

Les Voies hydrauliques vers
« une voie royale » 



RÉGINE ESPREUX. T.B.

« CA, C'EST DU
BATEAU ! »



« PEAU DE BOIS, PEAU D'ACIER »

500 CAMIONS DE 30 TONNES POUR UN CONVOI DE 6 BARGES.

James, batelier né en 1936 sur l'automoteur 38 mètres (gabarit Freycinet 38,50m*5,05m) *Sabaï* de ses parents, a aimé « *les péniches en bois de mes grands-parents, les coques moteurs de mes oncles (...) les remorqueurs, les petits tracteurs des canaux... et l'Esdras, mon premier bateau...* » Il a cru que ces souvenirs « *allaient s'éteindre à petit feu, comme ces vieux musées de campagne dont plus un jeune ne veut s'occuper* ».

L'histoire n'a pas sombré

Son histoire n'a pas coulé. Dans l'ouvrage « Peau de bois, peau d'acier » (édition Cheminements), l'auteur liégeoise Régine Espreux propose d'écouter la batellerie, la vie de James, la profession des gens d'à-bord sur le Rhône, le Rhin, les canaux, les rivières – et de ceux d'à-terre aux écluses, dans les musées, dans les ports. « *Toute la profession s'y est mise*, souligne sur la couverture arrière James « héros » du livre. *Pas un n'a dit non, pas un* ». Après 5 ans recherches, l'ouvrage de Régine - 344 pages truffées d'anecdotes « *à mi-chemin entre fiction et témoignage* » et

d'infos sur les voies navigables et cargaisons, préfacé par François Severryns cofondateur de l'Institut pour le transport par batellerie, accoste en librairie - avec escales sur la Sambre, la Meuse, la Zélande... Qui sont les mariniers ? « *Courageux, hâbleurs, gouailleurs, hommes et femmes de cœur* », estime l'auteur. Des péniches en bois à l'abolition du tour de rôle (priorité à la Bourse), ils ont navigué au fil de la technologie et du marché - en appréciant « *les joyeuses retrouvailles. Il y a quelque chose de marseillais, de liégeois chez les mariniers* ».

« Je l'ai dans la peau »

L'expression « Je l'ai dans la peau » (comme Alain, ébéniste de marine « *mon homme- bateau* », sourit la plume d'Régine Espreux) donne le ton de l'ouvrage: « *L'attachement et l'identification des familles de l'eau à leur bateau sont donc plus forts que celui de certains vis-à-vis de leur voiture ou leur moto* », nous explique Régine Espreux. *Pour moi, la peau est le quotidien, l'internat des enfants dès 6 ans, l'obligation d'ôter ses souliers(pour la propreté) dans la zone*



(CLIQUER SUR LA PHOTO POUR L'INTERVIEW DE REGINE ESPREUX, EN MEDAILLON PRES DE SON BATEAU-ATELIER ADATO)

de logement, la vie du couple 24h/24 ensemble... » La maman de la « fille de la terre » a loué deux péniches ex-commerces, et l'auteur loge depuis 15 ans avec son compagnon sur l'Adato amarré à Liège sur le canal Albert en face de l'île Monsin: « *Des amitiés se sont donc nouées avec les mariniers* ».

« L'arnaque du déchirage »

Les coques d'acier – après le bois poreux « *parfois écopé en cales jour et nuit* » furent le tremplin de la modernisation navale au début du XX^e siècle, en parallèle avec le remorquage, la traction (pour la

« UNE VOIE ROYALE ANVERS-LIÈGE »

dernière fois en 1958 sur le canal Albert), la motorisation... L'ouvrage évoque les barrages sur la Sambre et la Meuse française après 1968 « en solidarité avec les grévistes ». Mais au

Edition CHEMINEMENT (02 41 67 74 54, cheminement.fr), collection *Gens d'ici*. 3000 exemplaires, 22€. James est le « héros », mais



Régine Espreux a rencontré durant 5 ans « des centaines » de témoins, nous dit-elle. L'ouvrage compte un bel album de 46 photos N/B : les jouets « grue, écluse en bois » des mariniers en herbe 1938, le moteur Moës « qui a toujours fumé » du second automoteur du grand-père de James, la marquise « à démonter sous les ponts » pour protéger le gouvernail, la prise par les glaces à Mol en 1947... et le *Château Lafite* en 2005 : « Ca c'est du bateau ! » commente James. **T.B.**

fil des gabarits acier, les mariniers, plus individualistes, sont aujourd'hui « des chefs d'entreprise. C'est le marché et l'exigence des transporteurs qui veulent ça ». En 1975, James achète à la CFNR (ex-CNFR, Cy Havre Paris Lyon Marseille) le 968 tonnes canadien (conçu à l'origine pour les Grands Lacs) *Château Lafite*. Une vie... de château ? Il a connu, dit-il, « les belles années ». Selon lui, les primes de déchirage (démolition), lancées dans les années 1970 pour les vieilles embarcations, ont ensuite envoyé à la ferraille « des centaines de bons bateaux (...) Un marinier c'est un fort en gueule. Mais j'en ai vu pleurer ». Pourquoi ? « ... ça les arrangeait en haut-lieu de tuer la batellerie à petit feu (...) il y avait soit-disant toujours trop de cales (...) certains voulaient s'engraisser par route et par rail (...) Le déchirage, ça a été une vaste arnaque ». En calculant 500 camions de 30 tonnes pour un convoi de six barges - 15.000 tonnes, et 5 litres de carburant pour transporter une tonne sur 6,6 km en avion, 100 km par route, 300 km par rail et 500 km sur l'eau, il conclut « qu'il est certain qu'un jour ou l'autre, on reviendra à la voie d'eau. **T. BODSON 7 mai 2007**



(CLIQUER SUR LA PHOTO POUR L'INTERVIEW DE FREDDY ROENEN)

Freddy Roenen, directeur des Voies hydrauliques de Liège, vise à rendre l'axe Liège-Namur accessible aux convois de 4500 tonnes (deux barges et un pousseur). Les chantiers prévus sont le Trilogiport (début en 2008), la 4^e écluse de Lanaye pour deux 4500 tonnes simultanés vers la Hollande, le Rhin et les pays de l'Est jusque la mer Noire (adjudication dans 1,5 an et 4 ans de travaux), et des écluses de 225 fois 25 m à Ivoz et Ampsin. L'horizon fluvial ? « D'ici 9 à 10 ans, prédit-il, une voie royale Anvers Liège pour décongestionner les routes ». Les droits de navigation à la SOFICO, au diapason flamand depuis le 1^{er} avril 2006 (10 à 1 centime/km/tonne), ont été compensés « par la rentabilité sur les aires de repos autoroutières et le placement de fibres optiques dans les zones industrielles ». **T.B. 7/05/07**