

Philippe Fosse

Notes septentrionales (2)

Naviguer en Hollande

La Hollande :

En fonction du programme choisi et des conditions météorologiques, on peut choisir de monter le long de la côte via Schreveningen et Ijmuiden (avec entrée dans le Nordzeekanal vers Amsterdam) en direction de Den Helder et la Frise (non visitée à ce jour) ou bien entrer dans les eaux intérieures à Flessingue (Vlissingen) pour naviguer en Zélande ou monter vers Amsterdam par les canaux et passer ensuite dans la Markermeer puis l'Ijsselmeer. On peut également remonter l'Escaut au-delà de Terneuzen et emprunter les Kanal door Zd Beverland qui permet d'éviter la Veersemeer si elle n'est pas au programme pour gagner directement l'Oosterschelde, encore que cela ne permette pas en fait de gagner du temps.

Une autre solution consiste à remonter le long de la côte et entrer dans l'Oosterschelde par l'écluse de Roompot ou par Haringvliet.

Pour l'avitaillement, il faut noter que, comme dans tous les pays protestants d'Europe du nord, tous les commerces sont fermés le dimanche.

Depuis le 1^{er} janvier 2009, le rejet d'eaux noires est interdit dans les eaux territoriales néerlandaises.

Météo (voir document en annexe) : les bulletins météo sont diffusés à 8h05, 13h05, 19h05, 23h05 heure locale sur VHF 23 et 83, sans annonce préalable sur le 16. Les zones côtières sont Flushing, Hook van Holland, Ijmuiden, Texel et Rottum. Pour les eaux intérieures : Zierickzee, Marken, Ijsselmeer, Harlingen et Rottum. Ils sont diffusés en anglais, le débit est lent, ce qui permet de prendre facilement des notes. Sont annoncés : avis de coup de vent (gale warning), situation générale (synopsis), prévision sur 12 heures et évolution pour les zones Thames, Humber, German Bight et Dogger dans les bulletins diffusés en MF plus bas. Le seul problème est dans l'énoncé des zones car nos amis bataves prononcent le néerlandais différemment de ce que nous pouvons comprendre !

Météo sur Internet : www.knmi.nl/voor/weer

Les bulletins pour la Mer du Nord sont diffusés sur 3673 KHz à 9h40 et 21h40 TU sans annonce préalable.

3.1. La navigation en Hollande :

3.1.1. Tirant d'eau et tirant d'air :

Les mers intérieures sont tantôt fermées à niveau constant (ex. Veerse Meer) ou sujettes à des marées partielles (ex. Oosterschelde). Le guide Imray fournit toutes informations utiles à ce sujet. Les chenaux balisés et les canaux permettent la navigation de barges et ne posent donc pas de problèmes de tirant d'eau. Dans les mers intérieures, des petites bouées indiquent la limite des fonds de 1,20 ou 1,50m selon les zones (voir cartouche des cartes néerlandaises), en sachant que la remontée des fonds est très brutale derrière la ligne de bouées.

Les bouées vert/rouge ou rouge/vert de changement de chenal se rencontrent très fréquemment et nécessitent toute l'attention du barreur pour éviter un échouement intempestif.

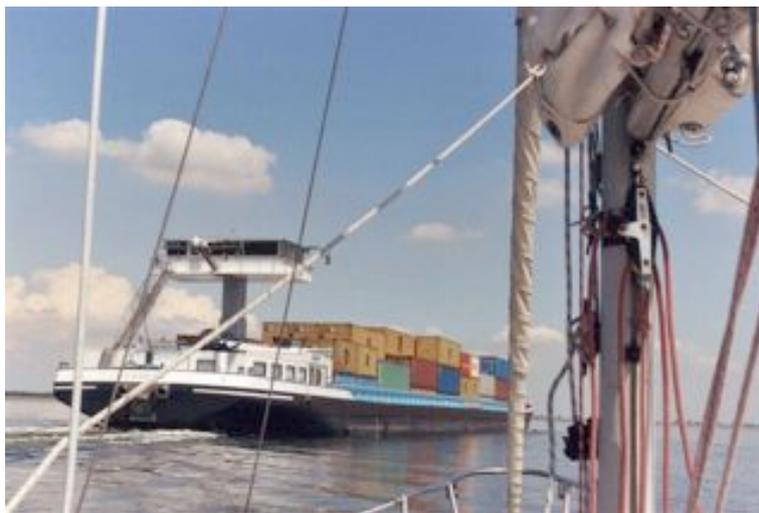
Les profondeurs au voisinage des pontons en pleine nature (ex. Veerse Meer) est en général indiquée sur les cartes. Une approche prudente au sondeur est toutefois nécessaire et les plaisanciers amarrés là fournissent facilement des informations lorsqu'on les hèle, encore que, en saison, certains n'ont visiblement pas envie d'être perturbés par de nouveaux voisins.

Le niveau de référence est le NAP, niveau moyen à Amsterdam, assez stable. En matière de tirant d'air, les ponts à bascule ne posent pas de problème en raison de leur conception. Il pourrait en aller différemment pour les ponts coulissants, dont les hauteurs limites figurent dans le guide Imray. Toutefois, il faut savoir que l'on peut aller de Flessingue à Amsterdam avec un tirant d'air de 24 mètres. L'ANWB édite une carte très pratique qui indique les différents itinéraires dans les eaux intérieures avec les tirants d'air admissibles et tous les horaires d'ouverture.

Dans le cadre de ces notes, tous les trajets sont possibles avec ce tirant d'air (ne pas oublier les antennes !).

3.1.2. Les canaux :

Il n'y a rien de particulier à signaler sinon un trafic commercial parfois intense.



Les barges rencontrées sur mers et canaux...

Si le vent est bien placé, on peut naviguer à la voile, sous génois seul. En effet, il serait difficile de gérer une grand voile avec tous les ralentissements, voire arrêts, dus aux ponts et écluses alors qu'il est facile d'enrouler le génois, à moins de disposer d'un enrouleur de grand voile.

Toujours avoir le moteur prêt à démarrer.



Le convoi arrive à un pont

Fréquemment, les passages d'écluses ou de pont peuvent générer la création de convois pouvant atteindre plusieurs dizaines de bateaux qui se déplacent à 6 nœuds environ. Dans ce cas, il faut s'efforcer de rester dans le convoi, si possible plutôt vers la tête, ce qui permet de choisir le côté favorable pour s'amarrer. En outre, cela permet de ne pas manquer les ponts et sas suivants si le convoi s'allonge ou se fragmente. Certains skippers, par contre, préfèrent entrer dans le sas en dernier, pour éviter la bousculade, mais alors dans ce cas, on est obligé de s'amarrer comme on peut ! Question de choix personnel.

Si la motorisation du bateau ne permet pas de maintenir cette vitesse d'environ 6N, on perd tout simplement son convoi et on passe avec le suivant, ce qui n'est pas si grave après tout !

3.1.3. Les ponts :

En général, la circulation des bateaux est prioritaire et c'est avec beaucoup de satisfaction que l'on entend la sonnerie annonçant aux « terriens » la fermeture des barrières et que l'on voit ensuite le pont s'ouvrir pour nous livrer le passage. Cette vision idyllique doit toutefois être nuancée.

En effet, en fonction des trafics aquatique et routier, des attentes sont possibles, en général pas très longues.

Certains ponts « critiques » n'ouvrent pas à certaines heures, tels les 2 ponts de Middelburg qui n'ouvrent pas aux heures de pointe.

D'autres n'ouvrent que selon des horaires précis ou dans des fourchettes horaires : le pont de chemin de fer de Gouda n'ouvre que 4 fois par jour, le pont de chemin de fer de Dordrecht 1

fois toutes les heures ou presque, le pont d'autoroute à l'entrée nord du Zijkanaal pendant trois fourchettes de 2 heures.

Il faut donc en tenir compte dans son programme de la journée, car une arrivée devant l'obstacle à la mauvaise heure peut entraîner un décalage important, qui peut atteindre la demie journée à Gouda.

Dans tous les cas, de postes d'amarrage sont prévus de chaque côté mais ne permettent souvent pas d'aller à terre.

Comme pour les écluses, les liaisons se font généralement par VHF 18 ou 22, selon les lieux. L'accès est toujours commandé par des feux : rouge = pas de passage, rouge sur vert = préparez-vous, vert = passez.

Les ponts sont généralement commandés à partir d'un poste central qui détecte l'approche de bateaux grâce à des caméras placées sur le pont. Il faut donc approcher tout près d'un pont fermé pour être vu.

Il faut toujours se tenir assez près du pont à l'ouverture et s'engager rapidement car les traîneurs risquent de le voir se refermer devant eux.

3.1.4. Les écluses :

Elles sont commandées par des feux, comme les ponts et travaillent en continu. Voir les horaires dans le guide Imray.

Les communications se font généralement sur le 18 mais en fait, le trafic est tel qu'il n'est pas nécessaire de rechercher le dialogue qui peut toujours se faire en anglais.

Il est bien rare que l'on n'ait pas plusieurs écluses à franchir dans une journée et elles nécessitent une technique particulière.

Les bajoyers sont généralement équipés de bollards fixes relativement rapprochés, régulièrement espacés et placés à plusieurs niveaux.

La différence de niveau dans les eaux intérieures est généralement assez faible.

Il est recommandé de s'amarrer le long du bajoyer sous le vent, contre lequel le bateau sera plaqué, ce qui facilite la manoeuvre. Il ne faut toutefois pas oublier l'effet du couple de l'hélice qui peut faire chasser l'arrière d'un côté ou de l'autre lorsque l'on bat en arrière pour arrêter le bateau.

Notamment par vent de l'arrière (également valable dans nos eaux où un courant de l'arrière peut être assez vif à la sortie comme à Ouistreham ou à Honfleur), il faut choisir pour s'amarrer le côté où le couple de l'hélice fera chasser l'arrière lorsque l'on bat en arrière, soit à tribord avec une hélice à pas gauche et bâbord pour une hélice à pas droit, faute de quoi l'arrière s'écarte inexorablement du bollard choisi !

Certaines écluses sont équipées de madriers flottants qui coulissent le long de câbles. Elles nécessitent alors de placer les défenses à trainer dans l'eau.

On peut recommander de protéger les « angles » de la coque : avant et balcon (attention aux feux), angle arrière du tableau.

Il est préférable d'amarrer d'abord l'arrière puis l'avant pour éviter la mise en travers (sauf en cas de vent de face, évidemment).

L'expérience montre que la meilleure technique consiste à :

- Préparer l'aussière arrière en double, avec une boucle d'environ 1,50 à 2m.
- Préparer l'aussière avant en simple.
- Passer l'aussière arrière sur le bollard choisi, en passant, avec la gaffe (la technique du lasso ne marche jamais et risque d'entraîner quelques difficultés !).
- Laisser le bateau avancer sur son erre et passer l'aussière avant sur le bollard choisi (l'intérêt de l'aussière simple est que, avec un petit bateau, il peut être nécessaire de s'amarrer sur une échelle en raison de l'espacement des bollards).
- Régler.
- Dans le cas d'un bateau large, il peut s'avérer difficile d'attraper le bollard avant. Si on a la chance de disposer d'un taquet à mi-longueur, il est plus facile de l'utiliser plutôt que le taquet avant.
- Si on dispose d'un seul équipier, il a parfaitement le temps d'aller de l'arrière à l'avant après avoir saisi le bollard arrière lorsqu'il passe au niveau de l'avant du cockpit, le barreur ayant ensuite le temps de reprendre l'aussière arrière.
- Si on a la chance d'avoir un équipage assez nombreux, les deux prises de bollard peuvent être pratiquement simultanées, l'amarrage arrière précédant toutefois, en général, l'amarrage avant pour éviter une mise en travers.
- En solitaire, préparer les aussières comme ci-dessus. Prendre le bollard arrière au moment où il passe au niveau de l'avant du cockpit. Laisser le bateau poursuivre sur son erre, aller à l'avant avec la gaffe, sans courir, pour passer l'aussière avant, puis régler.

Si on s'amarre à couple, attendre que le bateau visé soit lui-même amarré, utiliser le même processus avec l'avantage de disposer de main d'œuvre supplémentaire !

Je pense personnellement que l'on a avantage à entrer si possible parmi les premiers dans l'écluse, ce qui laisse le choix d'un endroit favorable, mais c'est un choix tout à fait personnel ! On peut préférer attendre et « laisser décanter ». Dans ce cas, il faudra s'accomoder de la situation, ce qui peut entraîner un amarrage difficile (pas de place, à couple sur un bateau plus petit, etc...). Toutefois, on n'a pas intérêt à « faire le poli » car c'est « chacun pour soi » !

Les manœuvres se font généralement rapidement et les vannes sont ouvertes dès la fermeture des portes.



Volkeraksluizen : le panneau indiquant le tirant d'air sous le pont fixe est juste à gauche au dessus du feu rouge.

Dans certains cas, on peut être amené à franchir une grande écluse avec des grosses barges qui entrent toujours en premier. Il faut alors se méfier des remous importants des hélices qui risquent de plaquer brutalement un bateau de plaisance le long d'un bajoyer. Il arrive que ces barges ne s'amarront pas et se maintiennent au moteur, ce qui rend leur voisinage particulièrement inconfortable.

Si la largeur le permet, il est souhaitable de passer sur l'avant de la barge, avec de la vitesse si ses hélices brassent l'eau. S'assurer cependant quelle est amarrée (ce n'est pas toujours le cas), afin de ne pas risquer de se faire coincer entre la barge et le bajoyer. Lors de l'ouverture, nous nous dégageons beaucoup plus vite et cela permet d'éviter les remous.

Il ne faut pas se laisser impressionner et la coordination s'améliore très vite !

3.1.5. Les ports et marinas :

Si on trouve des pontons classiques, on s'amarré souvent le nez au ponton ou à la rive et l'arrière sur des pieux. Dans ce cas, il faut passer au moins une aussière arrière sur un pieu, du côté au vent, si possible les deux en équipage, pour ensuite amarrer l'avant au ponton ou à la rive avant de régler.

Pour repartir, cela peut être difficile lorsque le vent souffle de l'arrière. J'ai mis au point la technique suivante : avant l'appareillage, j'amène l'arrière du bateau tout contre le pieu au vent, avec une aussière supplémentaire passée en double sur celui-ci, prise sur le winch d'écoute de génois. Je largue ensuite l'alsoère arrière sous le vent devenue inutile, l'alsoère arrière initialement passée sur le pieu au vent, puis les aussières avant. Le bateau se place ainsi dans le lit du vent et il ne reste plus qu'à démarrer en arrière pleins gaz en larguant l'alsoère supplémentaire.

Dans de nombreux cas, les places libres sont repérées par une plaquette verte accrochée sur le bord, à côté du numéro de place. Lorsqu'il y a une plaquette rouge : ne pas s'y amarrer. C'est simple et pratique.

La plupart des ports sont dotées d'un poste de collecte des eaux et huiles usées et maintenant de la WIFI.

Dans les eaux intérieures, la nuit au port coûte environ 2 fois moins cher que ce que nous payons habituellement.

Les Hollandais s'arrêtent tôt car ils dînent vers 18 heures qui est l'heure de pointe. Plus tard, on risque de se trouver à couple en Nième position ou de ne pas trouver de place, par exemple sur les pontons dans la Veersemeer.

3.1.6. Le balisage :

Dans les eaux intérieures néerlandaises, le balisage est complet et très précis.

Attention toutefois aux petites bouées latérales à proximité des rives qui indiquent la limite des fonds de 1,20 ou 1,50m selon les secteurs. L'information figure dans les notes des cartes hollandaises. La remontée des fonds est brutale au niveau de la ligne de bouée et on peut passer de 3/4m à 1,50m de fond en quelques mètres. Donc mieux vaut éviter de flirter avec ces petites bouées.

Il peut arriver que les grosses bouées de chenal soient juste à la limite des fonds de 1,50m (notamment dans la partie est de l'Oosterschelde). Il faut donc vérifier soigneusement avant de tirer des bords hors du chenal, surtout à marée basse dans les zones à marées, et éviter de couper une courbe du chenal entre deux bouées.

On rencontre également fréquemment des bouées de changement de chenal et mieux vaut ne pas se tromper dans leur interprétation (vert/rouge/vert ou rouge/vert/rouge), en fonction du sens du balisage. Il s'agit parfois en effet seulement d'un embranchement entre deux chenaux ou canaux. Mais dans les mers intérieures (exemple Veerse Meer), elles balisent de petits chenaux entre des îles et une erreur d'interprétation peut conduire à un talonnage ou, pire, à un échouement sans que l'on puisse compter sur une quelconque marée montante pour déséchouer le bateau.

3.2. De la côte belge à Ijmuiden/Amsterdam par la côte :

3.2.1. Traversée du chenal de Rotterdam :

Le trafic d'entrée et sortie du port est **très important**. Il est donc indispensable de respecter les règles de cette zone de trafic contrôlé.

Il faut impérativement croiser le chenal à l'endroit prescrit et éviter de s'égarer plus au large dans le secteur du chenal (Eurogeul et Maasgeul), ainsi que des zones d'évitage indiquées sur la carte.

En arrivant par le sud, se présenter à la bouée cardinale ouest « MV », s'annoncer sur le canal VHF 3 pour signaler son intention de couper le chenal et demander des instructions, en néerlandais ou en anglais. En principe, le contrôle du port invitera à rester en « stand by ». Rejoindre la bouée cardinale nord « MVN » (à proximité d'un mât « Meetpaal » pour y attendre les instructions. En fait, il est alors préférable de signaler sa présence en ce lieu. Le contrôle du port sait alors que le bateau est au bord du chenal, prêt à traverser.

Lorsque l'on reçoit l'autorisation, généralement par rapport à des cargos en cours d'entrée ou sortie (exemple : « vous passez après les deux cargos qui entrent »), le faire perpendiculairement à **bonne vitesse**. Ne pas hésiter à mettre le moteur si le vent est faible.

L'ANWB publie une carte plastifiée qui donne toutes indications utiles : « Richtlijn oversteken Maasmond »).

Dans le sens nord-sud, il faut s'annoncer après avoir passé la bouée « Indusbank » (cardinale nord).

3.2.2. Scheveningen :

Le plan de la carte 1801.7 ou celui du guide Imray sont clairs. L'entrée du port est commandée par des feux (rouge sur blanc = entrée interdite, jaune à éclats = gros navire entrant ou sortant, blanc sur rouge à la sortie = sortie interdite). Instructions par VHF 14.

Après l'entrée dans le port, virer à bâbord pour entrer dans le Vishaven et aussitôt après à 90° tribord dans un passage étroit puis en face, le long du quai opposé à 90° tribord pour trouver les emplacements visiteurs.

Attention toutefois au trafic de gros bateaux dans le « S » puis le chenal d'entrée du bassin de plaisance (Marine Royale Néerlandaise, bateaux de pêche, tours collectifs pour touristes, etc...)

Au fond du port, on est parfaitement abrité. Attention toutefois aux courants traversiers dans l'entrée.

3.3.3. Ijmuiden :

C'est l'entrée du Nordzeekanal qui permet de rejoindre Amsterdam en un peu plus de deux heures.

En cas de besoin, une grande marina se trouve à tribord en entrant dans le port, avant les écluses.

Contact avec les écluses : « Sluis Ijmuiden » (se prononce quelque chose comme « Sleuiz Oïmeuiden ») sur VHF22.

Deux écluses sont affectées aux bateaux de plaisance : le Zuidersluis et le Kleinesluis. En cas d'attente, des ducs d'Albe inconfortables et peu pratiques permettent de s'amarrer. La signalisation se fait par haut-parleurs et signaux lumineux.

Il faut noter que des feux rouge et vert superposés au mât des signaux indiquent un marnage supérieur à 11m. Prévoir les aussières en conséquence (en double), mais c'est rare.

Voir la signalisation particulière dans le guide Imray.

Il faut signaler que deux feux verts superposés signifient « dépêchez vous ».

Le trafic est important.

De nuit, les bateaux de plaisance sont envoyés vers les grandes écluses du commerce.

3.3.4. Amsterdam :

De l'écluse d'Ijmuiden à Amsterdam, compter environ 2h à 2h30 de trajet.

On peut naviguer à la voile si le vent est bien placé, avec des perturbations dues aux constructions sur la rive sud du canal.

Attention au trafic des gros cargos et des barges et surtout à leur sortie des bassins de la rive sud.



Nordzeekanal, attention aux rencontres

On arrive assez vite dans la zone portuaire et industrielle au charme limité.

Un grand ponton à carburants se trouve sur tribord en arrivant à Amsterdam (accès aux pompes du côté de la rive).

Pour le stationnement, plusieurs possibilités d'offrent à nous :

- La marina « Westerdock » à tribord en arrivant, mais elle est très loin du centre.
- Un amarrage à quai à l'ouest de la gare centrale, uniquement valable pour de très grosses unités. En raison du trafic, le clapot y est constant.
- Sixhaven Marina, dont l'entrée se trouve sur la rive nord, en face de la gare centrale et juste après l'entrée du « Noord Hollandskanal ». L'entrée est peu visible et il faut la dépasser pour revenir dans l'axe. Le passage

est étroit, les espaces de manœuvre réduits à l'intérieur et la marina très encombrée, surtout en saison. Les arbres dont les branches nécessitaient une grande attention ont été abattus. C'est une satisfaction d'ordre technique, mais l'entrée y a perdu une bonne partie de son charme.

En 2005, en raison de travaux importants de génie civil, la surface de Sixhaven Marina a été considérablement réduite selon des informations recueillies auprès de plaisanciers néerlandais.

Il faut prévoir défenses et aussières des deux côtés avant d'entrer.

En saison, à partir de 16h, les bateaux sont entassés jusqu'entre les pontons sur plusieurs files, aussi longtemps qu'ils ne condamnent pas l'entrée ! Les départs matinaux sont, de ce fait, assez folkloriques.

Surtout avec un bateau assez important et un tirant d'eau dépassant 1,80m, la meilleure solution est de s'amarrer à couple éventuellement à proximité de l'entrée puis aller demander une place au maître de port (havenmeester) dans une sorte de mirador au fond et à droite.

On paie rigoureusement de midi à midi.

- Un amarrage le long de la rive du Noord Hollandkanaal, avant ou après l'écluse.
- ZV Aerolus, sur la rive nord, à 1 mille à l'est de Sixhaven, dans le canal Johan van Hasselt oost. Cette marina, non visitée, serait beaucoup moins encombrée que Sixhaven, à moins de 10mn du ferry qui traverse vers la gare centrale. Un supermarché se trouve tout près de cette marina.
- Jachthaven Twellegea, au bout d'un canal, ½ mille à l'est de l'accès à Aerolus, non visitée.

A partir de Sixhaven Marina, on peut rejoindre à pied en quelques minutes l'embarcadère des ferries (il se trouve à l'entrée du Noord Hollandkanaal que l'on franchit à l'écluse), assurant 24h/24 le service gratuit avec l'autre rive, juste derrière la gare centrale que l'on traverse pour aller en ville. Après avoir traversé la gare, l'Office de Tourisme se trouve en face sur le côté gauche et les « Hare Krishna » sur le terre-plein. Dans les quartiers où les « Coffee Shops » sont nombreux (ne pas essayer d'y commander un café !), la simple respiration de l'air de la rue rendrait positif n'importe quel test de contrôle du cannabis !

Pour l'avitaillement, on trouve un supermarché sur la même rive que la marina à 10mn de marche environ (attention, lorsque l'on demande en anglais à un passant où se trouve le plus proche supermarché, l'appellation « supermarket » s'applique également à une épicerie de quartier). Sinon, un grand centre commercial avec supermarché à l'étage se trouve derrière Damplatz, à 15mn environ de la gare.

Amsterdam est une ville très cosmopolite avec beaucoup de charme. Parmi les musées particulièrement intéressants : le Rijksmuseum bien sûr, pour les amateurs de Rembrandt et des peintres hollandais, le musée Van Gogh voisin (tramway No2 de la gare pour les deux musées), qui retrace tout le parcours du peintre, le musée maritime, le musée Anne Franck. Pour les visiter, prendre de préférence la vedette des musées (Museumboot), dont l'embarcadère est voisin de l'Office de Tourisme en face de la gare centrale. On bénéficie d'un commentaire multilingue sur le trajet et on peut descendre puis embarquer à nouveau à chaque arrêt à bord d'une vedette passant plus tard.

3.4. De la frontière belge à Amsterdam par les canaux :

La partie sud de cet itinéraire permet de parcourir la Zélande qui peut être, à elle seule, un objectif de croisière au départ des côtes françaises. Le charme et le dépaysement sont assurés, avec une navigation dans des mers intérieures où on peut naviguer confortablement même par vent assez fort. On peut choisir des traites courtes et profiter, dans la Veerse Meer de petits mouillages à des pontons en bordure de petites îles. On trouve également de nombreux petits ports très agréables. C'est une zone de navigation idéale avec des enfants.

3.4.1. L'estuaire de l'Escaut :

La circulation est réglementée et le trafic du port d'Anvers important. Il faut donc se tenir en dehors du chenal et le traverser perpendiculairement en face de Flessingue (Vlissingen). Le secteur est très surveillé.

En arrivant de Zeebrugge, longer la rive sud de l'estuaire en laissant les bouées vertes du chenal à bâbord, jusque à la bouée « Songa ». C'est alors que l'on peut faire route au nord, vers Vlissingen.

Une autre option est de traverser au niveau de la bouée W1, à un endroit où le chenal est étroit et en dehors de la zone sévèrement réglementée des abords de Flessingue. On laisse ensuite les bouées rouges à tribord. Cela présente en outre l'avantage de rester sur le cap direct pour Flessingue, donc de gagner un peu de temps.

Le courant dans l'estuaire est vif, il peut atteindre 4N en marée de vives eaux, et il vaut mieux entrer avec le flot et sortir avec le jusant. Pour monter avec le flot au départ d'Ostende, par exemple, le courant s'établit 2 heures après la basse mer à Ostende et la renverse à Flessingue 1 heure après la pleine mer locale, ce qui ne laisse qu'environ 4 heures pour parcourir les 27 milles.

A la sortie de Vlissingen, sur le chemin du retour, une escale à Breskens s'impose lorsque l'heure de sortie est défavorable par rapport au courant. On peut alors tranquillement manger, boire, dormir, en attendant confortablement la renverse.

Pour sortir à Flessingue en direction des côtes belges, il faut sortir aux alentours de l'heure de pleine mer à Flessingue. Le courant sortant de l'Escaut s'établit une heure après la pleine mer locale. Il faut alors traverser immédiatement pour longer la rive sud. Ainsi, lors de l'établissement du courant, on se trouvera dans la veine longeant cette rive. La veine qui longe la rive nord remonte ensuite vers le nord ouest, ce qui n'est pas exactement la route souhaitée dans ce cas. (Pleine mer de Flessingue = PM Ostende plus 1h, BM de Flessingue = BM

Ostende +0h45). Si on se présente à une heure défavorable à la sortie, le mieux est d'attendre l'heure de la pleine mer à l'intérieur ou de traverser et aller attendre la renverse à Breskens.

3.4.2. Breskens :

Environ 2 milles à l'est de la pointe portant le phare. On rencontre d'abord un premier port, réservé aux ferries assurant la traversée vers Flessingue. Il faut donc emprunter la seconde entrée, ½ mille plus loin à l'est. Marina à bâbord après l'entrée. Tout confort. Tarif : 13,20, douche 0,70.

Devant Breskens, le banc « Plaat von Breskens » se déplace vers l'ouest en prenant de l'embonpoint. En arrivant de Flessingue, il faut donc aller reconnaître la cardinale nord à environ 1 mille au nord de l'entrée, puis laisser à bâbord les deux bouées rouges VH2 et VH2A. Plus d'un bateau s'est échoué sur ce banc !

Les commerces alimentaires, dont un supermarché, sont situés en centre ville, à 20mn de marche.

A la suite de la construction d'un tunnel, le trafic des ferries est maintenant assuré par des bateaux rapides dont il faut observer attentivement la trajectoire.

Pour 2009, nos amis hollandais annoncent 600 places supplémentaires à Breskens.

3.4.3. de Breskens à Wemeldinge :

Il faut quitter Breskens avec la renverse de basse mer pour remonter l'Escaut. Bien suivre le balisage. Il faut compter environ 4 heures pour parvenir à l'écluse donnant accès à l'Oosterschelde, en passant devant Terneuzen (non visité), à environ 2h. de Breskens. Si on n'a pas l'intention de visiter la Veersemeer, cette solution est généralement plus rapide pour parvenir dans l'Oosterschelde par le Kanaal door Z. Beverland. Le sas est unique, pour le trafic des barges et celui de la plaisance.

Juste à la sortie se trouve la marina de Wemeldinge, très confortable (sanitaires de 1^{ère} classe, larges pontons). Lors de mon passage, toutefois, personne ne parlait même anglais, d'où quelques difficultés de communication et amabilité... limitée. Tarif : 13,25, douche : 0,50.

3.4.4. Vlissingen (Flessingue) :

Pour la traversée du chenal, tenir compte du courant qui, comme indiqué précédemment peut atteindre 4N en marée de vives eaux.

La marina de Flessingue se situe à ½ mille à l'ouest de l'entrée du port principal. Attention à la hauteur d'eau sur le seuil de l'écluse qui est de 1m au dessus du zéro des cartes françaises et à la profondeur dans la marina, qui varie de 1,60 à 2,60m. L'accès se fait par une écluse plus deux ponts ouvrants.

Pour accéder au port principal puis au Kanaal door Walcheren, se diriger vers les 7 éoliennes sur la rive nord.



En attendant le client...

L'écluse fonctionne 24h/24 (VHF 18). Il n'y a aucune possibilité de stationner sinon de l'autre côté de l'écluse. Toutefois, on peut s'amarrer à couple de quelque bateau de pêche ou de commerce, en se tenant prêt à dégager immédiatement sur demande.

Dans l'avant port, il faut surveiller les manœuvres des ferries qui assurent la liaison avec Breskens.

L'attente est relativement courte. L'écluse ne fonctionne toutefois pas lorsque le niveau de la mer est supérieur de plus de 3,25 m au niveau moyen d'Amsterdam (NAP).

Si on doit passer l'écluse à basse mer, prévoir des aussières assez longues (15/20m).

En général, les bateaux de plaisance passent par la petite écluse, la plus au nord. Dans ce cas, il faut placer les défenses à trainer dans l'eau, en raison d'un madrier coulissant le long des câbles. Dans la grande écluse, les placer normalement.

Après l'écluse, suivre le Walcheren Kanaal, au fond à droite. A tribord, après le virage, une petite marina permet de passer la nuit si nécessaire, encore qu'il soit plus agréable d'aller jusqu'à Middelburg.

Les écluses de Flessingue fonctionnent 24h/24, de même que les ponts jusqu'à Middelburg depuis le printemps 2008.

Le trajet de Flessingue à Middelburg peut nécessiter de 1 à 3 heures, selon le trafic... routier. Lors de mon dernier passage, en juillet 2007, je suis sorti de l'écluse de Flessingue à 20 heures, tous les ponts se sont alors ouverts devant mon étrave et je suis ressorti de l'écluse de Veere à 22 heures, ce qui est tout à fait exceptionnel.

Voici un extrait de mon livre de bord : « Entrée dans le sas de Flessingue à 19h50, sortie à 20h00. Je suis ensuite seul sur le canal dans la lumière de soir, car les hollandais s'arrêtent tôt. Bruissement des feuilles des peupliers dans la brise. Un héron solitaire me regarde passer. Sans doute digère-t-il son dîner. Il s'envole deux fois pour se poser à nouveau, il aura ainsi eu l'impression d'avoir vu trois bateaux ! Des colverts qui nagent devant l'étrave s'envolent à la dernière seconde, comme les foulques. Tous les ponts, y compris ceux de Middelburg s'ouvrent successivement devant Mood Indigo. Lorsque je viens d'en franchir un, les feux du suivant invitent déjà à se préparer à passer. Je suis le roi du canal ! A Middelburg, deux cygnes viennent me saluer avant de retourner à leurs nobles occupations. Un troupeau de moutons sans berger paît sur la berge, de même que quelques vaches un peu plus loin sur l'autre rive. Et pendant ce temps, Mood Indigo trace un sillage rectiligne sur l'eau calme du canal... »

3.4.5. Middelburg :

C'est l'ancienne capitale de la Zélande, étape touristique. On notera en particulier l'Hôtel de Ville et les petites ruelles du centre ville.

Les ponts de Middelburg (VHF22) n'ouvrent pas aux heures de pointe, ce qui peut entraîner des attentes assez longues devant ou entre les deux ponts (possibilité d'amarrage). Pour un départ matinal vers Flessingue, je choisis personnellement de me présenter devant le premier pont dès la prise de service à 6h. Généralement, on arrive une heure plus tard à Flessingue. Sinon, une ouverture est programmée à 8h30 (en fait 9h10 lors de mon dernier passage), puis 9h30. De Middelburg à Flessingue, il faut compter entre 1 et 3 heures !!!

A partir du printemps 2008, les ponts fonctionnent 24h/24, ce qui permet d'adapter son heure de départ en fonction de la marée à Flessingue et du trafic routier.

Si on souhaite ensuite sortir vers la mer, il faut donc prendre une marge sérieuses afin d'être de l'autre côté de l'écluse de Flessingue à l'heure de la pleine mer. Une autre option est de gagner Flessingue la veille et de passer la nuit dans la marina intérieure.

En arrivant de Flessingue, franchir les deux ponts et tourner à bâbord environ 100m après le second. Passer devant le club d'aviron à tribord. Un peu plus loin à bâbord, entrée d'un canal avec un pont levant peint en blanc.

Un petit ponton à bâbord permet de rester 2 heures pour faire des courses en ville. A droite du pont se trouve un autre ponton au dessous de la capitainerie. On peut y rester en cas d'arrivée tardive. Sinon, le maître de port attribue une place dans le canal, de l'autre côté du pont ou à un emplacement libre.

Le Yacht Club local, installé dans un ancien bâtiment de la Compagnie des Indes Orientales se trouve sur la rive gauche du canal, juste après le pont. Sanitaires convenables.

A l'étage, le bar de style ancien. La bière y est bonne et on peut, sur commande, obtenir de frites à emporter (apporter son récipient). Avec un peu de chance, un orchestre local de jazz vient faire un boeuf pour la soirée garantie très agréable.

En longeant le canal, on trouve un petit supermarché sur la rive gauche. Un autre, beaucoup mieux approvisionné se trouve à 10mn en suivant la rive droite. En se rendant à ce second supermarché, on passe devant un Albert Heijn, autre supermarché. Aucun n'accepte les cartes autres qu'indigènes, mais à l'entrée du centre commercial ou se trouve le grand supermarché, un distributeur de billet accepte les cartes Visa et Mastercard.

Approvisionnement en gazole possible au ponton du shiphandler en face du club d'aviron.

3.4.6. Veere :

En reprenant le canal, tourner à bâbord et on rejoint l'écluse de Veere (VHF18) en moins d'une heure. La grande écluse à droite, est une écluse à madriers coulissants, donc laisser traîner les défenses dans l'eau. La petite écluse à gauche, réservée à la plaisance, est équipée de bollard sur son bajoyer est et de câbles verticaux peu pratiques du côté ouest.

A la sortie de l'écluse, virer à bâbord : l'entrée du port se trouve à quelques encablures.

Le port de Veere est petit et très encombré. Comme dans tous les ports hollandais, l'usage veut que l'on s'amarré l'étrave vers la sortie, à moins d'être amarré perpendiculairement à la rive, l'arrière sur des pieux. La capitainerie est à bâbord en entrant.

Compte tenu de l'encombrement des lieux et si le bateau est long (plus de 10m environ), il faut savoir faire demi-tour dans la longueur du bateau. Le barreur doit donc maîtriser l'utilisation du couple de l'hélice. En cas de doute, il n'est pas honteux d'entrer en marche arrière.

Les sanitaires sont au fond, de l'autre côté du pont, près du moulin.

Veere est un joli petit village, dédié au tourisme, où il ne faut pas espérer acheter autre chose que des cartes postales.

3.4.7. Veersemeer :

Un paradis pour la navigation à la voile en eaux intérieures, avec de nombreuses petites îles dotées de pontons où le stationnement est gratuit. On se retrouve donc en pleine nature, loin de tout. De nombreuses îles permettent également le mouillage sur ancre dans des anses plus ou moins fermées.

Le revers de la médaille est que, en saison et durant les week-ends, les places sont prises d'assaut et qu'il faut avoir trouvé son point de chute avant 16h.

Un autre point est la profondeur disponible, généralement assez faible. Peu de pontons permettent le stationnement de bateaux calant 1,80 à 2,00m, sauf ceux se trouvant à proximité de l'écluse Zandkreeksluis qui permet de passer dans l'Oosterschelde.

Cette profondeur est indiquée sur les cartes, mais une approche au sondeur est prudente (connaître auparavant l'étalement exact du sondeur : profondeur par rapport à la flottaison, à la semelle de quille ou à la sonde et à quelle profondeur se trouve la sonde par rapport à la flottaison).

En cas de doute, il est possible de héler les équipages de bateaux amarrés, mais ils ne sont pas toujours très heureux de voir leur petit coin de paradis investi par des envahisseurs étrangers et les profondeurs peuvent varier de manière significative à quelques mètres de distance.

Une des îles les plus recherchées est Mosselplaat juste en face de Veere. Ces îles permettent de faire un pique nique, un barbecue etc... Des poubelles régulièrement vidées sont disposées à proximité des points d'accostage. On y trouve également les cabines orange des toilettes, non testées mais qui ne sont guère propres, selon l'avis des navigateurs locaux.

En 2005, comme en 2007, j'ai passé une soirée et une nuit de rêve dans le lagon de Spieringplaat. On peut s'amarrer à l'un des pontons ou mouiller sur ancre, sur des fonds de 2m.



Spieringplaat

Les petites bouées près des rives indiquent la limite des fonds de 1,50m, accores.

Le niveau des sondes est le niveau d'été (= le NAP déjà cité, c'est là que l'on contrôle si le lecteur a bien suivi !) A la mi-octobre, a lieu le changement de niveau, pour le niveau d'hiver de novembre à avril = NAP-0,70m !

Les marinas de la Veersemeer, nombreuses, n'ont pas été visitées.

3.4.8. Oosterschelde :

De la Veersemeer, on passe dans l'Oosterschelde par l'écluse de Zandkreeksluis, d'une mer sans marées à une autre à « marées partielles ». Attention aux courants qui peuvent atteindre 1,5N. Depuis le printemps 2008, cette écluse fonctionne 24h/24.

Dans l'Oosterschelde, il faut veiller à respecter le balisage en raison de parcs à moules, omniprésents, généralement découvrants et interdits à la navigation. Ici, les petites bouées vertes ou rouge à proximité de la rive indiquent la limite des fonds de 1,20m. Toutefois, dans la partie est (Keeten Mastgat Zijpe), les bouées de chenal peuvent se trouver juste sur cette limite et leur proximité nécessite beaucoup d'attention au sondeur, surtout à marée basse. Il faut également arrondir la bouée de changement de chenal WtV2 à l'entrée de Keeten Mastgat Zijpe car il y a peu d'eau dans son sud est.

Pour aller à Zierickzee ou Colinjsplaat, par exemple, il faut franchir le Zeelandbrug sur lequel passe une autoroute. En fonction du tirant d'air nécessaire, il est possible de passer par les travées indiquées sur la carte, limitée à environ 11,90m (échelle de tirant d'air sur les piles voisines), sinon, il faut passer sous la travée ouvrante, à l'extrémité nord-ouest de l'ouvrage. La travée est ouverte chaque demi-heure pendant 7 minutes, en fonction des bateaux attendus (voir les plages d'ouverture dans le guide Imray). Il faut s'annoncer sur VHF 18 une demi-heure avant de se présenter, mais on se trouve généralement en compagnie de plaisanciers indigènes auxquels on peut laisser le privilège de l'appel en langue locale.

3.4.8.1. Zierickzee :

Il n'y a pas de problèmes particuliers dans le chenal d'accès, si ce n'est qu'il ne faut pas trop serrer les rives.

Le ponton visiteur se trouve à bâbord en arrivant, avant le moulin (étrave vers la sortie) et les sanitaires un peu plus loin.

Si on désire être dans le centre ville (Oude haven), poursuivre la route, dépasser les bateaux traditionnels et les chantiers et accoster le long du quai ou à couple en faisant attention au tirant d'eau (2,00m/2,40m). Le maître de port indique la place à occuper. Les sanitaires sont juste sur le quai.



Zierickzee



Zierickzee : Oude Haven

La ville est très pittoresque et il est agréable d'y flâner dans les vieilles rues.



3.4.8.2. Goes :

L'accès se fait par un canal étroit (attention au trafic dans les virages), commandé par une écluse.

Le pont à l'entrée de Goes (Ringbrug) barre l'accès à la ville. Les heures d'ouverture sont affichées, en principe aux heures rondes pendant la saison. Si on ne souhaite pas entrer, tourner le bateau poupe vers le pont. Ainsi le préposé ne risquera pas d'ouvrir pour rien, ce qui, paraît-il, le met de mauvaise humeur.

De l'autre côté du pont, à bâbord, ravissante petite marina dans la verdure, WV DE WERF dont l'entrée est balisée par un « mini-phare ». La profondeur varie de 1,40 à 2,00m selon les places. Tarif 2005 pour 7,90m : 10,50 €, douche 0,50 €).

L'accueil y est excellent, par le personnel et les plaisanciers sur place. Dans la partie droite, les fonds sont de 2m environ, un peu moins dans la partie gauche. Le petit phare abrite des toilettes, occasion unique pour un navigateur de méditer sur les difficultés et charmes de la navigation dans un phare !



Goes : VW De Werf et le phare des méditations...

Il est également possible d'aller jusqu'au centre de la ville, après le St Maartensbrug, ou la profondeur disponible est de 1,50 à 2,00m.



Goes : port municipal

Pour les achats, traverser le pont, tourner dans la première rue à droite puis la première à gauche pour trouver le supermarché bien approvisionné.

3.4.8.3. Colijnsplaat :

Marina sur la rive sud, en direction de Roompotsluis. Colijnsplaat est à environ 2 heures de navigation de Welmendinge.

Confortable, je n'y ai fait qu'un arrêt express. Tarif : 9,98€, pas de CB. Si on a l'intention de sortir en Mer du Nord par Roompotsluis, en fonction des heures de sortie, il est préférable de s'arrêter ici plutôt qu'à Roompotmarina. La marina est beaucoup moins encombrée et presque 2 fois moins chère.

3.4.8.4. Roompotmarina :

La marina est à 3 milles de l'écluse qui permet de sortir en Mer du Nord. C'est une bonne solution si on doit sortir très tôt le matin (Zeebrugge est à 23 milles de l'écluse), en fonction des courants. Par contre, les pontons sont très encombrés (plusieurs bateaux à couple) et le coût de la nuit est presque le double de celui de Colijnsplaat.

Lorsque l'on arrive un peu tard (après 17h), on se trouve à couple au ponton visiteurs, juste en face de l'entrée. Clapot important à marée haute par vents de secteur nord. Tarif : 17,95 € pour 7,90m, excellents sanitaires heureusement gratuits.

3.4.9 Grevelingenmeer et Bruinisse :

Avant les écluses de Krammersluizen, tourner à bâbord pour rejoindre l'écluse Grevelingensluis qui permet de passer dans la Grevelingenmeer.

Après l'écluse, à bâbord se trouve la marina de Bruinisse, bien équipée mais qui présente l'inconvénient d'être assez loin de la ville.

On trouve en ville deux super marchés « AlbertHeijn » et « C1000 », pas très loin l'un de l'autre. Deux distributeurs de billets, mais seul celui d'ABN AMRO accepte les cartes internationales.

Les amateurs de la marque Halberg Rassy pourront contempler des dizaines de bateaux de ce constructeur puisque c'est ici que se trouve l'importateur pour les Pays-Bas.

Juste en face de Bruinisse se trouve Herkingen où l'on accède par un long chenal rectiligne balisé. Il n'y a pas de places dans le vieux port (Oude Haven), mais une marina de chaque côté de l'entrée.



Herkingen et son chenal

Des pontons sont dans la nature en accès libre. Toutefois il faut acquitter une redevance de 11€ pour une semaine dans les ports voisins. En cas de contrôle, si on n'a pas payé la taxe, l'amende est de 5€ plus la redevance évidemment.

Le mouillage forain universellement recommandé par les pratiques de cette mer est l'Archipel, où une colonie de phoques a élu domicile pendant l'été 2007.

Entre Bruinisse et Herkingen, le mouillage de Mosselplaat, sur deux îles, mais c'est quasiment comme dans une marina !