniche grand gabarit, c'est 30 trente-huit tonnes en poids et 3 km et demi sur la route quand ils se suivent. Mais bien sur, ce n'est pas l'objet de mon récit, seulement une réflexion en passant...

Donc nous remplaçons le Freycinet dans l'écluse d'Himmelstadt mais sans doute troublés par notre rencontre, dans la manœuvre, nous éclatons le support de girouette sur le bajoyer. La pluie se remet à tomber au passage du sas d'Erlabrunn. Nous sommes déjà dans les faubourgs de Wurtzburg. Nous attendons un peu au sas de Wurtzburg mais nous sentons qu'au fil de la route, les éclusiers nous considèrent de plus en plus comme des migrants et non comme de simples plaisanciers.

Le plan d'eau s'ouvre largement et nous avisons à gauche un ponton de plaisance duquel nous nous approchons. Sur la rive deux types nous attendent déjà. J'approche lentement, au sondeur et à un mètre 50 du ponton je sens que le bateau se plante. Nous lançons les amarres et les gars nous halent jusque là. Je n'ai pas d'inquiétude pour repartir car le courant est violent à cet endroit et la quille sera dégagée... Le Yacht Club de Wurtzburg nous accueille avec une très grande amabilité. J'indique que je compte rester là trois jours. Ils nous fournissent les clés du ponton et des sanitaires et nous invite à fréquenter le bar du club.

Derrière nous, au milieu de plusieurs vedettes il y a un grand catamaran qui sent la fabrication artisanale. Nous sommes à notre repas lorsque j'avise un grand type qui regarde avec attention le « Bananec ». Je sors pour dire bonjour et lui parle dans mon anglais de bazar. « On peut parler en Français si vous voulez » me dit l'individu. Quelques minutes plus tard, il est attablé dans notre carré et se présente « Theodor Pilgramm, constructeur, skipper, capitaine et équipage du « [Pilgramm Progress](#) » du cata remarquable. J'ignore encore que Theo va entrer dans le cercle de mes amis. Hélas, il doit déjà nous quitter, il est sur le départ. Nous échangeons une bouteille de schnaps de prune de sa fabrication contre une de muscadet... Et Theo s'éloigne sur son drôle d'engin.



Nous rangeons un peu le bord et Jean Claude fait sa valise, ravi de sa ballade à travers l'Allemagne. J'accompagne Jean Claude à la gare dans l'après midi et j'ai un jour à tuer dans cette ville avant l'arrivée de Claude, prévue pour le lendemain soir. [La ville de Wurtzburg](#), classée au patrimoine mondial de l'humanité se révèle extraordinaire de beauté. J'y passe une journée formidable sous le soleil revenu. Comme prévu, Claude arrive en soirée à la gare de Wurtzburg. Nous passons une très bonne soirée au Yacht Club où l'ambiance est cependant un peu plus calme qu'à Bettingen.

14 mai 2002

A 8 heures, nous quittons Wurtzburg dominée par son château et le voyage commence plutôt bien : les quatre premières écluses se passent comme une fleur. Mais arrive celle de Dettelbach

Où les choses se passent moins bien. Le type nous ferme la porte au nez derrière une péniche. Nous sommes furieux. Encore une fois, il faut parlementer en allemand de boulangerie. Encore une heure et demie de perdue ! Le reste de la route est sans incident. Au passage, je repère le catamaran de Theo dans un petit port qui nous est inaccessible... Nous passons donc l'écluse suivante de Wipfeld et tentons de gagner le port de plaisance du Motor Yacht Club de Nuremberg. Hélas, avant même d'y arriver, nous sommes plantés. Nous ressortons et avisons un petit ponton sur la rive.

Le secrétaire du club, un vieux très sympathique nous a vu arriver et vient vers nous à bicyclette... Ils nous indique de prendre place au ponton mais, encore une fois, pas assez d'eau. Nous restons donc amarrés à 2 mètres de la rive mais nous pourrions descendre grâce à notre passerelle qui se révèle très pratique. 8 € 50 de frais de port à laisser dans une enveloppe dans une boîte prévue à cet effet le lendemain avec la clé des sanitaires où l'eau chaude manquait hélas suite à une panne passagère. La confiance règne ici. Mais le pays est minuscule et nous ne trouvons même pas un bar ouvert le soir.



au port de Wipfeld

14 mai 2002

Nous décollons à 8 heures de la vase de Wipfeld sous le soleil. A la première écluse, celle de Garstadt, le responsable nous indique qu'il nous programme à ses collègues pour la journée nous demandons où nous comptons nous arrêter le soir. Le Main serpente maintenant en de grands méandres à travers le pays. Au sommet nord d'un des méandres, dans la ville de Schweinfurt nous sommes témoin d'une scène cocasse : un renard attend tranquillement que la porte aval se referme sur nous pour emprunter en trotinant la passerelle. En pleine ville ! Que fait ce renard par ici ? Nous ne le saurons jamais....

Nous sommes prévenus d'une attente à l'écluse d'Ottendorf et nous amarrons le bateau à un duc d'albe et déjeunons. Et voici que notre ami Theo arrive pour naviguer de conserve jusqu'au soir. Nous passons Knetzgau et Limbach avec Theo. A la sortie nous envoyions le pavillon bleu (notre torchon anglais...). Ca marche, le marinier en face envoie le sien et nous nous croisons sur tribord. Petite attente à l'écluse de Viereth et nous suivons Theo jusqu'au port de Coburg à Bieschberg.

Theo commence à négocier une place pour nous pour... un an car je compte laisser mon bateau là comme l'an passé à Toul. Ca s'annonce très difficile. Le fils du Commodore qui est également gardien du port nous indique que le port gèle en hiver et qu'on ne peut laisser le bateau à l'eau. Mais il n'y a pas de grue. Le père doit venir vers 18 heures... Après un repas pris avec Theo, il arrive à... 23 heures et promet de trouver une solution pour le lendemain vers 15 heures. Nous sommes mercredi soir et dimanche soir au plus tard nous devons être en France.

15 mai 2002

Nous disposons donc d'une grande partie de la journée pour aller visiter la ville de [Bamberg](#) dont on fête le millénaire. Cette cité est un véritable petit bijou qu'il eut été dommage de manquer. Nous passons une journée fort agréable, déjeunant à une terrasse. Mais, je suis toujours très préoccupé de ce que va devenir mon bateau...

De retour au port, Lars le gardien n'est pas encore rentré. Nous l'attendons avec impatience. Vers 17 heures, il revient mais ne vient pas nous parler alors que nous sommes à 30 mètres de chez lui. Pas bon signe. Nous décidons d'aller le trouver et nos inquiétudes se révèlent fondées. Il n'y a pas de solution. Peut-être à la marina suivante. Il suggère d'y aller avec le bateau mais je décide de m'incruster. Je le convaincs de nous y emmener en voiture. Mais le patron de la marina nous indique qu'il n'a pas de moyens susceptibles de mettre à terre un quillard. L'angoisse s'installe. Lars dit qu'il va essayer du côté du port de commerce de Bamberg et que ça ne devrait pas poser de problème. Si nous n'avons pas de nouvelles à 9 heures le lendemain, nous devons l'appeler sur son portable...

16 mai 2002

A 8 heures 45, nous n'attendons pas et nous dirigeons déjà vers le port de commerce. En route, j'appelle Lars : pas de solution, nous sommes dans une nasse. Il insiste pour que nous ne revenions pas dans son port. Sur la carte, j'avise un petit port dans l'entrée de la rivière Regnitz... Nous y pénétrons doucement et au fond du port, deux gars nous font signe d'avancer. Nous accostons et le trésorier du club ainsi que Erhard nous accueillent. J'explique que je dois repartir en France et que nous souhaitons laisser le bateau pour... un an. Ils

s'arrachent les cheveux : impossible de laisser le « Bananec » ici ! Avec le courant, la rivière ne gèle jamais mais... au printemps avec les crues, on va retrouver le bateau dans les arbres !

Ils acceptent que nous restions là pour un mois ! Mais je vois dans le regard d'Erhard qu'il a compris que ce sera un peu plus. Nous partons de nouveau à Bamberg pour la journée. Le soir venu, le Commodore du Motor Club Regnitz Club, sa femme et sa fille Suzanne qui parle parfaitement notre langue nous invitent à partager quelques bières. Et le lendemain matin, Erhard nous conduit à la gare.



La Regnitz au soleil couchant

Reste à trouver une solution. Mais Theo, parti entre temps pour continuer sa route vers la Mer Noire car il s'y rend lui aussi, m'a promis de chercher pour moi une solution et de me tenir au courant dès son retour... Et c'est là que cette amitié naissante va se révéler précieuse... Au point que Theo, non content de trouver un port qui puisse m'accueillir, va décider de m'accompagner pour mener le « Bananec » de Bamberg jusqu'au Danube ce qu'on va faire fin août...

**29 août 2002**

Quand je retrouve Theo à la gare de Bamberg, la nuit déjà bien entamée, je ne suis guère optimiste pour la réussite du programme que nous nous sommes fixés. Il nous faut faire 171 km et franchir 13 écluses parmi les plus grandes qu'on puisse trouver sur les eaux intérieures, en exceptant bien entendu Suez et Panama qui sont hors normes.

Je suis arrivé dans l'après midi pour trouver un Bananec complètement ruiné par les feuilles de saule qui se sont accumulées en un magma brun peu ragoûtant. Mais, encore une fois la chaleur et l'amitié des amis du Regnitz Motorclub n'ont pas fait défaut : en un instant le karcher du club est branché et mis à ma disposition. Je passe une bonne heure à tenter de nettoyer le bateau. Je fais le plus gros. Ensuite, il me faut trouver un peu de carburant ce qui

est facilité par le fait que je suis venu là en voiture. Pour transporter mes bidons, Erhard met naturellement à ma disposition la carriole du club. Pour finir, il m'est impossible de dîner seul à bord en attendant Theo et je dois les freiner sur la bière, rappelant que je dois aller à la gare en voiture car le tonneau est à l'ombre sous le saule, à côté du barbecue qui tourne à plein.



Le Commodore officie au tonneau de bière

Quand nous retrouvons le port Theo et moi, Erhard explique, en bon pratique des lieux qu'il est impossible de faire ce trajet en deux jours, que trois, ce serait déjà une bonne prestation. Mon moral est en baisse et je dors assez mal. Theo lui, n'a pas résisté à l'exiguïté de la pointe avant, claustrophobe qu'il est et il est allé dormir dans le cockpit, recroquevillant sa grande taille dans cet espace exigu... Heureusement, la nuit est douce et étoilée.

**30 août 2002**

Nous nous levons assez tard pour des marins, 7 heures et découvrant cela, Theo déclare qu'il est bien tard vu le périple qui nous attend. Nouveau coup de massue qui ne me laisse pas augurer d'une suite favorable. Néanmoins, nous quittons la rive tranquille de la Regnitz après avoir salué Erhard qui nous aide au départ dans le courant de la rivière. Une demi heure plus tard, la première écluse, celle de Bamberg est avalée alors que tombe un brouillard assez dense.



Theo sur la canal Main-Danube

La seconde écluse, celle de Strullendorf, nous la passons avec deux automoteurs ce qui est bon pour nous car confirme qu'il y a du trafic ce qui n'est pas toujours le cas. Mais c'est surtout aussi l'occasion pour Theo qui ne cesse jamais de faire un bon mot de m'expliquer que Strullendorf, ça veut dire : pays où l'on pisse !

A 10.40 nous nous présentons à la troisième écluse, celle de Forcheim déjà bien heureux d'avoir avalé 2 écluses si rapidement quand l'éclusier nous demande d'attendre le « Donau » de la société MSG que nous avons trouvée tout au long du Main. Et se présente la péniche lourdement chargée dont l'équipage nous salue assez chaleureusement. Ce sera notre première chance : s'il eut été léger, nous n'aurions eu aucune possibilité de suivre l'automoteur alors que, dès la sortie de l'écluse nous apprécions que notre vitesse sera suffisante pour ne pas le perdre en route. Nous avalons avec lui avant midi la quatrième écluse, celle de Hausen, 12 mètres.

Puis suivent dans la foulée Erlanger 18m30 et Krigenbrunn 18m30 aussi. Pour atteindre le sas de Nürnberg, le bief fait 20 kilomètres et nous sommes peu optimiste de conserver le contact avec le « Donau » sur une aussi longue distance. Et pourtant nous avalons la portion toujours précédés de notre poisson pilote ! La montée n'est que de 9m40 et ça nous paraît rien du tout. Il faut dire que j'ai la chance extrême d'être accompagné de mon ami Theo qui est passé là en mai, seul sur son catamaran et qui se révèle un guide précieux. Quand nous sortons de l'écluse de Nürnberg, il est déjà 18.00 et nous avons fait 7 écluses. Theo déclare solennellement que si nous en faisons 10, il acceptera une bière.

A la vitesse où nous prenons la suivante, ouverte en grand, feux au vert, je me dit que tout est possible. D'autant qu'à cette écluse de Eibach, nous trouvons les premiers bollards flottants, pain bénit du plaisancier. Pour ceux qui ne connaîtraient pas le bollard flottant, il s'agit d'une bite qui monte ou descend selon le cas avec le flot. Ainsi, il n'est plus nécessaire de déplacer les amarres au fur et à mesure de la manœuvre. Tout ça facilite bien sur la manœuvre mais ne dispense pas de tirer sur les bouts à la montante quand vient le premier bouillon. Je parle volontairement de bouillon car il faut avoir vu et subit cela pour comprendre de quoi il s'agit !

C'est un bouillonnement soudain qui jaillit du fond de l'écluse sur toute sa surface. Ce mouvement entraîne immédiatement une réaction musclée de l'automoteur qui vous précède lequel envoie un grand coup de moteur qui génère lui aussi un bouillonnement terrible ! Il est clair qu'il faut des bras pour passer ce genre d'écluses.

A ce moment, il semble important d'expliquer comment on a imaginé un système ingénieux pour économiser l'eau perdue par le passage et qui ressert ici indéfiniment. Sur le côté de chaque écluse, sont disposés 3 bassins de rétention asservis à des pompes puissantes. Ainsi, quand on vide l'écluse en quatre phases, les trois premières bassinées sont récupérées dans lesdits bassins. La quatrième bassinée va au bief suivant comme dans une écluse traditionnelle. Ceci implique bien sûr que quand on remplit l'écluse, les trois premiers jets viennent du fond du bassin alors que le dernier viendra par des vannes habituelles. Reste que le premier jet vient puissamment du fond alors que la coque du navire en est proche d'où l'immense désagrément qui en suis ! Les 2 suivants sont moins rudes.

Pour en revenir à notre parcours, nous abordons l'écluse de Leerstetten alors que la nuit est tombée et que le ciel s'est considérablement obscurci. 24m67 de dénivelé à escalader dans la nuit, alors que la pluie commence à tomber : on ne se sent plus grand chose mais le bouillon lui même disparaît aussi. J'ai à ce moment l'inquiétude du marin de mer qui n'aime vraiment pas la terre quand il ne la contrôle pas ! A la sortie de l'écluse notre poisson pilote de « Donau » éclaire d'un phare les deux côtés du canal, au ralenti comme s'il cherchait un endroit pour la nuit. Je me vois déjà au chaud du carré, loin de cette pluie pénétrante et à laquelle l'optimiste invétéré de Theo ne nous avait vraiment pas préparé.

Puis soudain, dans l'obscurité, on voit s'éloigner le feu de poupe du « Donau ». Theo remet les gaz, on repart à fond. Dorénavant, notre seul guide réside dans ce feu incertain, parfois bouché par le pavillon qui le suit et qui ondule au gré du vent. Je me retourne plusieurs fois pour regarder ce havre qui était l'abord de l'écluse dont les feux s'évanouissent puis disparaissent au détour d'une courbe du canal. Je m'ouvre à Theo de ce que je n'aime pas ces situations où l'on ne dispose pas de facilités pour gérer une avarie, une panne de moteur, un feu à bord... Mais, c'est parler à un mur et c'est vraiment quand on a plus aucune possibilité de faire demi tour qu'il me dit « si tu m'avais dit que tu n'étais pas chaud, j'aurais été d'accord qu'on s'arrête à l'écluse d'avant mais maintenant, il faut aller au bout ! » Qu'est ce qu'on peut dire à ça ?

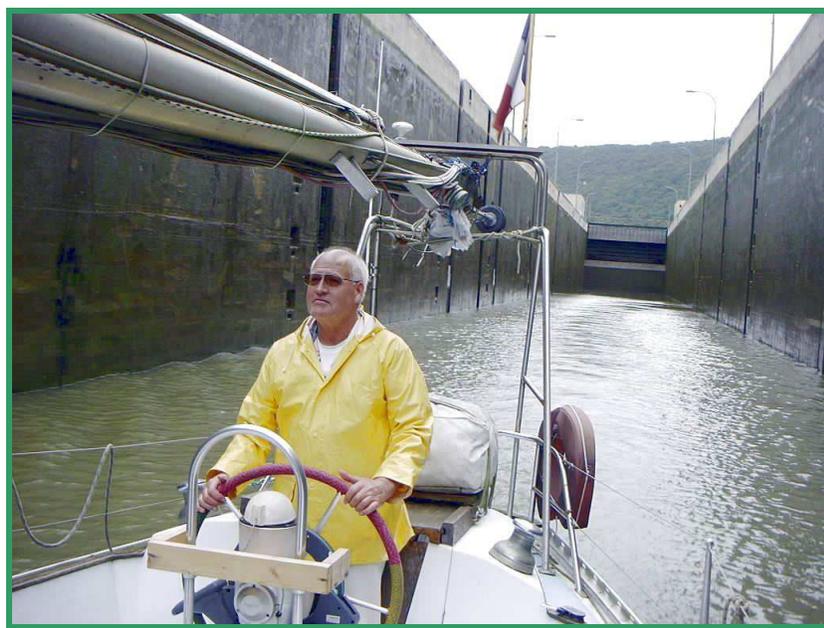
Lui dit que dans la nuit il voit comme un chat, moi, sous cette pluie continue, les lunettes mouillées, je ne distingue pas si nous sommes près ou loin ? Loin me paraît-il toujours et je peux imaginer qu'on va se retrouver au détour du canal dans le noir complet. Theo est fort rassurant. Se profile le port de commerce de Roth, c'est-à-dire un quai éclairé pour deux péniches. Le « Donau » s'écarte un peu en ralentissant car vient en face un chaland assez imposant. Theo, à la barre s'écarte aussi... Trop ! Soudain je réalise dans le noir que la berge est à moins de trois mètres. Je dis à Theo : « Attention, tu es trop... » Trop tard ! On fait un coup de saute mouton sur les rochers du bord. Je gueule un peu mais...calmement ! Mon bateau n'a rien, je le sais mais, l'amour propre de Theo est atteint ! Au point qu'il en reparlera encore quand nous aurons réalisé notre challenge sur la route du retour.

A 21.45, nous sommes devant l'écluse de Eckermülhen où j'espère que le « Donau » va enfin s'arrêter. Au quai avant l'écluse, sont déjà une drague et un convoi de 180 mètres... Pas vraiment de place pour le « Donau » mais pour nous, oui ! On est mort, on jette l'éponge et on laisse monter le « Donau » dans l'écluse. Au matin, il est clair que nous reconnâtrons qu'il

eut fallu monter avec lui quitte à le laisser partir mais nous aurions réussi le challenge des 10 écluses. J'ai quand même offert une boisson forte à Theo car grâce à lui nous avons quand même abattu 95 Km et franchi 9 écluses. La seule chose que nous souhaitions c'était une couchette confortable. Il était évident que dormir dehors étant impossible sous la pluie, je devais dresser pour Theo la confortable couchette du carré : il s'endormit comme un bébé non sans proférer un de ces merveilleux aphorismes : « Merde, quel mot si dur pour une chose si molle ! » Et c'est ainsi que nous terminâmes notre première journée sur le Main-Donau Kanal !

1er septembre 2002

Cette journée ne s'annonce pas si belle que la précédente : le ciel est incertain et ce n'est pas le grand beau qui vient saluer l'anniversaire de Theo... Nous sommes réveillé tôt mais nous sommes bloqués au pied de l'écluse en attente d'un navire montant. Une heure à tuer nous dit l'éclusier. Nous en profitons pour marcher un peu dans la campagne et escalader les marches qui mènent en haut de l'édifice. Du sommet, la vue sur le canal une trentaine de mètres plus bas est impressionnante et le Bananec semble bien petit au pied de ce gigantesque portique de béton...



A huit heures alors que sort de l'écluse un convoi de 190 mètres de long, se profile le « Henrich Heine » bateau de croisière confortable où déjeunent les passagers dans leurs cabines et qui ne manquent pas d'agiter la main au passage. Nous embouquons l'écluse derrière cet imposant visiteur. Il est si large que la manœuvre se fait en douceur. Il ne reste quasiment pas d'espace de chaque côté entre le bateau et les bajoyers de l'écluse.

Les portes se referment et alors commence un impressionnant bouillonnement : nous sommes dans la marmite du diable. Nous sommes arc-boutés Theo et moi sur le bordé et tirons de toutes nos forces pour retenir le Bananec qui danse la danse de Saint-Guy. Pour corser l'affaire, le « Heinrich Heine » pour se stabiliser donne des grands coups de moteur. 24m67 à monter, c'est-à-dire un immeuble de 10 étages ! Nous sommes impressionnés réellement. Sans doute la dernière d'hier était aussi cruelle mais dans la nuit nous n'avons rien vu !

L'écluse suivante, Hipoltstein est la copie conforme de la précédente : même gabarit et même bouillon mais elle présente l'intérêt d'être l'ultime montante. Quand nous sommes en haut du bassin, derrière la porte qui va s'ouvrir, je sais que j'ai réussi le pari d'amener un quillard de 1m80 de tirant d'eau sur le toit navigable de l'Europe. Le GPS confirme bien que nous sommes à 405 m de hauteur. Nous sortons.

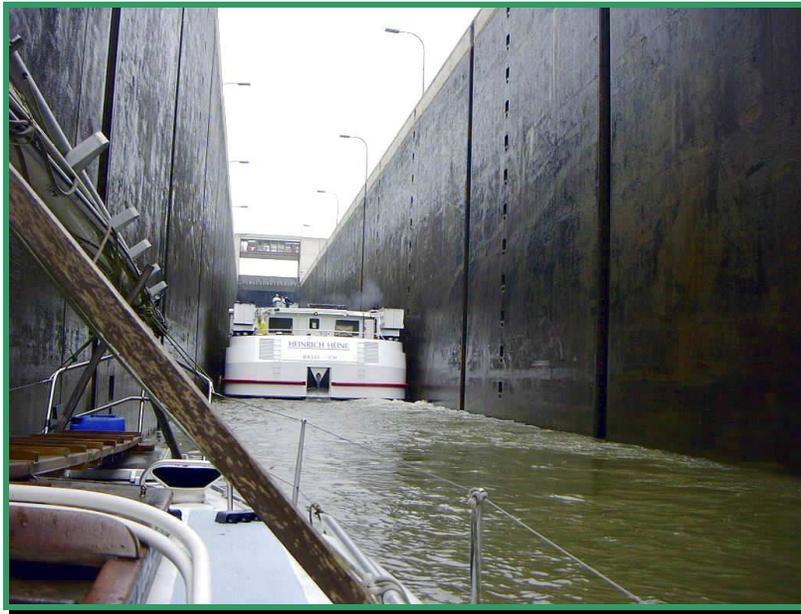
C'est donc fait, nous y sommes sur ce point de partage des eaux entre l'ouest et l'est du continent. Derrière nous les pluies vont vers la Mer du Nord et devant nous vers la Mer Noire. 3 kilomètres plus loin, un monument de pierre délimite la ligne même. J'avoue qu'à cet instant une émotion me saisit. Nous avons devant nous un grand bief de 20 km et nous savons parfaitement que le croisiériste va nous larguer mais nous sommes déjà très heureux d'être de l'autre côté de la montagne.



le partage des eaux

La pluie qui s'était arrêtée pour le passage tant attendu a repris de plus belle. Et surprise, devant l'écluse de Bachhausen, le « Henrich Heine » attend juste la sortie d'un montant. L'éclusier se fend d'un coup de haut parleur pour nous presser de rentrer dans l'écluse. On voit que c'est un type qui n'a jamais barré un quillard derrière un monstre qui balance des grands coups de moteur alternativement à bâbord et à tribord !

A l'écluse suivante, celle de Berching, le « Henrich Heine » vient juste de rentrer dans l'écluse et la porte s'est déjà refermée. Nous nous mettons au quai pour déjeuner et au téléphone de l'écluse, le préposé s'excuse auprès de Theo de nous avoir vu trop tard car le mouvement d'eau était déjà commencé mais dit aussi qu'un descendant vient bientôt.



Ecluse de Eckermülhen

Arrive une péniche hollandaise, « Atalanta ». Nous la suivons dans le sas. La femme du marinier nous offre un spectacle plutôt étrange : elle déambule de la passerelle à l'appartement et vice versa en petite culotte tout en s'assurant que nous n'avons rien perdu du spectacle ! Nous allons suivre « Atalanta » et surtout ne pas le perdre pour passer l'écluse suivante, celle de Dierfurt. Il faut y attendre la sortie d'un autre monstre de 185 mètres. La marinière s'est rhabillée et la pluie a cessé. Au sortir du sas, « Atalanta » nous quitte, s'arrêtant au port de Dierfurt non sans nous souhaiter bonne route. Des gens bien sympathiques.

Vers 17.00, nous arrivons à l'écluse de Riedenburg qui devient plus modeste en proportions : la sassée n'est que de 8m40 mais elle est fermée et l'éclusier ne répond pas au téléphone. Nous décidons d'y aller. Le préposé nous dit qu'il ne vient personne avant 1 heure et demie et nous propose de passer dans l'écluse plaisance. Les dimensions en sont suffisantes hélas le radier n'offre qu'un tirant d'eau de 1m40 : impossible pour nous. Alors, ce type sympathique décide de nous sasser seul. Nous jubilons avec Theo car le pari de réussir le canal en deux jours devient faisable. Restera la dernière écluse avant le Danube, Kelheim.

Quand nous arrivons en vue de cette dernière, le feu est rouge mais elle est ouverte. Nous approchons en supputant qu'on nous ouvre. Je sens qu'il va se passer quelque chose de joli. Et soudain, les feux passent au vert, nous sommes aux anges. Juste avant la descente, je ramasse sur la bord de l'écluse un coussin de mousse pour garder un souvenir vivant de cette grande expérience.

A l'approche du confluent, Theo me repasse la barre : « tu dois sentir le fleuve » me dit-il et en effet, mon premier contact avec le Danube est une impression de puissance, d'incommensurable majesté. Me voilà enfin sur le fleuve-roi ! « tu vas voir, le Rhin à côté c'est de la rigolade, c'est rien ! » Reste à descendre quelques deux kilomètres qui sont avalés à grand vitesse. J'ai réduit les gaz et nous filons vers l'aval. Se profile la marina de Saal an der Donau où je pénètre avec une dérive énorme. Et c'est le calme dans une marina moderne à faire pâlir les ports de nos côtes. Le travel-lift de 180 tonnes domine les pontons. Tout est

propre et ordonné ici. Le restaurant et sa terrasse dominent le schiphandler. Nous y passerons d'ailleurs une soirée de victoire et d'anniversaire fort agréable. Et c'est dans ce cadre charmant que le Bananec blues va passer quelques mois, en réalité sans doute un an et demi avant que je le chevauche à nouveau et cette fois jusqu'au bout du voyage, la Mer Noire...



le « Bananec Blues » à terre à Saal am der Donau