

Le convoi de *Petit prince*



Convoyer, jusqu'à Compiègne (sur l'Oise), un bateau acheté d'occasion dans le nord des Pays-Bas, quand on a pour seule expérience les canaux français, cela pourrait en effrayer quelques-uns. Patrice Micolon était de ceux-là. Enfin au premier abord, car après mûre réflexion, il a décidé de tenter l'aventure, en famille. Il revient sur cet achat et ce convoi quelque peu mouvementé, mais riche d'enseignements...

TEXTE ET PHOTOS PATRICE MICOLON

Ce 29 avril, nous arrivons à Woudsend (en Frise), après un long voyage mêlant Thalys, Intercity et voiture de location. Nous devons prendre possession de *Petit prince*, une vedette hollandaise de 10,35 m. Nous l'avons repérée sur Internet une bonne année auparavant. Je n'étais pas allé au-delà d'un contact téléphonique avec la propriétaire (française), imaginant

qu'un bateau accusant 21 printemps était une source de grosses dépenses de remise à niveau. Quelques mois plus tard, je recevais un dossier de photos très bien constitué, qui nous a donné envie de constater de visu de quoi il en retournait. Après tout, il nous restait des "miles" chez Air France, et - au pire - un saut au Rijksmuseum d'Amsterdam pour y admirer ses Vermeer pouvait passer pour un lot de consolation somme toute acceptable. Nous voici donc dans le hangar où *Petit prince* passe ses hivers, et nous tombons immédiatement sous le charme : ce Linssen Sturdy 35 Royal est une véritable merveille avec sa ligne "vintage". L'intérieur respire le neuf, aucune odeur de renfermé. Le bateau a toujours passé l'hiver au sec et à l'abri. De plus, il est parfaitement équipé : double pilotage, propulseur d'étrave, groupe électrogène et 2 W.-C. (on peut tout supporter en matière de promiscuité, mais dans ce domaine précis, la doctrine de la maison pour ce qui est des propriétaires



Photo page précédente - Écluse sur la Meuse.

1 - Marie-France et Patrice, quelques minutes après le départ de Woudsend : un peu de stress !

2 - Péage-sabot aux Pays-Bas.

3 - Annie, Yves et Marie-France sur le Lemstervaart.

et des invités, c'est "chacun chez soi"). Nous concluons donc avec la propriétaire, sous réserve d'expertise et non sans avoir dû lever un petit malentendu : sur Internet, le broker avait baissé le prix de 10 000 €, en négligeant apparemment de prévenir la propriétaire ! Parmi les petites surprises, il y a aussi la facture du "lawyer", ce tiers de confiance chargé de recevoir l'argent de l'acquéreur pour le virer sur le compte du vendeur quand tout est bouclé (ce qu'il nous demande pour se voir confier cette somme pendant 10 jours nous ramènerait à un taux de 70 % par an !). Quelques semaines plus tard, c'est la visite de l'expert. J'avais tenu à faire appel à un cabinet français. Avec les indemnités kilométriques et la nuit d'hôtel, le coût de l'expertise triple ! Belle consolation : une chaude approbation entre 4 yeux (« *Très belle unité...* »), qui aurait suffi à lever mes éventuels derniers doutes. De fait, il n'y a aucune intervention à envisager, si ce n'est une peinture anti-fouling, un changement des anodes

et de la bague d'hélice. Rendez-vous est donc pris aux environs de Pâques pour la livraison.

Par la route ou par la voie d'eau ?

Dans un 1^{er} temps, nous envisageons un transport par camion pour le ramener dans l'Oise. Habités à louer des bateaux habitables pour naviguer en canal dans l'Hexagone, nous n'avons aucune expérience de la navigation en rivière - *a fortiori* sur le Rhin -, et nous appréhendons la langue et la culture bataves, ainsi que la cohabitation avec de grosses unités dans d'immenses écluses. En outre, nous n'ignorons pas qu'un bateau venant de passer 2 ou 3 ans dans un hangar peut réserver de désagréables surprises sur le plan mécanique.

Pour autant, une certaine forme d'insatisfaction nous gagne peu à peu :

pouvons-nous raisonnablement démarrer une carrière de retraités plaisanciers en demeurant sous l'emprise d'obscurités angoissées ? Allons-nous nous restreindre aux voies d'eau où il n'y a ni commerces ni courant ni grandes écluses ni marées ? J'ai alors l'idée de faire appel à mon frère et à ma belle-sœur pour ce convoi. À défaut d'expérience de la chose fluviale, Annie et Yves offrent un dynamisme, un volontarisme et une bonne humeur propres à nous permettre de faire face aux coups du sort !

Nous optons pour un itinéraire un peu plus long mais moins téméraire que celui - Ô combien fréquenté - qui traverse l'IJsselmeer, et rejoint Amsterdam et Anvers. Ce sera donc tout d'abord Lemmer, de là nous rejoindrons puis monterons l'IJssel, redescendrons un bout du Rhin jusqu'à



1



2



3

- 1 - Yves dubitatif devant les circuits d'eaux noires.
 2 - Double amarrage et brassière : Yves est devenu prudent...
 3 - Ravitaillement à couple du *Neptunia*, à Antoing.

afin que l'on y glisse les 2 € du péage. Il y a des pontons et des haltes nautiques bien équipés partout. Tout est ici matière à réjouissances nautiques. Nous sommes sous le charme et n'excluons nullement de revenir ! Jour après jour, nous prenons le rythme, et chacun trouve peu à peu sa place : pilotage, lecture, cuisine, douche. Il est étonnant de constater à quel point on arrive à vivre ensemble presque 24 h sur 24 sans se gêner, dans un volume qui ne dépasse pas la moitié de celui d'un studio. Un bateau recèle un grand nombre de petits coins (cabines, cockpit, plage avant, cuisine-dînette, salon...) où l'on peut facilement s'isoler à moins de 2 m des autres membres d'équipage.

Des petits moments de solitude...

Je savais que les 200 l de capacité en gasoil du réservoir n'étaient pas de trop, et qu'il faudrait saisir toutes les opportunités de ravitaillement. Mais c'était sans compter sur : « *Je viens de vendre mes derniers litres* » (Liège) ; « *Le bureau de métrologie doit passer la semaine prochaine pour vérifier la pompe* » (Namur) ; « *J'attends la livraison* » (Charleroi) ; « *La mairie n'a pas encore passé la commande de gasoil* » (Cambrai) ; panneau "Fermeture définitive" (Longueuil-Annel). Et à Antoing, on était dimanche. Mais derrière le bateau-avitailleur *Neptunia*, il y avait une station-service routière et 2 bidons de 20 l dans une poubelle. Trouver son chemin dans les nombreuses coursives extérieures du

Nimègue, remonterons la Meuse jusqu'à Namur, puis nous emprunterons les canaux belges par Charleroi et le canal du Centre, pour parvenir à Valenciennes puis Cambrai, où Annie et Yves débarqueront, et nous terminerons par le canal de St-Quentin et l'Oise pour finalement laisser - au moins provisoirement - *Petit prince* à Compiègne. Et pour rien au monde nous ne manquerons une halte à Maasbracht, le village néerlandais où est né *Petit prince*, pour visiter le hall d'exposition des bateaux neufs.

Un bon début

La prise en main s'avère facile : le bateau avance bien droit, pas de vibrations, le moteur tourne rond. Dès le départ, nous sommes dans l'ambiance : ponts levants, moulins, villages au côté quelque peu "Disneyland", petits canaux qui s'élargissent brusquement pour devenir un chenal bien balisé sur un lac immense, folklore du sabot au bout d'une canne à pêche que lancent, avec une stupéfiante précision, les éclusiers



Vers Trith-St-Léger, sur l'Escaut.

Neptunia et revenir avec nos 2 bidons pleins fut épique. En conclusion : à l'avenir, partir avec des jerrycans et un diable ! À Deventer, sur l'IJssel, au cours d'une manœuvre rendue délicate par le courant, l'alarme "haute température" retentit. En bateau, c'est plus angoissant qu'en voiture. D'abord parce qu'il n'y a pas toujours l'équivalent d'une bande d'arrêt d'urgence, et aussi parce que le réseau de dépannage n'est pas aussi développé. Après 2 h d'essai de reconstitution intellectuelle des circuits de fluide dans la cale, on s'aperçoit que le vase d'expansion est vide. Quatre litres de liquide suffiront à rétablir le niveau (il n'y avait pas de fuite, nous n'avons rien ajouté depuis). Pour un bateau qui devait nous être remis prêt pour une grande navigation... Autre déboire au départ de Neer sur la Maas : le bruit de l'échappement alerte Yves. L'eau ne s'écoule plus. Retour au port. Après 1 h d'examen stérile des nombreuses tuyauteries, nous localisons finalement la pompe à eau. Coup de chance, la turbine s'extrait facilement.

Il s'agit en fait d'un répugnant moignon, dont il ne reste qu'une ou 2 vagues excroissances de caoutchouc en guise de palettes (pas très étonnant pour un matériel qui avait eu le temps de se dessécher en 4 ans). Et bonheur, il y a une turbine de rechange dans le coffre *ad hoc*. La leçon a été retenue, il y en a maintenant 2 neuves en réserve. J'avais demandé à la précédente propriétaire si l'on trouvait facilement des stations de pompage des eaux noires dans les ports. Cette dernière m'avait rétorqué : « *Non, vous faites comme tout le monde aux Pays-Bas, vous vidangez en route.* » Les effets pervers générés par la nouvelle réglementation m'ont plongé dans des abîmes de perplexité. En résumé, auparavant on diluait l'équivalent de 200 l de cette chose sur 200 km de voies d'eau, désormais, avec les cuves obligatoires, on le fait sur 500 m... Nous effectuons à Cambrai une opération "sauvage", qui nécessite l'acquisition d'une pompe de relevage au magasin de bricolage du coin.

L'écluse d'Andenne, sur la Meuse belge, est un grand moment de solitude à quatre. Successivement :

- nous répondons à un message V.H.F. qui ne nous est pas adressé ;
- nous omettons de répondre à un message qui nous est adressé ;
- nous tentons de nous amarrer derrière les portes de la demi-écluse, dans la partie qui n'est pas sassée (au grand dam de l'éclusier qui en fait claquer les portes de colère) ;
- nous plions la gaffe entre le bateau et le bajoyer ;
- nous manquons de perdre Yves qui est passé de l'autre côté du garde-corps en faisant du lasso avec une amarre pour tenter d'attraper un bollard ;
- nous perdons définitivement la gaffe (en forme de "U", rappelons-le), partie à l'eau, en voulant rattraper le quasi-baigneur ;
- nous constatons que Marie-France, qui pilote de l'intérieur, n'a rien vu rien entendu et continue à avancer (dorénavant, les manœuvres en écluse se feront depuis le poste de pilotage extérieur) ;



Touage au tunnel de Riqueval.

- nous faisons 3 tours sur nous-mêmes, à cause d'une perte de puissance, car la commande Morse est restée embrayée en bas.

Mais le plus difficile après tout ça reste d'aller s'amarquer, comme si de rien n'était, sous les regards éberlués des équipages présents dans l'écluse...

Et puis, il y a l'épisode de l'Escaut, peu après Valenciennes. J'aperçois un coin plaisant pour passer la nuit. D'un subit ralentissement, nous déduisons que le fond est dans la vase. Le bon sens me commande de reculer. Que fais-je ? En avant toute, ça va bien finir par passer. Bref, la pompe de refroidissement s'engorge, ça commence à sentir sérieusement le brûlé, et nous voilà bel et bien bloqués au milieu du canal, moteur coupé, un dimanche à 20 h. Quand surgit de nulle part le bateau-promenade *Eurêka*, une devise appropriée aux circonstances, qui nous tire de ce mauvais pas en quelques secondes. Nous restons dignes sous les tornades de rires et l'avalanche de quolibets. David Guermontprez, notre sauveur, a reçu quelques semaines plus tard un échantillon du meilleur de ma cave pour lui témoigner de notre très profonde reconnaissance. En 40 ans de conduite automobile, j'ai été contrôlé 2 fois par la gendarmerie. Il suffira d'une semaine de bateau pour l'être par des gendarmes de Liège, heureusement plus désireux de former leurs jeunes stagiaires que de nous chercher des noises. En tout cas, nos manquements à la réglementation en vigueur,

entre autres concernant les extincteurs, ne semblent pas les perturber, qu'ils en soient ici remerciés.

Le franchissement de grands ouvrages

Mais il y a d'autres moments mémorables, comme la descente de l'ascenseur de Strépy-Thieu. Dans cette vaste cathédrale de béton et d'acier, un lot disparate de bateaux (commerces, bateaux à passagers, vedettes et barques) est hissé ou descendu dans un vaste bac rempli d'eau, sur un dénivelé de plus de 70 m ! On a l'impression de ne pas bouger, tandis que le reste de la création monte ou descend. En tout cas, Strépy-Thieu, ça se mérite. En haut, le canal est en encorbellement, topologie des lieux oblige. Autant dire que les jours de grand vent, ça souffle.

Ce qui est le cas lors de notre passage, avec des vagues de 30 à 35 cm. S'ajoute à cela un vent de trois quarts avant, 15 min d'attente avant notre bassinée, et l'impossibilité d'aller se "poser" le long de la berge sous le vent, sous peine de n'en jamais pouvoir repartir. Et faire des ronds dans l'eau en attendant, franchement on hésite. Finalement, tout se passe bien, et le stress finit par descendre en même temps que le bateau.

Autre grand moment : le tunnel de Riqueval et ses quelque 6 km de long, sur le bief de partage du canal de St-Quentin. Des retrouvailles, car je l'avais déjà emprunté... à vélo, il y a 45 ans, avec mon frère Yves. Vélos tenus à la main, sur le chemin de halage large de moins d'un mètre... Nous étions dans le noir absolu au bout de 500 m et avançons à tâtons...

On nous avait raconté des histoires de remorquage affreuses. Rien de tel dans notre cas, nous sommes seuls derrière le toueur. Une heure et demie de détente, à regarder le halo de lumière de derrière rétrécir et celui de devant s'élargir, à admirer le poli parfait des parois obtenu par un frottement séculaire, et à compter les néons (près de 250, et pas un seul en panne !).

Depuis, le *Petit prince* a bien navigué : la grande boucle Loire-Bourgogne, un aller-retour Auxerre - Le Havre, le Nivernais, le Doubs, Colmar, Strasbourg, le plan incliné d'Arzviller, le tunnel de Mauvages... C'est un bonheur toujours renouvelé de naviguer avec lui ! ■