

La Sprée

7 – Le travail sur la Sprée est un travail ingrat

De [Barbara Klimke](#)



Foto: Berliner Zeitung/Markus Wächter La Sprée comme lieu de travail : le matelot Christoph Junghanns doit pelleter du sable. La navigation fluviale amène encore beaucoup de travail manuel.

Berlin – Une promenade en bateau, c'est amusant ; une promenade en bateau, c'est beau : la Sprée est particulièrement appréciée des touristes, car ils sont complètement détendus quand ils la parcourent en bateau. Mais ils partagent la rivière avec les jeunes qui travaillent pour l'association de la navigation fluviale. Nous avons fait un bout de chemin avec eux.

Il est 5h30 quand Michael Riemers met en route le moteur d'un bateau à l'attache à Stralau dans Treptow. Riemers est marinier et va transporter des tonnes de sables avec son bateau pousseur « Ednand » à travers la ville. A cette heure matinale, la Sprée est calme et ressemble à un miroir de mercure comme si elle était un bras d'eau stagnante, une sorte d'étang dans une capitale. Le long de la rive opposée, les bateaux-mouches de la société Stern et Kreisschiffahrt sont bien amarrés, ceux que l'on appelle à Berlin la Flotte Blanche. Personne ne bouge à bord.

La rive est au contraire est réservée à ceux qui considèrent la rivière non comme un lieu d'excursion, mais comme lieu de travail. Là on ne porte pas d'uniforme blanc, mais des bleus de travail, parce qu'on doit accoupler des bateaux pousseurs avec des allèges, vidanger des chargements ou encore manipuler des treuils. Les mariniers appellent cela la navigation noire. Ce sont des hommes, comme le conducteur de bateau Riemers, un homme nerveux, ouvert. Et comme Christoph Junghanns, le matelot qui est juste en train de détacher l'« Ednand ». Junghanns a 28 ans et s'est levé à 3h40. Il a pris le premier tramway à Potsdam où il habite pour venir à Treptow.

Lentement, le bateau pousseur avec une allège vide quitte la rive, en direction du centre-ville. Quand il se pose près du Rathausbrücke (*pont de la mairie*), on ne voit encore rien du sable. Ce n'est pas inhabituel, dit Riemers, qu'il y ait du retard, car il s'agit de la plus longue fosse de la ville. Finalement, ils ne chargent pas, dans le quartier de Mitte, n'importe quel sable. Éloigné de quelques mètres du mur du quai, près du Forum de Marx-Engels, se trouve l'entrée du puits dans lequel la foreuse creuse le tunnel de la ligne de métro n°5 qui passe sous la Spree et rejoindra la Brandenburger Tor. Toute la terre qui est retirée sera transporté par le bateau pousseur « Ednand » en dehors de la ville. Jusqu'à la dernière pelletée.

400 tonnes rentrent dans une allège. Elle oscille, quand le chargeur apparaît enfin sur la rive et déverse la première pelle. Riemers se trouve aux commandes et dirige l'excavateur. La charge, explique-t-il, doit être distribuée régulièrement. En aucun cas il ne faut laisser se former des montagnes. Car au plus tard à midi, cela fourmillera de bateaux d'excursions sur cette section de la Sprée. « Et si une vague d'étrave se forme, les câbles font du bruit ici. » Là rien ne doit enrayer leurs glissements.

Des douzaines de fois, le chargeur déverse sa pelle, recule, va chercher encore du sable. Combien de fois la manœuvre se répète, Riemers n'a jamais compté, car il intervient toujours quelque chose : un appel radio, un bateau d'excursion, des nouvelles du prochain bateau pousseur vide qui attend derrière l'écluse. Le nombre intéressant en est en fait un autre : trois allèges pleines de terre doivent être chargées par Riemers et ses collègues de la Reederei Ed Line chaque jour et quitter le lieu du chantier – en tout 1200 tonnes. Riemers compte mentalement : 48 chargements : 48 camions. « Si tout devait être transporté par le route, le centre-ville serait bloqué. »

La Sprée, lieu de travail



La navigation fluviale sur la Sprée n'a rien à voir avec une promenade romantique. La journée de travail, de tôt le matin à tard le soir, consiste à charger, échanger, accoupler, amarrer. Ici le matelot Christoph Junghanns, de la Reederei Ed Line, est en train d'amarrer le bateau pousseur « Ednand » à l'écluse.

Foto: Markus Wächter



Le plus long chantier de Berlin : dans le centre-ville, ce qui est retiré du chantier de la ligne n°5 est chargé sur l'«Ednand». Proche du mur du quai, au forum Marx-Engels, se trouve l'entrée du puits au fond duquel opère la foreuse qui va permettre de creuser sous la Sprée et de rejoindre la Brandenburg Tor.

Foto: Markus Wächter



Le matelot Christoph surveille le chargement sur l'allège. Le chargement doit être réparti régulièrement. Il ne faut qu'il y ait de montagne pour que la terre – 499 tonnes quand même – ne glisse pas lors du transport.

Foto: Markus Wächter



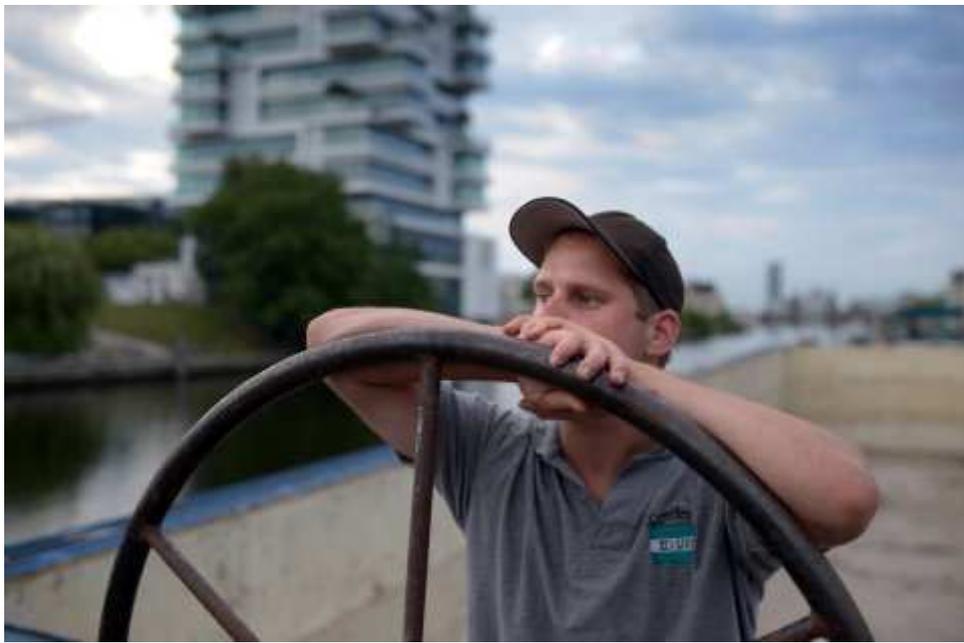
Pelleter appartient au boulot du marinier. La terre qui est évacuée du chantier du métro dans le quartier Mitte n'est en fait que du sable : Berlin est réellement construite sur du sable.

Foto: Markus Wächter



L'eau est depuis neuf ans le lieu de travail de Christoph Junghanns : c'est agréable quand le soleil brille en été. Ça l'est moins quand il pleut à sceaux. On doit rester toute la journée dehors – et trempé.

Foto: Markus Wächter



Un temps pour respirer : les marinières sont des lève-tôt. Pour le matelot Christoph, le travail commence à 5h30. Deux fois dans la journée, il fait l'aller et retour jusqu'au chantier. Puis c'est la fin de la journée sur la Sprée.

Foto: Markus Wächter

Le plus beau pendant ces voyages, ce sont les manœuvres de ces énormes chargements – et qu'elles épargnent l'air et les poumons. L'inconvénient, par contre, c'est que tout est lent. En poussant 400 tonnes de matériel, le bateau pousseur ne peut pas dépasser les 6,5 kilomètres à l'heure.

Graviers, mazout, jus de pommes

Sur le chemin du retour vers Stralau qui passe sous six ponts, Riemers a enfin un peu le temps de parler de la navigation fluviale. L'occasion est trop bonne parce que le bateau pousseur passe justement par le port oriental où l'on peut lire une pancarte avec la publicité « Urban Living ». « Ce n'est plus qu'un nom », dit-il, « ce n'est plus un port. » Jadis, du temps de la RDA, un tas de marchandises étaient transportées sur l'eau – déjà parce qu'il n'y avait pas assez de camions. Qu'est-ce qu'on pouvait voir passer, dans un sens comme dans l'autre : des tuiles de Zehdenick, du charbon de Königs Wusterhausen pour l'usine de Rummelsburg, du mazout pour le quartier Mitte. Des graviers de toute façon venant de partout. De Werder arrivait le jus de pommes sur des palettes. Des produits ménagers de Genthin. Il se souvient que de Magdeburg arrivaient des barges remplies de logements préfabriqués – par l'Elbe, puis le canal Elbe-Havel, la Havel et la Sprée.



Foto: Berliner Zeitung/Markus Wächter Michael Riemers dirigeant l'„Ednand“.

C'était du temps où la VEB (*Volkseigener Betrieb* = *entreprise nationalisée*) Binnenrederei était la plus grosse entreprise fluviale d'Europe. Riemers, qui avait grandi à Köpenick, y avait commencé sa formation de marinier début 1960 : « j'étais le canard boiteux dans la famille. Tous les autres ont travaillé dans des bureaux et ont déclaré que j'étais fou. »

Et aujourd'hui? Il ne reste plus que 700 marinières – dans toute l'Allemagne. La plupart d'entre eux naviguent sur le Rhin où il y a autant de trafic que sur l'autoroute A2, comme disent ceux qui y ont déjà été. Sur la Sprée la navigation noire a beaucoup diminué. Les anciennes voies d'approvisionnement ont disparu, et avec elles, les fabriques au bord de l'eau, les barques et les bateaux pousseurs. Il ne reste plus à Berlin que les transports touristiques – les bateaux à viande, comme on les appelle ironiquement dans le milieu du fret. Quand Riemers a été renvoyé dans les années 90, il a vadrouillé entre Duisburg et Rotterdam. Aujourd'hui, il conduit pour la compagnie Reederei Ed Line de Köpernick et dit que c'est une grande chance de pouvoir vivre un temps à la maison, grâce au chantier du métro.

Il appartient à un petit groupe choisi de gens pour qui le pays des voies navigables se dévoile. Ils connaissent toutes les rivières navigables, toutes les écluses, les canaux, les ports, les hauteurs de ponts. Et s'ils sont plus de quarante et de surcroît de Berlin, ils se connaissent tous depuis bien des années.

La reconnaissance officielle manque

Michael Trotz, 57 ans, a dans le temps appris le métier de matelot avec Riemers. Ce matin, il se tient avec son collègue Ralf Zander, 52 ans, à bord de l'Edith'. L'Edith', plus puissante, a remplacé l'Ednand' à Stralau pour transporter la charge de sable. De tels transferts sont typiques pour la logistique du voyage du remorqueur : parce que le port près de la construction de la ligne n°5 dans le centre-ville est assez court, un conteneur seul a la place, chaque charge doit être transportée par eau séparément en arrière vers Stralau. Là trois allèges sont accouplées l'une derrière l'autre – comme des wagons de chemin de fer – et poussées par une machine plus puissante, dans ce cas l'Edith', 280 CV, comme une locomotive, jusqu'au port Königs Wusterhausen – pour le déchargement définitif.

Le voyage dure quatre heures à contre-courant, 'vers la montagne', comme disent les marinières ; quatre heures pour le voyage de retour. Mais le duo Trotz et Zander est habitué à des travaux plus ardues. Michael Trotz, conducteur de bateau et machiniste avec un brevet radar, a travaillé dernièrement dans un chantier de construction fluvial à Lüdinghausen sur le canal Dortmund-Ems. Souvent, ce sont seize heures de travail par jour ; après vingt jours d'intervention, les marinières ont dix jours de congé. L'itinéraire de Ralf Zanders s'est étendu jusqu'en Ukraine. Une semaine, il a fait le trajet tout seul de Berlin jusqu'au Rhin, puis ce fut en convoi par le canal du Main-Danube, et le Danube vers l'est jusqu'à la Mer Noire. Ils y sont restés des semaines. « Il n'y a aucun moyen de transport plus économique sur l'eau que le remorqueur », dit-il.

Économique, respectueux de l'environnement, certainement – tout ça, c'est la navigation fluviale, mais Reeder, tout comme Martina Klink, regrettent qu'il n'y ait pas de reconnaissance officielle. Martina Klink, jeune femme menue, énergique, a créé l'entreprise Ed Line en 1997 avec son partenaire. Elle a baptisé son premier bateau pousseur 'Mister Ed', et la syllabe Ed est le signe de reconnaissance de toute sa flotille de 28 bateaux. Dans son bureau sur la rive de Köpernick, on peut voir sur des photos ce que les bateaux de l'Ed Line' transportent : pales d'éoliennes, turbines d'avions, même des pièces du pont de Waldschlösschen transportées à Dresde. Aujourd'hui, il y a de plus en plus de transports, de plus en plus chargés, dit Martina Klink : « Mais la politique des transports ne s'intéresse qu'à la route et au rail, car ils ont un lobby. Qui s'inquiète des 7000 transporteurs fluviaux ? »

Des écluses comme des goulots de bouteilles

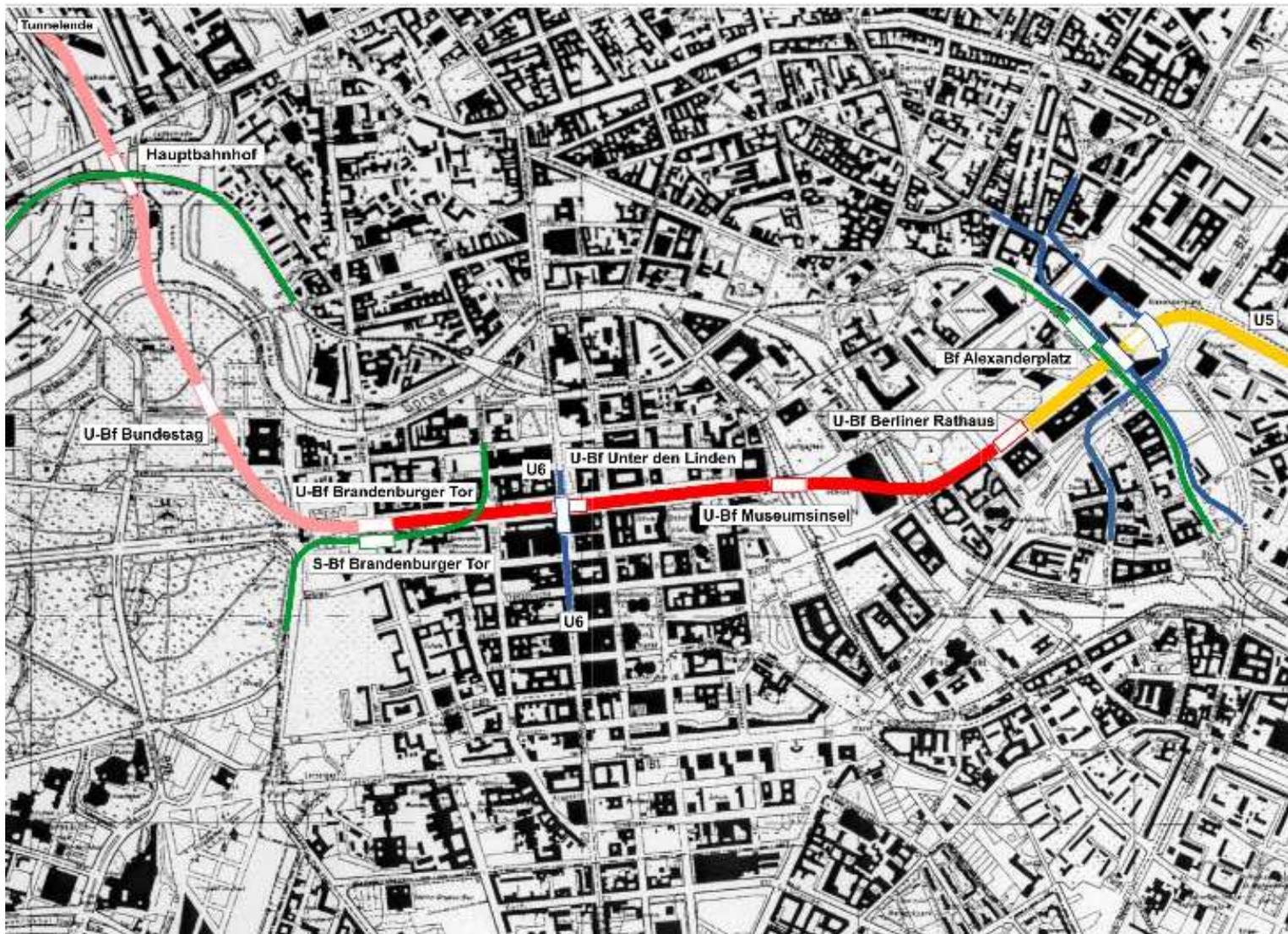
De leur point de vue, il est urgent et nécessaire d'investir dans les routes fluviales : « On peut traverser l'Elbe à pied. » Près de Berlin, à Kleinmachnow et Fürstenwalde, certaines écluses sont aussi étroites que des chas d'aiguilles, ce qui dérentabilise les transports. Ce n'est pas un hasard si toute la flotille de l'Ed Line' a un équipement de la RDA et date en grande partie des années 60 : elle a été rééquipée, renforcée et chèrement rénovée. « Mais un bateau moderne coûte plusieurs millions d'euros », dit Per Preußner, fondé de pouvoir chez Reederei. « Aucune entreprise familiale ne peut se le permettre. »

Le métier, de toute façon, n'a rien de romantique pour Martina Klink : « Quand j'entends parler de l'avenir de la batellerie, où les bateaux pétaradent dans le soleil couchant pendant que le grill est mis en route sur le pont, je dois rire. » Dans la réalité, dit-elle, les gens doivent du matin tôt jusque tard dans la soirée changer de bateau, accoupler, s'affairer autour des câbles, des seaux et des pelles, qu'il pleuve, qu'il neige ou que le soleil soit insupportable. « Un travail de forçat. »

Cependant le soir est idyllique, quand le pousseur et les trois allèges vides sont enfin de retour en direction de Berlin : des bateaux à voiles, kayacs et radeaux festifs sont en chemin. Maintenant, Michael Trotz a pris place, par précaution, devant à la proue de la première allège avec un appareil de radio. Ainsi il peut annoncer au collègue qui se trouve au

volant ce qui se passe devant lui sur la rivière. A Treptow, sur l'île des Jeunes, « c'est tous les soirs l'aventure », dit Ralf Zander. Parfois, quand ils prennent un virage avec leur embarcation de 100 mètres de long, ils se trouvent face à face avec un pédalo, au milieu de l'eau – et les gens barbotent dans l'axe de circulation.

Peu avant huit heures, 'Edith' se retrouve aux côtés d'Ednand' à Stralau, tout est désaccouplé et proprement amarré. Fin de la journée de travail sur la Sprée.



Verlängerung der U-Bahnlinie 5
von U-Bf Alexanderplatz bis U-Bf Hauptbahnhof

Prolongation de la ligne de métro n°5

Legende

Légende

U5, Projektbereich I, Tunnellänge 2,014 km
Inbetriebnahme 08.2009 ("U55-Shuttle")

U5 projet, longueur tunnel 2,014 km – mise en service 08/2009 (U55-'le moignon')

U5, Projektbereich II, Tunnellänge 2,198 km
in Bauvorbereitung

U5 projet, longueur tunnel 2,198 km – en construction

U5, Bestand

U5 ligne existante

andere vorhandene U-Bahnstrecken
(ausgewählte Bereiche)

Autre ligne de métro existante

vorhandene S-Bahnstrecken
(ausgewählte Bereiche)

Ligne de tramway existante

