

Arletty croise Marcel Carné

Marcel Carné avait émis un vœu : qu'un bateau portant son nom navigue sur le canal St-Martin et croise tous les jours le bateau *Arletty*. Le canal St-Martin était pour Marcel Carné le lieu romantique et populaire, décor inchangé de ce «Paris des parigots», que ses yeux d'adolescent avaient découvert. Marcel Carné nous a quitté le 31 octobre. Aujourd'hui son vœu est exaucé. Le *Marcel Carné*, bateau de la compagnie Canauxrama, navigue et désormais Arletty et Marcel se diront bonjour tous les jours comme il le souhaitait. Le canal St-Martin n'est pas devenu, comme prévu, une route. Inscrit sur la liste complémentaire des sites classés, il s'épanouit dans sa nouvelle vocation : la croisière. (Croisière du Vieux Paris. De la Villette à la Seine, quatre départs chaque jour dans l'un ou l'autre sens. Renseignements : 01 42 39 15 00).

La Guêpe buissonnière (et les souvenirs d'un pionnier désabusé)

14

La *Guêpe Buissonnière*, récemment lancé par Paris Canal, permet des balades sur la Seine et le St Martin, à heures fixes jusqu'au 11 novembre. Ce bateau, issu du Chantier du Nord Van Praet, à Villeneuve la Garenne, peut transporter 200 promeneurs ou 100 convives. Il mesure 32 x 6,30 mètres, et dispose d'une plage avant de 45 mètres carrés. Il a deux moteurs de 110 chevaux (sur la Seine, les bateaux à passagers doivent désormais posséder deux moteurs en service, ou leur moteur d'origine et un moteur de secours, qui peut être un propulseur hors-bord).

Le bateau a été inauguré en mai, au cours d'une réception qui fut l'occasion, pour M. Florian Walewski, son propriétaire, patron également de Quiztour, de rappeler quelques souvenirs remontant à plus d'un quart de siècle. Propos un peu piquants, forcément. Son entreprise trouve ses racines en 1840 avec une compagnie de batellerie, qui devint en 1898 la Société générale de Touage et de Remorquage. Il la transforma dans le tourisme en 1960, organisant des descentes de Loire et de Dordogne en gabare. Il fait certainement partie, avec MM. Parsons et Zivy, de cette poignée d'entrepreneurs qui commencèrent, à leurs risques et frais, à ramener les Français sur leurs fleuves. Comment ? "Par une lutte permanente et acharnée contre la bureaucratie". Et M. Walewski de citer en effet quelques

exemples de ce qui remplirait un bouquin de ses démêlés avec des hommes charmants appliquant des règlements que le temps a rendu, au sens propre, insensés. On l'a souvent constaté, les archaïsmes ne sont pas solubles dans la voie d'eau... Il fut le premier à transporter des passagers sur le canal St Martin dans sa patache *Eautobus*, actuellement retirée du service mais devenue célèbre à Paris. C'était en 1977. Une modeste barge de 12 mètres pour 22 passagers. Tout était interdit, en ces lieux, juridiquement impossible pour vingt motifs. Dans ces cas là, il y a un court-circuit épatant, c'est la dérogation. Il plaida, il tint bon, et arracha des dérogations... valables une journée. Il suffisait de les renouveler. Voilà pourquoi, sa première saison, un motard de la Préfecture de police lui apportait chaque matin la permission de travailler au départ du bateau.

Ces façons viennent du passé, c'est fini ? Non, bien sûr, comme on le vit avec le péage des canaux, épisode récent. Il lui fallait payer le péage à chaque passage. Avec comptage des passagers ! Pour obtenir de ne le payer que tous les mois, par abonnement, ce fut, à l'entendre, une épopée bureaucratique. Ce qui fait dire à M. Walewski, fort de son expérience et de ses millions de passagers : "Le tourisme fluvial, franchement, je ne sais pas où il va, je n'ose rien dire sur son avenir".

Des bateaux plutôt que des camions

Depuis février, 40.000 tonnes de terre de plus ont quitté Paris sans encombrer les rues : la fouille d'un futur stationnement souterrain dans l'île de la Cité. L'utilisation de la voie d'eau en milieu urbain n'est plus une nouveauté. Mais dans ce cas deux innovations sont à retenir. D'abord un portique enjamant le quai de l'Horloge permet d'acheminer la terre à la barge sans interrompre la circulation. Ensuite si les quantités sont faibles par rapport aux grands chantiers, les difficultés de la circulation ont fait retenir le bateau. Mille tonnes de déblais seulement par jour, c'est 70 camions qui ne circulaient pas sur le site.

DR