

Le convoiage et autres navigations

avril/mai 2024 - 1130 km - 325 écluses ...
Canal du Midi - Étang de Thau - Canal du Rhône à Sète - Petit Rhône - Rhône
Saône - Petite Saône - Canal entre Champagne et Bourgogne
Canal de la Marne au Rhin - Moselle - Canal de la Sarre.

« les rivières sont des chemins qui marchent et qui portent là ou on veut aller... » - Pascal (pensées)

Huit ans déjà que nous naviguons avec Cupidon*, vedette hollandaise de 12 m, sortie du chantier Hitters-Proost en 1979. De Dunkerque aux Saintes-Maries-de-la-Mer... Des Vosges, à la Saône... De la Vallée du Rhône au Canaux du Midi en passant par la Bourgogne, Briare, le Nivernais, la Champagne, L'Aisne, l'Oise, le Nord ... Un périple de plus de 4000 km au fil de l'eau. La moitié des 8500 km des voies navigables française. Des années de découverte au rythme de la navigation fluviale, « au rythme lent de nos canaux d'antan ... ». Ce bateau à été tour à tour compagnon de voyage, résidence secondaire dans le Sud, bureau de production pour quelques tournages, salle de montage de films, bureau de Festival en Camargue, et depuis le retour dans l'Oise, résidence principale.

L'idée est, comme toujours, venue une nuit, sur le port de Pont-l'évêque, à bord de Cupidon. Une grosse envie de bouger, de voyager, de naviguer, de découvrir d'autres bateaux, d'autres parcours ... le matin au réveil, la décision était prise, proposer à toutes les sociétés de location de bateaux fluviaux mes services en tant que « convoyeur ». Tous les loueurs ont besoin en début et fin de saison de rapatrier des bateaux vers leurs bases, de transporter des unités vers un chantier de réparation, de compléter la flotte en fonction des besoins de chaque secteur. Un mail de présentation, un résumé des différents parcours effectués depuis quelques années, un lien vers le site internet et quelques semaines plus tard, un appel de la direction des « Canalous » qui me propose de naviguer depuis Colombiers, sur le Canal du Midi jusqu'à Pontalliers-sur-Saône.

Je visualise immédiatement le parcours, Canal du Midi Étang de Thau, Canal du Rhône à Sète, le Rhône, la Saône, parcours déjà effectué lors de la remontée de Cupidon vers le Nord après un séjour de deux ans sur le Canal du Midi. Pas d'hésitation, j'accepte la proposition. La conversation se poursuit sur les détails pratiques et sentant certainement ma motivation, il me propose un autre parcours de Pontalliers à Lamguimberg en Alsace et une fois arrivé là-bas il y aurait deux bateaux à redescendre à Pontalliers. Pas de problème, je suis partant pour la totalité du voyage, je connais bien l'itinéraire et je peux trouver un deuxième équipage pour la descente des Vosges... Il paraît satisfait et m'envoie le lendemain le détail du programme.

Le projet : Colombiers - Digoïn - Pontalliers-sur-Saône - Lamguimberg

Équipage n°1 : 2 personnes, dont 1 avec permis fluvial

- Départ le 25/03 de Colombiers avec le bateau Mary Poppins, Tarpon 42 - Arrivée : Digoïn
Temps de navigation : env 95h - Dépose du bateau à Digoïn - pas d'autres convoiyages ensuite.

Équipage n°2 : 2 personnes, dont 1 avec permis fluvial

- Départ le 25/03 de Colombiers avec le bateau Chloé, Tarpon 49QP - Arrivée : Pontalliers-sur-Saône
Temps de navigation : env 70h - Arrivée prévue autour du 10/04

Reprise d'un Tarpon 42, Maeva à Pontalliers-sur-Saône

Départ vers 11/04 de Pontalliers-sur-Saône - Arrivée : Languimberg, Port du Houillon
Temps de navigation : env 80h - Arrivée prévue autour du 25/04

Reprise de 2 bateaux, 1 par personne - Tarpon 42 Woman - Espade Concept Fly Maré

Départ vers le 27/04 de Languimberg - Arrivée : Pontalliers-sur-Saône

Temps de navigation : env 80h - Arrivée prévue autour du 13/05
Temps de navigation / jour estimé à 6h. Soit 6 environ semaines de navigation

La proposition me paraît intéressante et sur le papier tout est calé... ce sera sans compter avec la météo et les aléas du voyage, et il y en aura ! « ne pas viser plus loin que le campement du soir... », en navigation fluviale, cette phrase prend tout son sens et nous allons un fois de plus le vérifier durant ce périple.

La date de départ est fixée au 27 mars pour une arrivée prévue vers le 12 Mai. Ça c'est en théorie... La météo dans le sud et différents imprévus en décideront autrement. Le rendez-vous est pris pour le 26 au port de Collombiers. Nous arrivons en train en fin de journée, Enzo le responsable de la base des Canalous vient nous chercher à la gare de Béziers toute proche. Découverte du Tarpon 49 - 15m x 4,50m, 4 cabines, un carré spacieux une grande terrasse avec plancha, autonome en énergie... il est prévu pour 10 à 12 personnes en location. A deux ce sera le grand luxe. Une cabine servira de cellier, nous aurons chacun notre dressing et notre salle de bain. Installation, première nuit à bord.

Je retrouve dans ces bateaux de location, mon premier contact avec les canaux et la navigation fluviale. 1997, je réalise à l'époque une collection de films pour la chaîne Voyage sur la France « Echappades, le magazine de la randonnée et de la découverte ». Sur les 26 épisodes Cinq seront consacrés aux canaux, à Briare, dans le Nivernais, en Bourgogne, et bien sûr sur le Canal du Midi. Ces tournages seront pour moi le premier contact avec l'univers fluvial, je savais que j'y reviendrai.

Le lendemain matin, rencontre avec Mireille et Jean Claude, nos compagnons de route sur leur Tarpon. Nous naviguerons avec eux jusqu'à Chalons-sur-Saône. Ils continueront ensuite jusqu'à Digoin. Sur un tel parcours et pour la montée du Rhône, partir à deux bateaux est rassurant. Tout semble organisé au mieux, quelques courses avec Jean-Claude qui est venu en voiture pendant que les femmes prennent possession des lieux, on a l'impression de se connaître depuis toujours. Ils naviguent plusieurs mois par an sur leur voilier en Méditerranée et sont habitués à vivre en autonomie. Enzo nous donne les dernières instructions et les infos sur les conditions de navigation, il gardera le contact avec nos bateaux et suivra notre périple par le biais d'une application de localisation. Au moindre problème, nous devons l'appeler.

27 Mars - Ouverture aujourd'hui du Canal du Midi après le chômage hivernal. Nous démarrons direction Béziers ...retrouvailles avec ce canal que j'ai tant parcouru avec Cupidon qui est resté deux ans dans la région après mon premier voyage depuis Dunkerque - pour un baptême en navigation fluviale, on pouvait difficilement faire mieux : 1000 km, plus de 300 écluses et un détour, par les Vosges à cause de la fermeture du canal entre Champagne et Bourgogne - après ce périple, le bateau est devenu résidence secondaire, lieu de vie, bureau pour le Festival Les chevaux du Sud en Camargue ... Super souvenir de ces navigations et des escales à Mèze, Bouzigues, Aigues-Morte, Capestang, Beaucaire, Le Somail, Béziers pour la Féria et de la sortie du petit Rhône en méditerranée pour rejoindre le port des Saintes-Maries-de-la-Mer... Une excellente occasion de retrouver tous ces lieux ...

La vie à bord !

Un véritable univers ce bateau ... un lieu de vie, de convivialité, de réflexion, de création. Être là, mais pas vraiment... A côté des villes, des villages, juste à côté, à un rythme différent, avec le choix chaque jour de l'étape, du décor, de l'ambiance. Dans l'effervescence de la ville, ou en pleine nature avec seulement les oiseaux, la forêt, le calme... sans trop se soucier de la marche du monde, des infos qui tournent en boucle, des grands discours, des injonctions permanentes ... Une bulle, un cocon, seulement l'essentiel. Tout est là, possible, à portée de main ... si on le souhaite.

On est vraiment dans un autre monde sur l'eau, sans obligations sociales, avec d'autres repères, d'autres formes de contraintes, acceptées celles là : les contraintes du temps, des courants, de la météo, de la vie à bord... On choisit ses horaires de navigation, ses haltes, ses étapes avec la carte pour seul guide. L'esprit vagabonde au rythme lent de la navigation, et même si la feuille de route a été dressée avant le départ, si on connaît l'objectif à atteindre, on reste ouvert à l'imprévu, la découverte nourrit le voyage. Et comme le dit si bien l'ami Sylvain Tesson au sujet de ses ascensions : *« Ne pas viser plus loin que l'étape du soir, tronçonner ses ambitions, alors de minuscules victoires en petites longueurs on sera au sommet... »*

A la barre, on regarde devant, rarement derrière, on vit l'instant ... sans arrêt un son, une image attire l'attention. Le cri d'un héron qui attend le passage du bateau pour prendre son envol, un nouveau paysage au détour d'un méandre du canal, une buse qui plane au dessus du bateau cherchant le courant ascendant et porteur qui lui permettra de monter sans effort, le jeu de la lumière dans les arbres, les reflets à l'approche d'un village ... Tout invite à la rêverie plutôt qu'à la réflexion. En naviguant, comme le sillon de l'étrave qui se referme après le passage du bateau, il ne reste rien de notre présence, pas de vagues... pas de traces.. tout s'efface sur l'eau.

Chaque jour est différent, même dans les lieux que l'on connaît parfaitement, au fil de l'eau, tout se présente sous un autre jour. Celui qui arrive en bateau suscite souvent la curiosité, la conversation s'engage naturellement, on prend des nouvelles du parcours et de la destination de chacun, on échange ses « bon plans » les lieux à ne pas manquer sur le parcours, les aléas parfois. A l'arrivée au port, c'est comme si tout le monde se connaissait depuis longtemps, le voisin vient prendre les amarres, aider à la manœuvre. Et puis ... il y a toujours une bouteille au frais dans un bateau.

« ...enjamber l'idéologie politique et les clôtures, qui toutes deux empêchent de gambader. Ne rien vouloir changer au monde, ne pas se battre, ne pas être en croisade mais en croisière, et que chaque jour soit un jaillissement d'imprévu. »

Sylvain Tesson - petit traité sur l'immensité du monde

La première étape nous mène aux 9 écluses de Fonseranes, haut lieu du Canal du Midi. 1h30 de navigation pour prendre en main le bateau, comprendre ses réactions et vite nous rendre compte qu'il va falloir le débrider. Les manœuvres sont délicates avec le manque de puissance et il faut lutter contre le moindre coup de vent. Difficile de remonter le Rhône dans ces conditions.

Fonseranes, « la fontaine sereine » selon l'étymologie, les 9 écluses le sont un peu moins et la descente mouvementée mais c'est toujours un des grands moments du voyage. Le passage de « l'escalier de Neptune » durera une heure. Barre à tribord et on met le cap sur Béziers et son fameux pont canal sur l'Orb. Vue sur la Ville et la Cathédrale Saint Nazaire ...

Les neuf écluses et le pont canal, comme l'écluse ronde d'Agde ou le tunnel du Malpas font partie des 328 ouvrages imaginés en 1666 par Pierre-Paul Riquet. Inventeur et maître d'œuvre de la construction du « Canal Royal du Languedoc » pour relier l'Atlantique à la Méditerranée sur 360 km. Il va y consacrer sa vie et tout son génie. Les travaux dureront 27 ans, feront travailler 12000 ouvriers, et Riquet, mort en 1680 ne verra jamais son œuvre terminée. Véritable révolution dans le transport maritime, c'est un des plus importants chantiers du XVII^{ème} siècle. Il sera source d'inspiration pour la création de réseaux navigables dans les pays industrialisés

d'Europe et d'Amérique du Nord. L'ultime reconnaissance arrivera le 7 décembre 1996, quand le Canal, et ses systèmes d'alimentation sont reconnus au « patrimoine mondial » par l'Unesco.

Source : Canal du Midi, histoire et patrimoine – Voies navigables de France

« Comme cet ouvrage sera un des plus grand du règne du Roi, je vous prie de donner toujours vos soins et votre application à le faire avancer avec diligence et une solidité d'une éternelle durée ... » - Colbert à l'indentant d'Aguesseau - 16 juin 1675

Premier arrêt forcé au port de Béziers. Le moteur à commencé à chauffer et fumer anormalement dans la dernière écluse. Aucun outil à bord et selon les consignes d'Enzo au départ, le seule chose à faire en cas de panne est de l'appeler. Il arrivera une demi heure plus tard pour constater une usure de la turbine de la pompe du circuit de refroidissement. Il reviendra demain matin pour la changer.

C'est très agréable de sentir la réaction immédiate et la puissance du bateau à la moindre action de la main sur la manette de gaz, ou la barre, on oublie vite que derrière ce geste il y a mécanique une très sollicitée pour déplacer les 15 tonnes de notre embarcation et nous mener à bon port... de temps en temps la machine nous le rappelle, elle à parfois sa vie propre.

Nous passerons donc la nuit à Béziers. Première journée, l'étape a été courte, 3h de navigation. Le lendemain, notre objectif est la base « les Canalous » sur le port d'Agde où un mécano doit débrider notre moteur. Arrêt forcé, la première écluse est fermée. Cinq bateaux sont en attente depuis la veille. Un bateau à eu une avarie dans l'écluse et a vidé du carburant, les opérations de dépollution sont en cours. Nous repartons enfin en début d'après-midi, la prise au vent du bateau ne nous facilite pas la manœuvre. 25 km, 2 écluses jusqu'à Agde, on entre enfin dans le rythme du voyage. On profite du canal, du décors de la lenteur.

Soirée et nuit à Agde... Beaucoup de bateau à l'arrêt sur la base et dans le port... on apprend que la navigation vers l'étang de Thau est fermée à cause d'une crue et d'un débit trop important de l'Hérault que l'on doit traverser après l'écluse ronde. Décidément la météo n'est pas du voyage. Pas question de prendre le moindre risque avec des bateaux que nous ne connaissons pas. Nous resterons 2 nuits au port... Le troisième jour, visite à bord du responsable de l'écluse qui vient nous annoncer un départ possible pour nous bien que la navigation soit fermée pour les bateaux de location.

30 Mars - Nous attendons les instructions de VNF sur l'état du canal, le niveau de la crue de l'Hérault et les conditions météo pour la traversée de l'étang de Thau. Il faut passer ce matin, le vent se lève dans l'après-midi. Le pont de Frontignan est à nouveau en service, pas besoin de faire le détour prévu par le port maritime de Sète. Dommage, j'aurai adoré cette expérience inédite. Nous avons les autorisations pour passer par le canal maritime et traverser le port au milieu des chalutiers, puis des cargos et autres ferrys. Passage normalement interdit aux embarcations fluviales. Ce sera pour une autre fois. Ce WE Sète accueille son rassemblement de grands voiliers. « Escale à Sète » Nous avons l'autorisation de partir, ouverture pour nous de l'écluse ronde. Les bateaux loués par les vacanciers sans permis resteront à quai.

Il n'existe dans le monde que très peu d'écluse de ce type qui permettent le passage des bateaux dans trois directions. Ici on rejoint Béziers sur le Canal, l'étang de Thau et Sète, ou la Méditerranée par le Grau d'Agde. Trois portes donc, et le niveau de l'eau différent pour chaque sortie.

Après l'écluse et la traversée de l'Hérault qui a décidé de nous laisser passer sans encombres, nous sommes seuls sur le canal. Le capitaine du bateau rencontré pendant

l'attente à l'écluse d'Ariège sort par l'autre porte sur le canalet, pour rejoindre l'embouchure de l'Hérault vers le port maritime du grau d'Agde où il doit sortir son bateau.

Le notre débridé la veille retrouve enfin un comportement normal. Fini cette impression de ne plus savoir piloter. Ces embarcations destinées à une clientèle « sans permis » et sans grande formation, sont sous-motorisées et plutôt « capricieuses » au premier coup de vent. On comprend mieux certaines situations rencontrées lors de nos navigations avec des vacanciers en difficultés aux abords des écluses. J'en ai vu parfois entrer en marche arrière ou plaqués sur les portes ou les bajoyers par le courant ou le vent.

Arrivée à l'écluse de Bagnas, la seule du parcours avant l'étang, quelques rafales se profilent. A l'entrée nous sommes poussés vers le mur opposée ou Jean-Claude entre avec « Marry Poppins ». Il me décale vers mon point d'amarrage. L'éclusière nous observe, les mains dans les poches :

- Moi « je peux vous donner l'amarre »
- Elle « Non... pas le droit d'y toucher... c'est un motif de licenciement ! »

Tout en manœuvrant je la remercie et descends amarrer le bateau. Elle lance la commande de l'écluse et commence à m'expliquer le nouveau règlement de VNF :

- « interdiction d'aider les plaisanciers et de toucher aux amarres »
- Moi « Vu les conditions météo, heureusement que vos collègues n'ont pas gardées les mains dans les poches... on ne serait pas arrivés jusqu'ici... »

C'est vrai que depuis le départ, les éclusiers étaient vraiment au top et faisaient tout pour nous faciliter le passage, ils n'avaient pas dû lire le nouveau règlement - elle les retirent pour la seconde fois et ne réagit pas. Elle n'a peut-être pas non plus le droit de parler aux « usagers » du canal. Les portes s'ouvrent je démarre... en la remerciant « chaleureusement ».

Nous venons de faire connaissance avec un magnifique spécimen de l'administration VNF. Je pense qu'à la prochaine grève, elle sera en tête de cortège, les mains dans les poches... Encore un article du règlement intérieur concocté après moult réunions, par des fonctionnaires territoriaux qui n'ont certainement jamais mis les pieds sur un bateau ou dans une écluse. Un conditionnement des « agents » éclusiers qui peut même s'avérer dangereux lors de manœuvres délicates par grand vents, ce qui est fréquents dans la région. Heureusement beaucoup ne le respecte pas et n'hésitent pas à participer à la manœuvre.

En sept ans de navigation avec Cupidon dans différentes régions, je n'ai jamais eu à faire à ce type de comportement. Au contraire, les éclusiers rencontrés dans toutes les régions font tout pour faciliter et sécuriser le passage des bateaux. On en viendrait presque à souhaiter l'automatisation de ce secteur comme c'est le cas sur de nombreux canaux. Le passage des écluses et les rencontres qu'ils occasionnent faisaient pourtant jusque là partie du charme du voyage sur le Canal du Midi.

Dernier tronçon du Canal du Midi. Nous arrivons à la pointe des Onglous, l'école de voile, le phare, la jetée qui marquent la fin du canal et le passage vers l'étang de Thau et la Méditerranée. Un endroit hors du monde, hors du temps, loin de tout, où il m'est déjà arrivé de passer la nuit pour éviter un violent orage. Dans ce cas, il vaut mieux ne pas tenter de traverser et rester à l'abri.

Cette fois, n'ayant pas eu d'autre écluse à franchir nous n'avons pas les dernières infos météo. Pendant traversée de l'étang de Thau, un vent marin se lève pour atteindre force 4 et des creux de près d'un mètre. Toute la traversée se fera "en crabe" avec le faible tirant d'eau et la prise au vent de nos bateau sur l'arrière. 2h30 de vent et de vagues pour une

traversée mouvementée mais superbe. Nous sommes dans un autre univers sur l'étang, la mer est toute proche. Après ces trois premiers jours de navigation, on entre vraiment dans le rythme de la vie sur l'eau ... oubliés les rendez-vous, les horaires, le rush et les bruits de la ville.

« ... les longues traversées se traduisent chez moi par un nettoyage en profondeur de toutes les impuretés de la vie à terre » - Bernard Moitessier - la longue route

Même si sur les rivières et les canaux nous sommes des « marins d'eau douce », c'est un véritable privilège cette vie sur l'eau, à la lisière du monde, en contact avec les éléments, l'eau, le vent, le soleil, la pluie. Un sentiment de liberté, l'idée qu'à tout moment on peut vraiment « larguer les amarres »... Des recherches ont démontrées, paraît-il, que le simple contact prolongé avec l'eau, permet de se sentir apaisé, d'oublier les bruits et les tracasseries du quotidien, de faire le tri dans ses idées, ce sentiment relaxant renforcerait même la créativité. Je confirme, une journée de navigation pour être ailleurs, changer d'univers...

Il faut suivre le chenal marqué par seulement 4 balises que l'on a du mal à identifier le long des parcs à huîtres. Contrairement aux apparences, en dehors du chenal la profondeur est vraiment très faible à certaines périodes et l'échouage est toujours possible. Certains vacanciers sur les bateaux de location en font l'expérience chaque été et doivent se faire remorquer. Au-delà de ces incidents pour les plaisanciers, la lagune est un milieu naturel fragile, et un réservoir de biodiversité. Un trésor écologique qui doit être préservé. Nous gardons le cap dans le chenal de navigation !

Marseillan, Mèze, Bouzigues, les ateliers des ostréiculteurs derrière les parcs où poussent les huîtres, magnifique épisode du voyage avec en toile de fond, Sète et le Mont Saint Clair. L'arrivée à Sète par la pointe courte, est aussi une étape atypique. Vu les conditions météo, cette fois nous ne prendrons pas le temps de visiter ce quartier si singulier des pêcheurs de l'étang et sa fameuse « pointe du rat ». Nous faisons route vers Frontignan. A la sortie de l'étang, nous quittons le Canal du Midi pour le Canal du Rhône à Sète à la Peyrade. Un autre arrêt forcé nous attend... le pont levant n'ouvre que demain matin.

Le voyage en train dure 5mn jusqu'à Sète, nous y passons la soirée. En ce moment se déroule le rassemblement des grands voiliers venus des 4 coins de l'Europe « Escale à Sète », un rendez-vous festif pour tous les amateurs de beaux bateaux, et ils sont nombreux sur les quais du Canal Royal. Ce début de convoi ressemble à une ballade touristique... et on ne s'en plaindra pas. J'y retrouverai «le Belem» sur lequel j'ai eu le plaisir de naviguer quelques jours lors d'un tournage. Fabuleuse expérience cette virée de quatre jours de Lorient à la Rochelle en tirant quelques bords au large. Le dernier trois mats français est devenu un navire école et propose des stages de navigation à de nombreux passionnés de voile. Tout le monde participe au quotidien de l'équipage sous les ordres du Bosco. Une nuit au mouillage au large de Belle-Île, deux en mer, la vie à bord, les manœuvres, les quarts de nuit à la barre, l'officier de pont se tient en retrait après m'avoir fixé un cap à suivre sur le compas... Impression d'être seul monde, en pleine mer, sous les étoiles sur ce bateau de légende. Excellent souvenir !

31 mars - Ouverture du pont, départ de Frontignan avec un vent de 80km/h. Aucun bateau à l'horizon, nous sommes seuls sur le canal. Entre les étangs on distingue par endroits une mer déchaînée. Le vent continue de forcer. Cette partie du canal du Rhône à Sète qui traverse les étangs et longe la côte est soumise aux éléments. Par beau temps c'est une traversée magnifique et des paysages surprenants. L'eau est omniprésente et les digues qui séparent le canal des étangs sont par endroit inexistantes. Cette fois, le vent marin qui continue de forcer fait entrer la mer dans les étangs et l'eau des étangs dans le canal.

A l'arrêt avant la passerelle de Maguelone en début d'après-midi, une rafale de vent colle le bateau à la berge... impossible de repartir. Il faudra attendre le lendemain que le vent

tombe et une météo plus clémente pour réussir à manœuvrer. Amarrage pour sécuriser le bateau, ce sera une nuit au milieu des étangs. Nouvel arrêt forcé. Heureusement nous pouvons rejoindre à pieds la passerelle et le chemin qui nous mène vers la cathédrale de Maguelone et la plage qui a totalement disparue tellement le vent pousse les vagues jusqu'au pied des dunes et dans l'étang. Encore un endroit bien singulier cette cathédrale sur son îlot circulaire planté de vignes entre la mer et les étangs, où se déroule en juin un festival de musique ancienne.

Nuit dans la nature donc et le lendemain tout est calme le vent est tombé. Nous nous libérons sans problème de la berge, et repartons, toujours seuls sur le canal... A l'arrivée à la base Canalous de Carnon après 1h30 de navigation, on apprend que le canal était fermé, la navigation interdite et que nous n'aurions pas dû arriver jusqu'ici. Nouvel arrêt de trois jours en attendant que le vent se calme et que le niveau du Vidourle, en crue, avant Aigues-morte permette la réouverture des portes de garde du canal.

La base de Carnon est à deux pas de la mer et du port, vacances forcées... balades vers les plages environnantes à vélo et chaque matin café sur le port et visite aux pêcheurs, on prend très vite des habitudes. Au retour de la pêche nous faisons provision de dorades qui finiront sur la plancha du bateau. Vente directe ... 4 fois moins cher qu'à la poissonnerie où selon les pêcheurs les poissons ne viennent pas d'ici. Eux ne fournissent que les restaurants et quelques habitués. Visite des amis de Montpellier Michel et Annie qui viendront profiter de la plancha. Après quelques années sans se voir, on reprend la conversation où on l'avait arrêtée.

Chaque jour nous nous informons du débit du Rhône sur le secteur de St Gilles où nous devons quitter le canal pour attaquer la remontée du fleuve. 3900m³/s impossible de passer avant encore au moins trois jours. Le Rhône est interdit à la plaisance si le débit est supérieur à 3000m³/sec. Étude de l'itinéraire : Carnon/Pontalliers-sur-Saône 580km - 55h - 20 écluse - en théorie... Plein de gasoil 420l et nous décidons le 5 avril de quitter Carnon pour passer deux jours à Aigues-morte. Les portes de garde du Vidourle sont ouvertes... nous repartons. Navigation en pleine nature, étangs, vol de flamands roses devant le bateau, hérons, aigrettes, toros, chevaux, un petit air de Camargue... Port d'Aigues-morte pour deux nuits au pied des remparts. Petit tour à vélo jusqu'au Grau du Roi... ballades en ville... terrasses ... rien n'a changé ici depuis mes nombreuses escales sur le chemin de la Camargue. Même le capitaine du port, qui vient nous accueillir en Zodiac me reconnaît et se souvient de Cupidon. Il faut dire qu'on avait bien sympathisé à l'époque. A chaque passage, une place m'était réservée face à la capitainerie. Je retrouve vite mes habitudes en ville, mes terrasses préférées (celles des gens du coin), mon fournisseur « Coton House » qui a toujours autant de choix de chemises introuvables ailleurs, il va faire ces achats chaque hiver au Rajasthan et se fait livrer un container pour la saison. Lui aussi me reconnaît. Brocante le dimanche matin où je trouve tout ce qui me manque sur le bateau... tasses à expresso... rallonge électrique et même une paire de jumelles négociée à 5 euros, elles seront bien utiles sur le Rhône.

Le débit continue de baisser et nous serons autorisés à passer le troisième jour. Navigation vers Gallician et St Gilles, la Camargue gardoise et dernière nuit sur le canal à la bifurcation de St Gilles avant l'écluse, sur un ponton en pleine nature... il y a déjà 3 bateaux en attente que nous reverrons régulièrement sur le parcours jusqu'à St Jean de Losne... ...et même pour l'un d'entre eux à Pont-l'Évêque bien après le retour. Des Hollandais, amarrés à côté de moi et très surpris quand je leur dis les avoir vus en attente à St Gilles en avril. Je n'avais pas le même bateau.

Contact VHF avec l'écluse de St Gilles, nous pouvons passer. Confirmation de notre itinéraire sur le Rhône qui est enregistré par le poste de contrôle de la CNR - deux bateaux Canalous en convoi - nous serons désormais attendus à chaque écluse

jusqu'à Lyon et auront juste à annoncer par radio les noms des bateaux et à la sortie notre feuille de route. Sur la première partie du petit Rhône changement de conditions de navigation. Après le calme du canal ... le débit a un peu plus de 2900m³/sec. nous ralentissons fortement et oblige à une vigilance de tous les instants, il faut éviter des grosses branches et quelques troncs d'arbres qui descendent, emportées par le courant. Nos bateaux ne sont pas motorisés pour ce genre d'épreuve et la vitesse de progression passe à environ 3 km/h.

A l'embranchement avec le Rhône à Arles nous ferons même du sur place malgré notre vitesse théorique de 6-8 km/h. Le courant doit être aux alentours de 5 km/h et le mistral qui se lève n'arrange pas nos affaires. Il nous faudra presque une heure pour traverser les 500m de la zone de forts courants indiquée sur nos cartes. Pourtant en regardant à l'arrière, le courant et les remous de l'hélice nous donnent une impression de vitesse. Un coup d'œil vers la berge ou une balise qui nous sert de repère et nous constatons que nous n'avancions pratiquement pas. Nous progressons vraiment lentement et vers 13h, les arrêts possibles que je connaissais du côté de Trinquetaille ou de Tarascon n'existent plus... il n'y aura pas de halte possible ce midi la journée sera longue.

Navigation non-stop depuis 8h ce matin... à 21h, enfin, le port de Vallabrègues est en vue.... après une grosse journée depuis St Gilles dans des conditions météo difficiles et 13h de navigation, nous nous faisons "jeter" à l'arrivée alors qu'on cherchait un abri pour la nuit, ils sont rares sur cette partie du Rhône pour la plaisance. Un personnage vulgaire, grossier, qui a l'air de se prendre pour le capitaine du port nous refuse l'accès même à couple (le port est plein) alors que vu les conditions sur le Rhône, on a besoin de mettre les bateaux en sécurité pour la nuit.

Il nous indique de continuer jusqu'à Aramont à 7 km alors que la nuit tombe et que le vent se lève... Fin de journée difficile... Nous n'aurions jamais dû l'écouter. Nous arrivons de nuit et sommes accueillis vers 22h30 à Aramont ... Étonnés de voir arriver deux bateaux à cette heure tardive et dans de telles conditions, plusieurs personnes quittent leurs bateaux pour nous aider... manœuvres d'accostage délicates avec le vent et le courant, super accueil, entraide comme on en trouve partout en navigation fluviale... ...sauf à Vallabregues !. Je n'ai pas pour habitude de me plaindre mais là, ce type qui apparemment ne connaît rien à la navigation sur le fleuve est dangereux... ne vous arrêtez pas vous risquez de tomber sur lui.

9 avril - Le matin, au départ la météo nous annonce un mistral à 100km/h pour les trois prochains jours à partir de la mi-journée. Impossible de continuer à naviguer dans de telles conditions. Nous sommes une fois de plus les seuls « plaisance » sur le fleuve. À midi, nous décidons de mettre les bateaux à l'abri dans le port d'Avignon. Embranchement vers un bras du Rhône moins exposé au vent, passage au pied des quatre arches du fameux pont St Benezet, arrivée au port. Le centre ville est à deux pas derrière les remparts. Excellent souvenir de cette escale ici en plein Festival avec Cupidon quand nous naviguions vers la Camargue. Cette fois c'est 3 jours d'arrêt forcé. Nous reprendrons notre navigation vers Lyon le 4eme jour. Personne sur le port, capitainerie fermée.

Le mistral souffle dans toute la ville et sur le port. Je retrouve les terrasses, les galeries, les bouquinistes ... Nous fêterons ici l'anniversaire de Jean-Claude, et je dénicherai pour l'occasion un livre d'Eric Tabarly dédié de sa main.

12 avril - Le vent s'est calmé, départ d'Avignon - Capitainerie toujours fermée le séjour sera gratuit. Arrivée le soir à St Etienne-du-Sort où j'avais le souvenir d'un ponton d'accueil au pied du village, là non plus il n'existe plus. Décidément le Rhône est de moins en moins accueillant pour la plaisance. Amarrage « sauvage » sur le mur du quai et à un poteau électrique. Deux passant m'aideront à poser les amarres. Sur le mur d'en face, une

ancienne publicité pour « le cellier des marinier à 300m, vente - dégustation – livraison à bord ». Il existait bien un port ici, et nous y sommes.

La navigation était superbe en passant par Châteauneuf du Pape... enfin la vallée du Rhône. C'est seulement la troisième vraie journée de navigation depuis St Gilles. Depuis Avignon, nous avons l'impression de naviguer au pied du Ventoux, le géant de Provence. Son sommet en pierre calcaire blanche balayée par les vents lui donne une allure de montagne enneigée, même en plein été. Isolé, dans le paysage il paraît encore plus imposant avec ses 1910 mètres d'altitude. Visible depuis la vallée du Rhône jusqu'à la Méditerranée il capte tous les regards à des dizaines de kilomètres à la ronde. On le retrouve à chaque détour du Fleuve une grande partie de la journée. J'ai toujours aimé à chaque passage dans le Luberon, monter jusqu'à son sommet, un bain de fraîcheur dans la chaleur étouffante de l'été, dans la neige en plein hiver, mais jamais à vélo comme le font de nombreux amateurs sur cette route mythique pour les cyclistes.

13 avril - Nous arriverons aujourd'hui à la fameuse écluse de Bollène, la plus haute du parcours, 27m. C'est là que mon fils, Pierre vient me rejoindre pour la suite du voyage. Comme partout sur le Rhône, aucune halte possible en dehors du ponton d'attente, mais il est inaccessible et interdit depuis la terre. Impossible donc de l'embarquer avant l'écluse, je la passerais seul. Jusqu'à maintenant, naviguer seul sur le Rhône ne pose aucun problème. Les écluses avec leurs bollards flottants sont même plus simple à passer que sur certains canaux où on est parfois bien secoués. Arrêt au ponton après l'écluse pour embarquer Pierre. Maintenant nous serons deux à bord et même trois à partir de Lyon ou l'ami Claude Lux nous rejoindra pour une semaine.

Retrouvaille sympas après quelques mois sans se voir, pleins de choses à se raconter... Suite du parcours jusqu'à Viviers qui était aussi une belle escale avec un petit port bien équipé. A l'arrivée, pas de bateau, plus aucun ponton, pas de capitainerie, le port est lui aussi fermé, pratiquement à l'abandon. Nous passerons la nuit sur le quai d'accueil à l'abri des remous, en compagnie de deux bateaux-hôtel, véritables paquebots du fleuve qui laissent tourner en permanence les moteurs pour alimenter les générateurs et avoir du 220v à bord. Ils appareilleront en début de soirée, nuit tranquille.

Souvenir d'une belle étape et d'une belle convivialité dans ce port. C'est ici, il y a quelques années avec Cupidon qu'en arrivant à l'escale à la tombée de la nuit, après plus de dix heures de navigation en remontant le Rhône, le propriétaire du voilier voisin nous accueille en prenant nos amarres et sans nous demander notre avis lance à sa compagne restée sur le bateau « ajoutez plus de pâtes ... on a des invités ! ». L'expression de nos visages devaient vraiment marquer la fatigue de la journée. On sort une bouteille de la « cave » du bateau pour une soirée très sympathique dans le carré du voilier à refaire le monde de la navigation fluviale. Ils arrivaient des îles Canaries et rentraient en Ardèche après de 3 mois de navigation. Nous naviguerons avec eux jusqu'à Cruas, où un petit port abrité du Rhône par une digue, les attend. Il est trop tôt pour y passer la nuit, nos routes se séparent ici.

Ce premier jour, Pierre trouve la journée un peu calme et la navigation un peu lente à son goût. Il faut qu'il sorte du rythme de son boulot ou les journées sont bien chargées et très animées. Normal il faut du temps pour rentrer dans le tempo du voyage. Dès le lendemain, il est beaucoup plus détendu et prend plaisir à piloter, à profiter des paysages traversés qu'il croyait bien connaître et redécouvre sous un autre jour. Fini le stress de la vie à terre, vu du Fleuve tout est différent.

14 avril - avant le départ, nous montons par les ruelles et les passages voûtés de la cité médiévale jusqu'au sommet du piton rocheux où se dresse la cathédrale. Joli panorama sur la vallée du Rhône... ravitaillement à la boulangerie qui impressionne par sa taille et

son équipement pour un si petit village, nous aurons l'explication par un habitant, au retour sur le port. C'est le point de ravitaillement des navires de croisières qui nous accompagnent depuis notre arrivée sur le Rhône et à qui nous cédon le passage dans les écluses. Le boulanger doit fournir chaque année, pain et pâtisseries pour les quelques 60 000 passagers en escale.

11h de navigation, 3 écluses, pas de halte sur le parcours. Heureusement la vallée du Rhône est vraiment belle, la parcourir en bateau est un véritable privilège. Escale du soir au port de l'Épervière à Valence, important port de plaisance fluvial avec ses 500 anneaux. Il est affiché « une journée de navigation pour rejoindre la Méditerranée », il nous en aura fallu 7 pour arriver jusqu'ici.

Je consulte les cartes pour étudier la suite du voyage et estimer le temps de parcours, normalement il ne devrait plus y avoir d'arrêts forcés. Il nous reste 77km avant Lyon. Ensuite sur la Saône et les canaux, nous serons moins dépendants des « caprices du fleuve »...et de la météo. D'autres surprises nous attendent.

J'aime naviguer en suivant ma « route » sur la carte. Étudier le parcours avant le départ, calculer les temps de trajet, le nombre d'écluses, repérer les haltes possibles pour les étapes, imaginer les paysages que l'on va traverser, est plus qu'un avant-goût, c'est déjà le voyage, même si ces cogitations et ces calculs correspondent rarement à la réalité. Certains « capitaines » rencontrés dans les ports au fil de nos escales, me vantent les mérites de l'ordinateur à bord et de certains logiciels qui calculent pour vous l'itinéraire, localisent tous les bateaux circulant sur le parcours, vous donnent avec précision votre heure d'arrivée. Tout le contraire de ce que je recherche quand je suis à la barre. Je détesterais passer mes journées les yeux rivés sur un écran pour tout savoir. L'imprécision et les imprévus font justement tout le charme de la navigation fluviale et de ce mode de vie. Pas d'horaires, pas de contraintes (ou seulement celles qu'on s'impose), la possibilité de s'arrêter, de changer d'avis à tout moment. Nous sommes ici dans un des derniers espaces de liberté totale que nous accorde encore cette époque. Plutôt qu'un écran qui oblige à s'enfermer dans un poste de pilotage abrité du moindre reflet du soleil, et sans aucune vue sur le ciel et l'horizon, je préfère contempler le paysage, lire la carte, et laisser vagabonder mes idées dans la nature environnante. Je revendique le plaisir de vivre l'instant, que nous offrent nos échappées fluviales depuis la terrasse du bateau.

15 avril – départ à 8h pour une étape qui nous mène à Tournon le midi pour une escale ravitaillement. Ne pas se fier aux panneaux le long des routes ou aux renseignements fournis par les passants rencontrés en chemin, le magasin qui nous attend n'est jamais « à 10mn au prochain rond-point » ... eux, ils font le trajet en voiture. A pieds, ce sera une heure aller-retour. Nous serons le soir à St Valliers, dernière étape dans la Drôme. Ponton d'amarrage à la sortie du village, nuit agitée par le vent et le passage des bateaux de commerce et les hôtels.

16 avril – Nous commençons à nous inquiéter du niveau de carburant. Pas de jauge sur les deux bateaux, un plein est largement suffisant pour une semaine de location sur les canaux, mais vu les conditions de navigation, entre le mistral et le courant notre consommation a dû largement augmenter. Selon notre plan de route au départ, nous devrions être arrivés depuis le 10 avril. C'était sans compter les caprices du Rhône et de la météo.

Objectif, le port de Condrieux et sa station service. Pilotage à l'intérieur, le mistral s'est levé et fait sérieusement baisser la température. Arrivée à Condrieux dans un décors de coteaux et de vignes, ravitaillement en carburant. Le capitaine du port est très sympa mais Il est trop tôt pour s'arrêter. Nous continuons au milieu des vignes jusqu'à Ampuis, capitale du vignoble des Côtes-Rôties. Des noms qui sonnent bien, on aimerai s'attarder une peu.

Ponton à l'abri du vent et du courant, nous attaquons l'ascension des fameuses « côtes » pour une ballade dans le vignoble où Pierre est venu à plusieurs reprises faire les vendanges. Au sommet, une vue panoramique sur les vignes et la vallée du Rhône. Superbe !

17 avril - Objectif Lyon. Claude vient nous rejoindre pour une semaine de navigation. Venu en TGV depuis Paris, il nous attendra au port de Confluence. Matinée de navigation sous la pluie jusqu'à Vienne et température hivernale. Arrivée à Confluence en milieu d'après-midi. Une fois de plus le port est vide, Fermé ! Par chance nous rencontrons à l'arrivée quelqu'un qui travaille pour la mairie et nous fournit le code d'accès qui nous permettra de sortir du ponton. Par le quai qui longe le Rhône, le centre ville est tout proche. Nous partons pour une découverte de la ville à pied. Nous traversons au retour un marché où nous trouvons tout le nécessaire pour un couscous le soir au bateau.

Selon les fameuses expressions locales, « Lyon est une ville arrosée par trois grands fleuves, le Rhône, la Saône et le Beaujolais qui n'est jamais limoneux ni à sec... » ou « Vaut mieux mettre son nez dans un verre de beaujolais que dans les affaires des autres ... ». Nous n'aurons pas l'occasion d'aller le vérifier autour d'un pot de beaujolais, de quenelles de brochet et d'une cervelle de canut, ni de participer au mâchon matinal dans un des nombreux bouchons de cette capitale de la gastronomie. Nous profiterons demain matin de la traversée de Lyon en bateau qui est toujours un moment exceptionnel. La ville est vraiment tournée vers son fleuve et sa rivière, tout est aménagé ici pour les mettre en valeur et permettre à tous d'en profiter. A la sortie du port de nombreux bateaux sont habités, anciennes péniches transformées en logement ou constructions plus originales sur d'anciennes barges de travail. Certains proposent un hébergement insolite pour les voyageurs de passage.

18 avril - départ sous une tempête de vent et de grêle. La température doit avoisiner les zéro degrés, la visibilité est nulle. Malgré tout, nous rejoignons la Saône, la nature remplace la ville et la grisaille, même la pluie s'est arrêtée... pour un changement total de couleur et d'ambiance. Malgré le thermomètre qui ne dépassera pas les dix degrés aujourd'hui, le soleil fait son apparition, et les conditions de navigation sont idéales, courant tranquille, ambiance sauvage et bucolique, plus de gros bateaux, très peu d'écluses. Nous ferons halte pour la nuit à Montmerle. Ponton municipal avec eau et électricité. Finis les ports abandonnés et les pontons du Rhône devenus inexistantes, sur la Saône les haltes sont nombreuses et les villages très accueillants. Nous découvrons la bourgade et son café associatif « le chien à 3 pattes ».

Nous apprenons qu'un concert est programmé ce soir. A retour, nous informons Mireille et Jean-Claude que les places sont réservées pour une soirée Jazz. « Soundtrack C », un groupe lyonnais nous propose un répertoire digne des meilleures boîtes de jazz parisiennes. Belle surprise dans un tel village. En discutant avec quelques spectateurs et les musiciens après le concert, on se rend compte que Lyon que nous avons quitté ce matin est à moins d'une heure de route. Après une journée de navigation dans la nature une fois de plus, on avait l'impression d'être loin de tout.

19 avril – navigation vers Mâcon où Pierre va nous quitter. Il réserve un blabla-car pour rejoindre sa voiture laissée à Bollène. Nous le déposerons à l'entrée de l'autoroute proche de la rivière après un dernier repas à bord. Très bons moments partagés pendant cette croisière fluviale. Lui qui pensait trouver les journées longues a très vite apprécié le rythme de la navigation. Tout est différent sur l'eau. Les décors, la vie à bord, la lenteur des étapes, les rencontres aux escales. On change réellement d'univers.

Avec Jean-Claude, nous décidons de rejoindre Pont-de-Vaux pour la soirée. Escale bien connue des « marins d'eau douce », il faut passer une petite écluse et quitter la Saône

pour 4 kilomètres sur le plus petit canal de France et rejoindre le port niché au cœur de la cité Bourguignonne. Accueil sympa, ce soir ce sera pizza en ville.

20 avril – Direction Châlon-sur-Saône

C'est enfin sous le soleil retrouvé que nous ferons cette étape avec une escale à Tournus le midi. Navigation sans encombre, Installation au port de Châlon pour une dernière soirée avec Jean Claude et Mireille. Demain nos route se séparent. « Cloé » continue vers Pontalliers-sur-Saône, « Marie Poppins » bifurque sur le canal du centre direction Digoin. Ce soir ce sera petite friture accompagnée de quelques bons Bourgognes trouvés en ville et offerts par Claude.

Il reste deux étapes avant Pontalliers. Saint-Jean-de-Losne, la cité batelière, carrefour ou cinq voies fluviales se retrouvent, la Saône, le Canal de Bourgogne, le Doubs, le Canal du centre et celui du Rhône au Rhin ... et Auxone ou Claude reprendra le train du retour vers Paris.

Aujourd'hui 9h de navigation non stop jusqu'à St-Jean-de-Losne, une de mes étapes préférées sur ce parcours. Je choisis d'amarrer sur le quai National et ses gradins plutôt que de rejoindre le port. J'aime l'ambiance de ce lieux entre les bateaux, les terrasses de restaurant sur le quai, les bords de Saône. St-Jean-de-Losne, véritable carrefour où les mariniers se retrouvaient entre deux affrètements. La cité a gardé partout les traces de cette grande époque de la navigation intérieure et est devenue aujourd'hui un haut lieu de la plaisance fluviale. L'ancienne gare d'eau est le plus grand port fluvial de France avec ces 650 anneaux. La plaisance y côtoie la batellerie et les chantiers qui réparent ou transforment les bateaux. Il règne ici une atmosphère particulière et incontournable pour tous les amoureux de la navigation et de la voix d'eau.

Ballade en ville jusqu'au port où je tiens à découvrir « Coquelicot », le Cotter Hollandais en cours de finition, qui appartient à nos amis Christine et Olivier, voisins de port à Pont-l'Évêque. Direction le « ponton D » où nous ferons connaissance avec quelques habitants des bateaux qui nous invitent à boire un verre à la guinguette locale. Ambiance très conviviale, même sous la pluie. Je reviendrai tôt le lendemain matin à vélo avant le départ pour une visite des chantiers le long de l'ancien canal et un dernier coup d'œil à la diversité des bateaux sur le port.

J'aime ces ambiances de port et de chantier naval, la diversité des bateaux, les idées d'aménagement à prendre pour améliorer le confort de Cupidon. Ces endroits où les plaisanciers viennent faire le carénage de leur bateau tous les 5 ans ressemblent vite à des villages où tout le monde se connaît, s'entraide, sympathise.

Quand il a fallu sortir Cupidon pour l'entretien de la coque et quelques travaux, c'est à Deulémont dans le Nord que nous sommes partis. Trois jours de navigation avec deux autres bateaux depuis le port de Compiègne. Le Canal du Nord, escale à Douai, à Lille, en plein centre ville, avec quelques restaurants sur le quai. Passage du port industriel avec les portes-conteneurs, et arrivée à Deulémont le troisième jour en fin d'après-midi sous des trombes d'eau et un gros orage. Rafales de vent, ciel chargé de nuages lourds, « Bienvenue chez les chtis ! ».

A peine amarrés sur le quai, et pas encore descendus sur la terre ferme, je découvre le chantier et un nombre impressionnant de bateaux posés sur leurs bers, une fois sortis de l'eau ils doublent de volume. Un imposant puzzle multicolore. Pour nous la manœuvre est programmée le lendemain matin. Il est tard, personne en vue. Le chantier est à l'arrêt. Nous nous installons pour la soirée et la nuit à bord. Vérification des amarres, le vent pousse l'orage vers la Belgique toute proche... la nuit sera calme.

Je vois apparaître une silhouette, en bleu de travail, qui semble venir nous accueillir sur la quai. L'air jovial, le sourire franc, derrière une imposante moustache, je pense avoir à faire à quelqu'un de la maison, de l'atelier.

- Bonsoir !

- Bonsoir !

- À quelle heure on sort les bateaux demain ?

- ? ... silence étonné de mon interlocuteur.

- Normalement je dois sortir en premier ...

- Je ne sais pas ...

- Vous êtes le mécano ?

- pas du tout ! ... On est quelques-uns ici à travailler sur nos bateaux. A cette heure ci, il n'y a plus personne du chantier.

Premier contact avec Jean-Pierre Menuge, que j'ai pris pour le mécanicien de service. Il faut dire qu'il en avait la tenue et que le contexte pouvait prêter à confusion. Ne jamais se fier aux apparences. Jean-Pierre comme les autres occupants des bateaux ici, vit sur le chantier pendant quelques semaines. Il a entrepris les travaux de carénage de « Anne Lieke » un Tajlk des polders hollandais qu'il vient d'acquérir. Superbe avec ces décors sculptés sur la terrasse en bois vernis, et sa sirène allongée sur l'énorme barre franche en bois. Je ne sais pas encore que ce bateau et son propriétaire seront les personnages d'un de mes prochains films.

Dernière nuit sur l'eau. Demain Cupidon s'envole pour rejoindre les autres au sec. Impressionnant de voir les douze tonnes d'acier pendues sous le chariot de levage du chantier. La manœuvre se fait en douceur, naturellement, presque avec légèreté. Tout est coordonné avec une facilité étonnante par Emmanuel, le maître des lieux. Une fois les bateaux sortis et calés à terre, chacun travaille et vit à bord de son embarcation. Les journées s'organisent entre les travaux de nettoyage, de ponçage, de peinture... et les moments de convivialité à l'heure du café, de l'apéro, des repas. On est là pour trois semaines, le chantier se transforme en véritable village sur pilotis. Il faut monter à l'échelle pour rejoindre la terrasse de sa « maison » perchée à plus de trois mètres. La vie s'organise comme dans les ports. On fait très vite connaissance avec les voisins. On s'invite pour le café, on partage les repas, une ambiance très sympa s'installe. Sur un bateau on peut vraiment vivre et recréer son univers n'importe où... même à terre.

Dans la journée chacun travaille et découvre les subtilités du carénage. L'intérêt de cette communauté, se trouve dans l'entraide et les conseils de ceux qui savent aux novices comme moi. Au fil des discussions, on fait connaissance et des liens se nouent. Je découvre que notre ami moustachu que j'avais confondu avec le mécano, est en fait un artiste accompli. Musicien concertiste, facteur de clavecins, créateur et metteur en scène d'événements culturels avec son association « les heures musicales ». Épicurien et fin cuisinier, nous nous découvrons très vite des centres d'intérêt communs. Il nous faudra très peu de temps pour constater qu'au delà de notre passion pour les bateaux, nos activités se rejoignent sur bien des points. Nous commençons à parler de projets à mettre en place du côté de la vallée de la Somme.

Gros boulot sur les bateaux pendant ces quelques semaines, mais aussi de très bons moments sur nos terrasses perchées à discuter bateaux bien sûr, mais aussi musique, littérature, théâtre, culture, voyages... Cette parenthèse, basée au départ uniquement sur le thème de la mécanique et de la maintenance, s'est très vite transformée, par le plus grand des hasards, en rencontres passionnantes. Fin connaisseur de La Fontaine, Jean-Pierre nous fera partager son talent de conteur et de comédien à chaque occasion où son public est réuni autour d'un verre ou d'un repas. La grande table installée au bord du canal devient vite notre lieu de ralliement.

Les jours passent, les travaux avancent, avec bien sûr quelques imprévus. Emmanuel et son mécanicien Carlos, ont la solution à tous nos problèmes. Mécanique, tôlerie, peinture, ils se montrent très efficace, jusqu'à trouver en Belgique les produits indispensables à chacun et, pour moi, un artisan qui refera à neuf l'hélice de Cupidon qui en a bien besoin.

Quelques moments de détente entrecoupent les journées de travail. Les balades à vélo me permettent de découvrir tous les charmes de ce coin des Hauts-de-France où tout est aménagé pour le confort des plaisanciers. Chaque village à son ponton d'accueil pour les bateaux de passage. Les chemins de Hallage forment une véloroute très fréquentée. Ici le fluvial fait partie de la culture et un bon nombre de bateaux sont habités à l'année. Chaque ville, chaque village est tourné vers le canal, véritable lieu de vie. Les habitants se retrouvent en famille, entre amis, pour profiter des terrasses au bord de l'eau, pour pratiquer leurs activités en pleine nature. Sportifs à vélo, à pieds, sur l'eau, promeneurs, pêcheurs, touristes de passage ... Tout est aménagé pour les accueillir. Et, ce qui ne gêne rien, la chaleur et la convivialité des gens du Nord n'est pas qu'une légende et une chanson.

La fin des travaux approche. La mise à l'eau est prévue dans deux jours. J'invite mes nouveaux amis à partager un dernier repas à bord. C'est au cours de cette soirée que nous décidons avec Jean-Pierre de nous revoir et de réfléchir à des projets communs. Les occasions ne manqueront pas.

22 avril - Dernière ligne droite, escale et dernière soirée à Auxone. Après une dérivation de la Saône de 3km sur le canal d'Auxonne, nous choisissons pour la nuit le ponton d'accueil de l'office du tourisme, juste avant l'entrée du port Royal.

23 avril - Pontalliers n'est plus qu'à 20km. Je les ferai seul après avoir accompagné Claude à la gare à 6h30. Arrivée en début d'après-midi à la base Canalous de Pontalliers, cette première partie du voyage aura duré 102h de navigation au lieu des 90h prévues mais avec beaucoup d'escales forcées - 26 jours sur les 14 prévus.

24 avril - changement de bateau après une demie-journée off - départ de Pontalliers sur un Espade Concept Fly en début d'après-midi sur le canal de la Marne à la Saône. Je continue le voyage seul vers l'est, direction Nancy. Ambiance pleine nature très peu de navigation, finis les gros gabarits. Escale à Cheuge après 5 écluses.

25 avril – départ 9h ... 13h30 après 17km et 7 écluses. Je pilote en profitant du flybridge de ce nouveau bateau, et de la nature environnante sur la terrasse. Arrêt forcé... 1h30 d'attente pour une intervention de vnf avant une écluse en panne, le technicien est à l'autre bout du canal. Réparation, passage, et à l'écluse suivante c'est le bateau qui pose problème. A l'entrée de l'écluse, plus de propulsion, plus de marche arrière, impossible de descendre rapidement vers l'autre poste de pilotage, plus de direction... Le bateau finira sa course dans le quai d'entrée de l'écluse, le plat bord avant est abîmé par le choc. Appel à la base Canalous, intervention du mécano. Il me confirme que c'est le câble d'inverseur qui a lâché et qu'il faut le changer. Il était vraiment très « fatigué ». Pas de câble en stock à l'atelier, il faut commander. Je décide de continuer ma route en pilotant de l'intérieur. Le plaisir de profiter de la terrasse n'aura duré que quelques heures. Le mécano me rejoindra pour changer le câble dès que possible. En réalité, la distance parcourue étant trop longue en attendant la réception de la commande, je ne le reverrai pas et finirai le parcours avec un seul poste de pilotage.

Après 10h de navigation, l'objectif du jour est atteint. La halte de Cusey, PK 182 - 34 km - 17 écluses . Le rythme est donné pour le reste du parcours. Beaucoup d'écluses, beaucoup de végétation sur le canal, vitesse moyenne 5km/h et de nombreuses interventions des éclusiers pour débloquer les portes envahies par les algues.

Heureusement, cette partie du parcours dans la nature est très agréable et la météo printanière, il manque juste la terrasse. Changement total d'univers, végétation luxuriante, chants d'oiseaux, envols de canards, de hérons, de cygnes au passage du bateau. Ici on retrouve l'eau source de vie.

J'étais passé sur ce canal il y quelques années, il était complètement à l'abandon. Belle surprise de voir que la plupart des maisons éclésières on été restaurées et sont maintenant habités. De nombreuses haltes aménagées pour la plaisance rendent la navigation beaucoup plus agréable.

26 avril – Cusey/Langres – 9h de navigation – 35km – 23 écluses.

Grosse journée et une seule écluse en panne aujourd'hui. Pas mal de marche arrière pour dégager l'hélice de la végétation. Passage d'un tunnel de 5km. Pluie dans la journée et en soirée le ciel se dégage et le soleil arrive, il fait beau la nuit. Message de confirmation de vnf du changement d'horaire de passage aux écluses. Grace à l'attestation fournie par les Canalous, je ne suis plus en mode plaisance mais en convoiage. Je peux naviguer de 7h30 à 19h au lieu des 9h/18h réservés aux plaisanciers sur ce canal.

27 avril – départ de Langres à 8h - 39km - 20 écluses - halte à Chaumont PK 110.

L'objectif est maintenant d'atteindre St Dizier mardi soir. Mercredi nous serons le 1^{er} Mai et la navigation sera fermée. La journée off sera plus agréable en ville.

28 avril – départ à 9h. Deux « plaisance » au détour d'un méandre, les bateaux sont rares en cette saison. Très beau décors, écluses nickel, 23 km en 3h30 ce matin. Halte à Vraincourt pour quelques courses et le repas. Rendez-vous est pris à 14h pour le passage du pont levant. Envie d'être branché ce soir, la journée se termine donc à 15h45 sur la halte de Franches. Petite journée, on est dimanche. 6H45 de navigation.

29 avril. L'objectif étant de passer la journée du 1^{er} mai à Saint Dizier, grosse journée en perspective. Le matin, 23 km, 10 écluses, 4h30 de navigation. Étape à Fronches, le midi découverte du village à vélo. 17H30 à l'écluse 51, j'apprends que la 52 est hors service au moins jusqu'au lendemain. Arrêt à Bienville PK43 à 19h40 – au total 42km, 17 écluses, 5 ponts levants, 12h de navigation pour la journée. Les éclusiers se transforment en jardiniers. Deux engins sortent des monceaux de végétation pour débloquer les portes et libérer le passage dans l'écluse. On entend énormément de critique sur la politique d'entretien de canaux par VNF. Une chose est sûre, c'est que le personnel sur le terrain est hyper efficace, sans eux ce voyage aurait été impossible. Omniprésents et réactifs au moindre appel. On reste rarement bloqué longtemps à cause d'une panne dans ces écluses automatisées. En contact direct avec les plaisanciers, ils sont les premiers à subir la réputation et le nouveau nom de l'organisme qui commence à « fleurir » sur les réseaux sociaux : « VN N F - Voies Non Navigables de France ».

Milieu naturel, véritable patrimoine vivant, le canal « le chemin qui avance » selon Eric Orsenna, est la seule voie de communication qui constitue un écosystème et un lieu de vie. Cette végétation invasive en fait partie intégrante, réchauffement climatique, pesticides déversés depuis les champs environnants, itinéraires très peu fréquentés, chacun y va de sa théorie pour déterminer l'origine d'une telle prolifération. Sur certains secteurs, naviguer devient vraiment très compliqué . La « myriophylle hétérophylle » est un plante invasive originaire du sud-est des États-Unis qui à été importée à l'origine pour l'aquariophilie. Sous l'effet du soleil et dans une eau à plus de 20° elle progresse de 30 cm par semaine et a une influence sur la biodiversité. Le faucardage régulier n'en vient pas à bout car chaque tige coupée et restée dans l'eau se régénère et accentue le problème. Elle envahit les canaux et les ports les moins fréquentés, une des solutions serait de relancer la navigation sur ces axes abandonnés par le transport fluvial. Sur certains canaux, l'idée de développer une activité de bateaux à passager permettra de limiter le

l'impact des algues. Le meilleur exemple est le Canal du Midi, très fréquenté par la plaisance et qui pour le moment est épargné. Entre 8 000 et 10 000 bateaux par an le traversent sur certains secteurs.

J'essaie d'imaginer la variété des espèces qui grouillent sous ce tapis de verdure qui, comme dans beaucoup d'endroits, a peu à peu envahi le canal. A certains endroits on voit les canards marcher sur l'eau pour rejoindre la berge. Peu fréquenté par les bateaux de plaisance et plus du tout par les péniches, cette voie d'eau ne laisse aujourd'hui à la navigation qu'un chenal central où la vigilance à la barre doit être permanente. Le cri d'un héron nous signale que nous pénétrons dans son territoire, ils sont nombreux au bord des rivières et des canaux, mais toujours solitaires. Jamais on ne les voit en couple ou en famille. Redoutable pêcheur, il est presque invisible lorsqu'il est immobile dans un arbre à guetter les poissons. Véritable sentinelle, perché sur une branche, un pieu, un quai d'écluse, il attend toujours le dernier moment pour s'envoler à notre passage.

Plus loin, un cygne nous a choisi comme compagnon de jeu. Posé au milieu du canal, il attend que nous soyons à une dizaine de mètres pour décoller en courant sur l'eau et se poser 50 mètres plus loin. Il nous attend et renouvelle l'opération 3 fois. Joli spectacle ! Peut-être cherche-t-il simplement à nous éloigner de la femelle et de sa nichée quelque part sur la berge.

Pour tous les plaisanciers, l'objectif est de rejoindre la destination finale... Mais pas trop vite pour profiter au maximum de l'écrin de verdure de la rivière. Le voyage ici, est vraiment aussi important que la destination. Aborder n'importe quel endroit connu ou pas, par la voie d'eau est une découverte de chaque instant.

30 Avril – Après quelques ponts et une écluse en panne, halte à Chamouillet, tour du village et des boîtes à livres nombreuses dans la région. La bibliothèque du bateau se remplit. Important la lecture pour les soirées sans électricité. Contrairement au Tarpon 49 dans le sud, ce bateau n'est pas entièrement autonome en dehors des ports où l'on peut se brancher. Le convertisseur fourni au départ de Pontalliers atteint très vite ses limites et ne sert guère qu'à recharger le téléphone.

Arrivé à St Dizier vers 14h, installation sur le quai Lamartine et son fameux Cinéquai (à environ 100m du bateau), installé dans les locaux de l'ancienne usine Miko avec sa tour devenu l'emblème de la ville. Ce sera une étape de deux nuit, fermeture de la navigation le 1^{er} mai oblige. Découverte de la ville à vélo. Et découverte également du ballet incessant des rafales de la base toute proche, qui rythme les journées ici. Un bruit assourdissant à intervalle régulier ... On a l'impression qu'ils survolent la ville au plus bas. On peut se poser la question de l'utilité de tant de manœuvres d'entraînement chaque jour, dimanche compris - bilan carbone dont on nous parle si souvent, coût de chaque vol, nuisances sonores ... - qui poussent de nombreux habitants à vouloir quitter la région. Ils se retrouvent confrontés à la chute vertigineuse des prix de leurs biens immobiliers dans un tel environnement sonore.

1^{er} Mai - journée off - le matin une brocante est annoncée à 15km, ce sera une belle balade à vélo le long du canal pour la rejoindre. En fin d'après midi, Cinéquai pour le film « frères » avec Yvan Attal et Matthieu Kassovitz, un bon moment de cinéma français.

2 Mai - La journée sera difficile, sous une pluie incessante - 8h de navigation, 35 km, 12 écluses, 4 en panne. Arrivée à 18h30 au port de Vitry-le-François. Rien n'a changé ici depuis notre passage avec Cupidon il y a quelques années. Petit port bien abrité du vent et des remous, repos, après cette dure journée trop arrosée. « La pluie ne rends jamais joyeux ! », nous dit Sylvain Tesson dans ses aphorismes sous la lune « elle a été inventée pour que l'homme se sente heureux sous un toit ». C'est vrai qu'à part dans les comédies musicales américaines, personne ne chante ni ne danse sous la pluie. Sur l'eau,

aujourd'hui elle n'a procuré aucune sensation de joie. Il n'y a que Nougaro pour la trouver inspirante : « la pluie fait des claquettes sur le trottoir à midi - parfois je m'y arrête, je l'admire, j'applaudis ! ... »

3 Mai - enfin le soleil. Halte à Pargny sur Saulx après 6h30 de navigation - 19km et 6 écluses - pratiquement 2h d'attente avant la deuxième écluse en défaut. Le technicien était sur une panne à l'autre extrémité de son secteur. La moyenne passe à 4km/h

4 mai - 10h de navigation sous la pluie jusqu'à Bar le Duc - 26 écluses, 2 ponts. Merci aux agents VNF toujours aussi efficaces, on est loin d'une croisière touristique dans ce secteur. Halte nautique de Bar le Duc, devant la gare. Je ne sais pas encore que le bateau va y rester 15 jours.

5 Mai – 6h30 je pars chercher une boulangerie. Nettoyage du bateau qui en a bien besoin, plein de la cuve d'eau, départ à 8h15. Rendez-vous est pris à 8h30 pour l'ouverture du pont. J'attendrais jusqu'à 9h30. Navigation jusqu'à Ligny-en-Barrois à 16h. La halte suivante est trop loin pour continuer. 7h non stop - 17km - de plus en plus d'algues - 17 écluses dont 3 en panne - soit 2,28 km/h. Visite sur le port de l'éclusier qui m'a ouvert la route aujourd'hui. Un avis vient de tomber, avec toute cette pluie, une digue s'est effondrée dans le canal avant le tunnel de Mauvages, sur mon chemin donc. Un arrêt de navigation est envisagée pour 15 jours. Il y a peut-être une possibilité de passer demain matin avant la fermeture et la vidange du bief pour les travaux, moins d'un mètre de fond sur le canal au niveau du chantier. Avec ce bateau, ça doit passer. Je suis prêt à tenter la traversée, j'attends les instructions.

6 Mai - pluie non-stop. J'attends une accalmie pour aller chercher deux bidons de carburants à 150m. En fin de matinée, je suis toujours en attente de la réponse de VNF pour passer avant les travaux. Après, le canal fermera jusqu'au 23 Mai.

7 Mai - Demi-tour ! L'information est tombée... fermeture pour 15 jours confirmée. Malgré les négociations avec VNF et l'intervention de la direction des Canaux, impossible de passer avant les travaux, fermeture immédiate de ce tronçon du canal, pas question de rejoindre Toul, Nancy et l'Alsace.

Arrêt du convoi à dix jours de l'arrivée. Quinze jours de chômage comme disent les marinières ... Une étude rapide de la carte me fait envisager un autre parcours en passant par la Champagne, le canal de l'Aisne, le canal des Ardennes et la Meuse jusqu'à Toul pour reprendre l'itinéraire initial. La boucle sera moins longue que d'attendre 15 jours. Ce matin... demi-tour, retour à Vitry-le-François et cap sur Reims par le canal latéral la Marne.

Départ à 8h30. Première écluse N° 23 à 9h, la télécommande ne fonctionne pas, elle était seulement dans le sens « montant ». appel au pc VNF, on commence à bien se connaître, il m'envoient quelqu'un. A la 25, panne, impossible de sortir, les portes sont bloquées, elle se met en défaut. Nouvel appel VNF, cette fois le technicien restera avec moi pour la totalité du parcours pour vérifier le bon fonctionnement et intervenir à plusieurs reprises. On fait connaissance pendant les bassinées. Arrivée à 16h à Bar-le-Duc, c'est plus rapide avec un véhicule d'assistance. 17Km - 17 écluses. En fin de journée je vois arriver la péniche « l'écume des jours » croisée en fin de matinée à la sortie d'une écluse. Ils partaient vers Ligny et ne savaient pas encore que le canal serait fermé demain. Je vais prendre leurs amarres, on fait connaissance. Régis et Mariem, très sympas. Comme toujours dans ces cas là, la discussion s'engage autour d'un verre de rosé sur la terrasse du bateau. On respecte la tradition. Comme souvent on s'aperçoit qu'on a des connaissances et des amis communs. Régis est parisien et il a depuis quelques années un bateau dans le port de Compiègne. Point sur la situation des canaux et les conditions de navigation sur les deux parcours.

Fin du deuxième épisode ! Après la fermeture du canal avant le tunnel de Mauvages sur le canal de la Marne au Rhin (réouverture prévue vers le 25 mai), je viens d'apprendre que la Meuse, notre itinéraire bis envisagé, est fermée à la navigation pour cause de travaux de dragage, ... Selon Vnf : " aucune visibilité sur la fin des travaux avant le 15 juin "... ça paraît effectivement très logique de démarrer ce genre de chantier en plein début de saison de navigation. Apparemment, ils n'ont pas eu le choix, le canal est envasé suite aux fortes pluies de ces derniers mois. Aucune possibilité donc, à l'heure actuelle, de rejoindre l'Alsace et l'Est de la France par les canaux ... à moins comme me l'a conseillé vnf de passer par la Belgique et le Luxembourg... juste quelques semaines de voyage en plus ... Fin de l'aventure donc en attendant la réouverture de l'accès vers Toul et Nancy et les 10 derniers jours jusqu'à Lamguimberg la destination finale... je préviens les Canalous de la situation, leur explique que je mets le bateau en sécurité avec l'accord du responsable de la halte fluviale de Bar le Duc. Il passe deux fois par jour et veillera sur lui pendant mon absence. TGV direction Paris ... retour à Compiègne.

L'imprécision et les imprévus font paraître tout le charme de la navigation fluviale et de ce mode de vie. Il y en a eu de plus agréables.

Un soir à bord de Cupidon sur le port de Pont-l'Évêque, je vois arrivé « Anne Lieke » et son capitaine Jean-Pierre avec qui j'étais resté en contact depuis notre rencontre sur le chantier à Deulémont. Il ramène son bateau à Pont-Rémy, son port d'attache sur la Somme. Étant seul pour accomplir ce trajet, il me propose lors de la soirée à bord de l'accompagner, enfin presque ... :

- « tu fais quoi dans les prochains jours ? »
- « je pars avec toi ! »

Pas besoin de longues discussions pour embarquer pour une telle parenthèse.
Embarquement demain matin !

Vérification des niveaux - huile moteur, refroidissement, rosé au frais ... tout est OK !

La première journée sur le canal du Nord sous une pluie incessante, ne fera qu'accentuer le charme de la navigation sur la Somme, après le côté industriel du canal, les immenses écluses conçues pour la navigation commerciale, véritable autoroute fluviale. Les seuls contacts humains sur ce trajet se font par la VHF avec le PC central et se limite à annoncer notre arrivée et à demander la manœuvre de l'écluse. Généralement on s'entend répondre qu'il va falloir attendre et laisser la priorité au convoi qui vient de s'annoncer « avalant ». La pluie et la grisaille n'ajoutent rien au charme inexistant du décors. Nous approchons avec grand plaisir de la bifurcation vers la Somme. D'après la carte elle se trouve juste après le port de Péronne. Enfin, nous y sommes !... il est trop tôt pour s'arrêter... Barre à gauche toute !

La nature remplace le béton et la grisaille, même la pluie s'est arrêtée... pour un changement total de couleur et d'ambiance. La Vallée de la Somme et son canal merveilleusement aménagé entre Péronne et St Valery, tout est organisé ici pour rendre agréable le voyage au fil de l'eau. Nature luxuriante, charme des villages, il faut ajouter l'accueil plus que chaleureux et efficace du personnel pour la manœuvre de tous les ouvrages en chemin. Écluses, ponts-levants se succèdent au fil du parcours. Leur franchissement est toujours un moment de convivialité avec les agents du département et les promeneurs présents sur le chemin de halage. Traversée d'étangs habités par de nombreux oiseaux, berges aménagées en véloroute très fréquentée, partage de la voie d'eau avec les pêcheurs et les autres embarcations, pontons d'accueil nombreux et bien équipés. Tout est fait ici pour développer un tourisme vert et profiter du cadre naturel au rythme de la navigation fluviale. Pour tous, l'objectif est de rejoindre la Baie de Somme et la mer... Mais pas trop vite... Il faut profiter au maximum de cet écrin de verdure. Le voyage ici, est vraiment aussi important que la destination.

Le deuxième jour, pour profiter au mieux de ce bain de nature, nous décidons de quitter le canal et de faire une halte pour la nuit à Bray-sur-Somme. Un bras mort de la rivière nous mène à travers les étangs jusqu'au ponton aménagé devant le village. Ici c'est le royaume de véritables colonies de cygnes, et des pêcheurs. Ils sont nombreux à nous saluer et à nous remercier de notre passage au ralenti devant leurs lignes.

Ça valait vraiment le détour, ce soir après quelques courses au village, ce sera barbecue en pleine nature, avec tout le confort du ponton équipé de bornes électriques pour les plaisanciers de passage. Les chants des oiseaux seront accompagnés par la flûte à bec de Jean-Pierre qui comme chaque jour doit travailler ses gammes et les morceaux qui seront joués lors des prochains concerts. Son répertoire baroque se fond parfaitement dans cette parenthèse en pleine nature. A la tombée du jour, la symphonie des grenouilles et des crapauds remplace les oiseaux. Ils nous berceront toute la nuit.

Le lendemain, étape complètement différente à Amiens. St Leu, quartier très animé avec ses restaurants sur le quai au pied de la Cathédrale. A mi-parcours jusqu'à Pont-Rémy, le canal traverse le village de Long-sur-Somme. Au détour d'un méandre, on découvre l'abbatiale perchée sur son promontoire, et le château qui déploie ses jardins et ses arcades jusqu'au bord de l'eau. Magnifique étape !

C'est ici, dans l'abbatiale que le prochain concert de l'Orfeo di Cracovia, formation créée et dirigée par Jean-Pierre, sera donné dans quelques semaines. Cet événement fait partie de la programmation culturelle estivale du Département de la Somme en partenariat avec le Festival de Saint-Riquier, bien connu des amateurs de musique classique. L'Orfeo di Cracovia est un ensemble de musique baroque constitué de musiciens venant de toute l'Europe.

Jean-Pierre a proposé pour cette saison des « Heures Musicales » une série de concerts sur le thème de l'eau. C'est donc tout naturellement que l'idée s'est imposée d'embarquer avant le concert, les musiciens sur son bateau des polders hollandais « Anne Lieke » pour une randonnée musicale sur le canal. Pour le public, un vrai moment de partage avec les artistes. « ..Nous allons naviguer avec les musiciens et proposer une balade musicale au fil de l'eau qui nous mènera jusqu'à l'église pour le concert... », pendant qu'il me raconte son projet, comme une évidence la réalisation d'un film sur les coulisses de ce moment et le concert s'impose. La vie sur l'eau est vraiment propice à la création « rencontrer des musiciens, un public, partager... La musique baroque, qui n'est pas la plus connue est une fabrique à émotions qui seront décuplées dans ce cadre bucolique du canal .. ». J'imagine le dispositif, une caméra fixée sur le mat du bateau, deux autres pour capter les moments forts entre les répétitions, la navigation, les spectateurs, l'écluse, le concert, six films courts seront réalisés et mis en ligne sur nos sites internet et nos réseaux. Six chapitres à travers lesquels Jean-Pierre nous racontera ce qui l'anime dans la création de ce genre d'événement. Le rendez-vous est pris.

Le jour du concert, nous nous retrouvons en fin de matinée sur le canal pour organiser cette journée, Je filme tout répétitions, préparation du bateau, embarquement des musiciens à bord de la péniche Anne-Lieke, passage en musique de l'écluse, déambulation musicale au son du Joueur de flûte vers l'église... Concert Bach, Haendel, Vivaldi, Campra, Telemann. Le public est venu nombreux pour cette pérégrination musicale inattendue sur le chemin de halage. La halte dans l'écluse est un moment fort de cette navigation. L'alliance de la musique, du canal, de la nature, du bateau et le lien qui se noue avec le public dans cet environnement, sont pour Jean-pierre le but recherché. La réussite de ce premier essai nous laisse envisager d'autres rencontres, d'autres propositions, en d'autres lieux ... Après cette navigation musicale et le concert à l'Abbatiale ou le public nous a suivis, je passe la nuit sur « Anne Lieke » en commençant à

imaginer, les prochains rendez-vous à créer... et pourquoi pas un nouveau Festival au fil de l'eau... « des bateaux des images et des mots » - rencontres avec les auteurs, les réalisateurs, les artistes. Soirées ciné-rencontre, expositions, concerts, randonnées et navigations littéraires, ateliers photo, projections de films sous les étoiles au bord de l'eau, rassemblement de bateaux. Une immersion culturelle au plus proche de la nature sur les fleuves et les canaux. L'univers de l'eau est une vraie source d'inspiration pour de nombreux artistes, écrivains, cinéastes, musiciens, voyageurs au long-cours... pour découvrir les richesses culturelles et le goût du voyage et de la découverte. Des moments d'échange et une invitation au voyage, de nouveaux événements, de nouvelles rencontres ... « ici, ailleurs ou autre part » - Léo Ferré – la vie d'artiste.

21 Mai – Le convoiage... suite et fin ...

C'est reparti après 10 jours de fermeture du canal, les travaux sont terminés... cap à l'Est ! Retour à Bar-le-Duc en tgv, arrivée à 21h30... installation ... préparation du bateau... départ demain matin vers Ligny en Barrois. 17 km - 17 écluses. Sensation de déjà vu, comme une impression de vivre un jour sans fin.

22 Mai – Contact avec les agents VNF qui commencent leur journée juste à coté du port. Apparemment la situation ne s'arrange pas avec les algues et les portes d'écluses qui se bloquent. Je serai accompagné par une voiture et 2 agents qui à chaque écluse partiront devant pour ouvrir la suivante. Rendez vous à 9h pour le passage du pont qu'il faut lever, c'est reparti... à 10h premier arrêt, écluse 35 en panne, la journée commence bien. Heureusement la météo est maintenant plus clémente. Plus de Pluie, température agréable, il ne manque que la possibilité d'en profiter depuis le poste de pilotage de la terrasse, le câble défectueux n'a pas été remplacé. A la halte du midi l'équipage du bateau d'à coté viens m'aider a accoster. Ils mettent le cap sur la Baie de Somme. Ils prennent tout leur temps, on parle du parcours que je connais bien, on se reverra certainement à Pont l'Evêque dans quelques semaines. Halte à Ligny en Barrois, j'ai mes repères ici maintenant. J'ai déjà fait ce parcours dans les deux sens il y a 15 jours, à la fermeture du canal. Ravitaillement au village, l'épicier me reconnaît, on plaisante. Soirée tranquille pas d'autre bateau dans le port.

Seul à bord, les seules contraintes sont celles qu'on s'impose. On choisi ses horaires de navigation, ses haltes, ses étapes... découverte chaque jour de lieux inconnus avec la carte pour seul guide. Encore beaucoup de végétation sur ce parcours. Portes d'écluses bloquées... hélice régulièrement "chargée" ... crépine bouchée... et les équipes de vnf toujours au top sur le terrain ... je me fais de nouveaux copains sur chaque secteur. Les paysages s'enchaînent, à cette allure on a le temps d'en profiter, de cogiter, d'imaginer...

23 Mai - Nouvelle grosse étape aujourd'hui 35km... 26 écluses... et le tunnel de Mauvages (5km) Toujours autant de végétation dans le canal, cette étape aurait été impossible sans une fois de plus, l'assistance d'un véhicule vnf toute la journée... Toutes les écluses étaient vérifiées et préparées avant l'arrivée du bateau... A ce rythme, j'arrive à 15h à la halte où j'avais prévu de passer la nuit. Un peu tôt pour s'arrêter. Il reste une écluse avant le tunnel, j'y serais avant 17h. Quelques appels pour signaler ma présence et mon heure d'arrivée à la programmation... c'est bon je peux passer aujourd'hui.

Les 5km de tunnel seront accompagnés par un jeune "vnf" à vélo - 1h de traversée. A la sortie encore plus d'algues, impossible d'avancer... trois arrêts en 500m pour libérer l'hélice, à ce rythme je n'atteindrai pas la prochaine halte. Il faut appeler pour programmer le passage de la 1ère écluse... j'en passerai 4 sur les 7 avant la fermeture. Cette fois ce sera nuit dans la nature avant l'écluse N°5. Gros orage pendant la manœuvre d'amarrage, puis retour du beau temps. On remarque quand on navigue que les orages, les pluies soudaines surviennent toujours pendant les manœuvres, les moments où il faut être

dehors. Personne, hormis quelques vaches bien à l'abri sous les arbres dans les pâtures avoisinantes, pas de branchement et un réseau de téléphone inexistant, une de ces fameuses zone blanche de la carte de France. La nuit sera calme, c'est pas si mal de temps en temps. Le soleil refait une apparition, petit rosé bien frais sur la terrasse avant du bateau, excellente terrine de lapin, lecture, Bernard Olivier « la longue marche », il voyage seul lui aussi, mais à pieds, et pendant les 6 000 km de la route de la Soie... Je passe la soirée sur les chemins de Samarcande et des caravansérails.

Je retrouve dans son récit les paysages, les ambiances, les populations locales rencontrées lors de mes voyages en Asie Centrale pour la réalisation de films au Kirghizstan. Cette fois c'est à cheval, et en autonomie totale que nous avons parcouru les Monts Célestes des Tian Shan à la recherche des derniers spécimens de chevaux Kirghizes, et sur les traces de l'explorateur Nikolai Prjevalski . Les grandes chevauchées dans ces espaces vierges, étaient le seul moyen de rejoindre les campements nomades des éleveurs sur les hauts plateaux à 4000 m d'altitude. Comme pour les autres tournages que j'ai proposé aux chaînes de télévision l'idée était de partager au plus prêt la vie des « personnages » que l'on venait filmer, de ne pas faire un film sur eux mais avec eux, créer un climat de confiance, une relation de complicité et que la caméra devienne un objet familier. Se mêler, se mélanger, pour ne capter que l'essentiel et que le spectateur entre dans le film comme s'il était présent sur place. Dans un documentaire le réalisateur est le révélateur par lequel ses personnages filmés vont s'exprimer. Ils sont à la fois les auteurs et les acteurs de l'histoire. Ils sont les seuls à la connaître suffisamment pour bien la raconter.

A développer

24 Mai – objectif Toul

Départ à 9h, écluse N°5 - 53km, 12 écluses et un bief de 27 km – arrêt à 18h, heure de fermeture des écluses à 5 km de Toul. Ce sera une nouvelle nuit dans la nature.

Ce voyage se passe de motif, il est comme une évidence, il faut aller au bout, les amener à bon port ces bateaux. La vie au fil de l'eau depuis maintenant 2 mois, le calme, la lenteur ... parfois il faut arrêter de penser, juste vivre l'instant, la nature, le canal, le ciel, le soleil, la pluie, les étoiles... et puis il y a les livres pour meubler les heures aux idées noires, les nuits sans sommeil s'effacent chaque jour en naviguant, comme le sillon de l'étrave qui se referme après le passage du bateau, il ne reste rien de notre passage. Pas de vagues... pas de trace .. sur l'eau tout s'efface. On regarde devant, rarement derrière quand on est à la barre, on vit l'instant. Écrire permet de vivre deux fois tous ces moments . On peut penser, comme le dit si bien Sylvain Tesson, encore lui, que « les choses ne sont pas vraiment vécues tant qu'on ne les a pas écrites » j'ajouterais et partagées.

25 Mai - Toul - Journée off

Départ 9h, 6 écluses, j'espère avoir assez de carburant pour atteindre le port. Beaucoup d'algues, le passage des écluses est très lent. Arrivée à 11h, personne à la capitainerie. Un petit café au Quai 158, le restaurant du port, renseignement auprès du patron « ils passent de temps en temps ». Installation sur un ponton, eau , électricité, très bien ce port après 3 jours et 2 nuits dans la nature. Découverte de la ville, chemin de halage à vélo. Repérage du parcours vers Nancy. Lecture en terrasse, soleil, détente. Il faudra quand même aller le chercher ce carburant pour continuer le voyage.

26 Mai - « ils » ne passeront pas .. une fois de plus, l'escale sera gratuite. Départ à 9h , quelques écluses, et très vite la Moselle, superbe ! changement de décors, paysage vallonné, villages perchés... changement de format, on repasse comme sur le Rhône au

grand gabarit, navigation avec des bateaux de 120m Beaucoup d'attente devant les écluses, ils sont prioritaires et l'éclusier ne lance pas la manœuvre pour un « plaisance » seul. Après s'être annoncé à la VHF, il faut attendre l'arrivée d'un « commerce ». 8h de navigation au rythme lent du fluvial. En ce jour de fête des mères, impossible de ne pas avoir une pensée pour la mienne... Elle qui a toujours rêver de partir naviguer sur une des péniches qu'elle voyait passer chaque jour sur l'Oise, nous habitons sur la berge. Elle aurait adoré ce voyage... j'aurais tant aimer lui faire découvrir cet univers.

Pas évident dans ce voyage en vision panoramique de se concentrer sur une idée... de cogiter. Sans arrêt une image, un son attire l'attention. Le cri d'un héron qui attend le passage du bateau pour prendre son envol, celui ci le fera cinq fois, jouant avec le bateau, il décolle dès que j'approche pour se poser 50 m plus loin et recommencer... un nouveau paysage au détour d'un méandre du canal... une buse qui plane au dessus du bateau cherchant le courant ascendant et porteur qui lui permettra de monter sans effort. Elles sont nombreuses ici depuis le départ de Ligny-en-Barrois. Tout Invite à la rêverie plutôt qu'à la réflexion... les idées se bousculent pourtant mais il faudra attendre la nuit pour les rassembler, les consigner, les mettre en forme.

« ... on voyage pour que les choses surviennent et changent ; sans quoi on resterait chez soi. On croit qu'on fait un voyage, mais bientôt, c'est le voyage qui vous fait, ou vous défait ... » Nicolas Bouvier – l'usage du monde

Étrange sentiment... il reste 3 jours, 4 tout au plus ... à la fois heureux de rentrer et déjà nostalgique que tout s'arrête. C'est très agréable cette vie nomade, sur l'eau, en mouvement. On est chez soi partout, seul change le décors chaque jour. Je comprends après ce long périple la difficulté des mariniers, les gens "d'à bord " à s'adapter à la vie à terre après une existence entière passée sur un bateau. Ils ne pourront jamais vivre loin de l'eau... on les retrouve dans leurs maisons le long des canaux, jamais dans l'agitation de la ville. On y trouve sur les façades et dans les jardins des éléments de décorations venant des bateaux sur lesquels ils ont passé leur vie, ancres, chaînes, cordages, devises, bachots... Certains villages se revendiquent même « cité des bateliers » avec leurs noms de rues si singuliers, rue du confluent, quai des bateliers, rue de la corderie, rue du port ou encore quai royal.

Nancy - 18 km - 7 écluses - arrivée à 18h. Le canal avant le port est un véritable quartier sur l'eau. Les bateaux aménagés en logement se succèdent sur la berge. Halte au ponton d'accueil pour aller réserver un emplacement à la capitainerie, ouverte cette fois. Beaucoup de bateaux fermés sur le port, peut de monde. Impossible de ne pas aller boire un verre sur la place Stanislas à 10 mn à vélo. Découverte de la ville, super ambiance à priori à Nancy. Bien sûr la fameuse place incontournable, mais aussi les rues de la vieille ville découvertes au hasard avec partout des voies piétonnes, des pistes cyclables, des bars des terrasses.

Retour au port, je suis toujours étonné de voir autant de bateaux qui ont l'air de ne jamais bouger. Comme partout ici seulement quelques uns ont l'air de vivre. Il paraît que dans les ports maritimes seulement 7% des bateaux naviguent régulièrement... les autres ne servent que de terrasse pour l'apéro entre amis. Jean-Claude et Mireille, nos compagnons de convoi pour la remontée du Rhône passent pour des fous quand ils retrouvent leur voilier à Gruissant et qu'ils annoncent leur départ pour 3 mois autour de la Méditerranée. Leurs compagnons de ponton quand ils sortent c'est pour la journée... par temps très clair... et mer calme. Pour beaucoup le bateau reste à quai et ne sert que pour recevoir les amis pour le BBQ du week-end.

27 Mai - Matinée découverte de la ville.

Un dernier café en terrasse et départ en début d'après-midi. A la sortie de Nancy, le canal traverse un secteur très industriel, entrepôts, usines, voies ferrées, retour à la civilisation après ce périple en pleine nature. Sur le canal, quelques grosses unités, il faudra attendre aux écluses. Je croise la route de quelques bateaux de plaisance qui nous saluent, Le Boat, apparemment ils sont aussi en convoyage. Navigation de 14 à 18h - 7 écluses - halte après la 21.

Traversée du site des « Salines de l'Est » au niveau de Varangéville, impressionnantes montagnes de sel et quais de chargement sur plusieurs km. Ce sont les derniers sites d'exploitation de sel gemme extrait de mines, encore en activité en France. Il est utilisé pour l'industrie et le déneigement.

28 Mai – 6h de navigation, 8 écluses. L'étape du soir, la dernière, sera à Lagarde. Petite marina très sympa, je vise un ponton un peu isolé pour la nuit. Passage à la capitainerie et sa boutique bien achalandée, super accueil par les propriétaires de la société Navig'France qui gèrent ici et à Savernes une importante flotte de bateaux de location et un chantier de réparation.

29 Mai - Fin de l'aventure – il reste 20km dans la nature et les étangs avant de bifurquer sur le canal des Houillères de la Sarre jusqu'à Lamguimberg. Très belle fin de parcours sur une boucle bien fréquentée par les bateaux de location. Arrivée à la base Canalous en milieu d'après midi. Nettoyage et rangement du bateau. Le port est vraiment en pleine nature, pas un village à proximité. Après une balade sur la digue qui sépare le canal des étangs, dernière nuit à bord. Le taxi est réservé pour demain, la gare TGV Lorraine est à 50km. Mon chauffeur connaît bien le parcours, il vient souvent chercher des clients qui arrivent en bateau dans ce port loin de tout. La date d'arrivée prévue sur notre plan de route était le 25 Avril. Nous sommes le 29 Mai. Mission accomplie avec un mois de retard ... la troisième partie du voyage et le retour des deux bateaux à Pontalliers sont annulés. « Wonder Women » et « Maré » n'ont pas pu nous attendre.

Voilà ... C'est fini ... retour sur Cupidon. Le passage à Paris, le changement de gare, la circulation, est un retour brutal à la civilisation après cette parenthèse au fil de l'eau. Comme une impression de ne pas vivre au même rythme que tous ces gens.

Une météo capricieuse, des crues, du vent, de la pluie, des fermetures de canal pour travaux, des plantes invasives, des écluses en panne ...mais aussi et surtout, du soleil, beaucoup de bons moments avec tous ces imprévus sur le parcours, de rencontres sympathiques, de (re)découvertes de lieux superbes vus depuis les rivières et les canaux. Chaque jour a son lot d'inattendu, de surprises et c'est ce qui fait tout le charme du voyage fluvial et de ce mode de vie.

« ne pas viser plus loin que le campement du soir. Tronçonner ses ambitions, alors de minuscules victoires en petites longueurs on sera au sommet... »

Sylvain Tesson – Blanc

C'est cette philosophie qu'il faut adopter si l'on veut profiter au mieux du voyage. Tous les plans de routes étudiés bien à l'abri avant le départ seront très utiles comme base mais de toute façon impossibles à respecter, et, sans tous ces imprévus le parcours deviendrait monotone.

Deux mois de voyage et d'un seul coup tout s'arrête. Dommage de ne pas être allé jusqu'à Strasbourg par la plan incliné d'Arzwiller... ce sera pour une autre fois. Les contacts aux escales ont été des plus minimalistes... Hormis quelques belles rencontres, la plupart des gens côtoyés dans les ports étaient allemands ou hollandais et ne font aucun effort pour communiquer.

Sur la route de la soie les caravansérails, étapes indispensables pour les caravanes chargées de leurs "trésors", étaient chaque soir l'occasion de prendre des nouvelles du chemin et de la vallée d'à côté, d'échanger avec ceux qui arrivaient en sens inverse sur l'état des régions traversées. Pour nous ce sont les ports, les escales qui chaque jour, jouent le même rôle. Nous échangeons les informations sur les conditions de navigation avec les autres bateaux. Tout aussi efficace et beaucoup plus convivial que les réseaux et les infos sur internet ...

Le monde des canaux a connu en quelques décennies une véritable mutation. Conçu à l'origine pour le transport de marchandises, il est aujourd'hui essentiellement fréquenté par la navigation de plaisance, absolument vitale pour la sauvegarde de ce patrimoine exceptionnel. C'est le passage régulier des plaisanciers qui a rendu la vie à des canaux qui, sans eux, seraient à l'abandon.

Un canal, ses écluses, ses maisons éclésières, ses déversoirs, ses ponts, ses souterrains, ses alignements d'arbres, ses rigoles d'alimentation, ses réservoirs et barrages ne peuvent survivre que si ils sont en eau et utilisés. Souvent loin des villes, en dehors des grands itinéraires, traversant des paysages impossibles à découvrir autrement, il est par essence un patrimoine caché, un monde à part ...

Le canal se cache, il contourne les villes, et dans les campagnes nous conduit par les contraintes de son tracé dans des lieux souvent inattendus. Il se tient en coulisses et on peut traverser les régions sans s'apercevoir qu'on le franchit, parfois à plusieurs reprises. Pour le voir, il faut le chercher, et c'est de cette invisibilité au plus grand nombre qu'il tire son charme discret. Le seul moyen de le découvrir vraiment ... naviguer ... se laisser porter.

Voyager au fil de l'eau est une expérience unique, au moment de débarquer, je me dis que j'aime vraiment cette vie au rythme lent de la navigation, en contact avec les éléments, la nature ... la vie à bord, dans le cocon du bateau avec le choix chaque jour de l'étape, du décors. Le dépaysement et la découverte sont bien souvent à quelques « pas » de chez nous. Un sentiment d'être dans un espace de liberté, à côté de la folie du monde... juste à côté ... « au rythme lent de nos canaux d'antan ...».

« Depuis l'enfance j'aime les fleuves Je cours vers le pont qui me permettra de voir passer l'eau, et si vous saviez comme je plains les villes qu'aucun fleuve ne traverse. Elles ont beau jouer les fières, les modernes, les indifférentes, je les sais orphelines.

Le fleuve d'abord, c'est la vie car tous les vivants ont besoin d'eau pour vivre. C'est aussi une force qui ne demande qu'à nous venir en aide pour faire tourner les moulins ou les turbines des barrages.

Ensuite c'est un chemin, le chemin qui avance, source de vie, dont les habitants ne sont pas seulement les poissons mais aussi des légendes.

Le fleuve enfin est un miroir, non seulement, il reflète le ciel mais aussi le caractère des populations qu'il traverse. Dites-moi quelle relation vous entretenez avec votre fleuve et je vous dirai à quelle type de société vous appartenez...

Le Gange raconte l'Inde comme le Nil dit l'Égypte et le Mississippi le Sud des États-Unis. Pour le Rhône, j'hésite encore. J'ai besoin de votre avis. Impétueux ? Fier pourrait aussi convenir. Savez-vous que ce mot a la même origine que féroce ? Il y a de la bête sauvage dans le Rhône.»

Erik Orsenna - Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves

* Cupidon

C'est en grande partie pour sa terrasse que lors de nos recherches, le choix s'est arrêté sur Cupidon. Après avoir sillonné bon nombre de ports en France et en Belgique, les salons nautiques à Paris ou Saint-Jean-de-Losne, c'est à Dunkerque, en rentrant de Belgique que je décide d'aller visiter un bateau repéré, comme tant d'autres sur une annonce. J'avais mis de côté cette proposition, à la vue des photos sur le site, je n'étais pas vraiment séduit par cette vedette hollandaise de 1979. Puisque ma route me conduit à proximité, allons voir. Après avoir contacté le propriétaire, le GPS me guide vers un grand bassin, un peu à l'écart du port principal. Tout autour de la darse, un alignement de péniches, avec pour certaine un bateau amarré à couple. Bernard, contacté par téléphone m'attend sur sa « Freycinet ». Marinier à la retraite, il a acheter cette vedette hollandaise pour le plaisir de continuer à naviguer. Cupidon, collé à la péniche dans ce bassin tout en grisaille et sous un ciel chargé, n'est vraiment à son avantage. Comme sur les photos, les nombreuses couches de peinture qui masquent toutes les boiseries et les plaques de bois qui entourent la terrasse ne lui confèrent aucun charme. La visite commence, la décoration intérieure et ses tissus d'un autre âge, n'est des plus séduisante. Il faut avoir de l'imagination, car malgré cette première impression, le ressenti n'est pas si négatif. Après tous les bateaux visité depuis quelques mois, c'est le premier qui sans trop de travaux à part la déco, présente des volumes habitables réellement adaptés à mon gabarit. Sur chaque bateau visité jusqu'à maintenant il y avait toujours un problème de circulation voir l'impossibilité de se tenir debout dans toutes les pièces. Point fort de cette visite, les volumes habitables et la facilité de circulation à l'intérieur comme sur le pont, et la grande terrasse extérieure. La mécanique et l'état général de la structure, laissent présager une affaire possible. Quelques travaux sont a envisager, mais pourquoi pas ! La distribution des pièces, la grande chambre, la terrasse, le rendent vraiment habitable. Le pont en teck, les bois vernis partout à l'intérieur, la luminosité des grandes fenêtres et du futur toit ouvrant et... un peu d'imagination, permettent de se projeter. Je demande à Bernard quelques jours de réflexion. Les jours suivants, j'établis la liste des travaux à effectuer pour le mettre à mon goût. Faire réapparaître et refaire les vernis extérieurs, refaire entièrement la déco et les tissus intérieurs, remanier et agrandir la cuisine, transformer la salle de bain en douche, repeindre tous les extérieurs, transformer la découpe rebouchée dans le toit en puits de lumière et en toit ouvrant, changer le mobilier, revoir l'installation électrique, et avec quelques imprévus... 6 mois de travaux seront nécessaires. Nous sommes en novembre, les premières navigations sont prévues au printemps. Compte tenu des travaux envisagés, je négocie le prix à la baisse et décide d'aller chercher le bateau la semaine suivante. Le projet se concrétise... 3 jours de navigation jusqu'à Compiègne avec l'ami Christophe, je n'ai pas encore le permis. Le canal du Nord en hiver... Froid, vent, pluie, neige, on peut mieux faire comme « baptême ».

Après les travaux qui se sont échelonnés sur 8 mois, le premier vrai voyage nous mènera en juin vers le sud et le Canal du Midi après un mois et demi de navigation et la descente du Rhône, pour arriver à Avignon pendant le Festival. Cupidon deviendra résidence secondaire dans le sud, terrasse sur les plus beaux spot du canal du midi - Bouzigues, Sète, Aigues-Morte, Le Somail, les-Saintes-Maries-de-la-Mer... puis bureau, et au retour dans l'Oise, résidence principale. Plus de 4000 km sur les rivières et les canaux français ... et l'aventure continue !

