

Philippe Fosse

Notes septentrionales
Naviguer en Hollande

**« Il y a deux sortes de gens
Il y a les vivants
Et ceux qui sont en mer »
Jacques Brel « L'Ostendaise »**

Notes septentrionales

Ces notes de navigation ne remplacent pas les documents nautiques à jour, indispensables à bord du bateau. Elles regroupent des informations pratiques glanées au cours de plusieurs croisières en Hollande de 1997 à 2007 en équipage ou en solitaire. Ces informations peuvent compléter utilement celles du guide Imray et des cartes hollandaises diverses. Il se peut que certaines informations collectées depuis plusieurs années ne soient plus tout à fait exactes. Il importe donc de procéder à toutes vérifications utiles au moyens des documents officiels.

La Hollande est un pays d'eaux, douces ou salées, de ciels, de vent. L'eau est partout, mers intérieures ou canaux, sans oublier les fleuves. Les ciels sont souvent changeants, avec une belle lumière. Dans ces eaux intérieures, le vent sans mer permet d'agréables navigations.



Mood Indigo sur la Veerse Meer

La navigation dans les eaux intérieures néerlandaises combine des traites sur les canaux, généralement au moteur et qui peuvent paraître parfois fastidieuses, à des navigations dans les mers intérieures (Veerse Meer, Oosterschelde, Markermeer, IJsselmeer, Grevelingenmeer) permettant des trajets qui peuvent être très courts, des escales dans des ports pittoresques ou en pleine nature.

La navigation de plaisance est particulièrement développée. La Hollande est un des pays qui compte le plus grand nombre de bateaux par 1000 habitants. Bateaux traditionnels ou modernes, le trafic est très dense pendant les week ends.



La faune sauvage est particulièrement abondante et peu farouche. Les amateurs de musées et de monuments trouveront également leur compte.

La langue nous est totalement hermétique. Toutefois, on rencontre des néerlandais parlant français et la plupart d'entre eux comprennent et parlent l'anglais. D'une manière plus générale, la connaissance de l'anglais, voire de l'allemand, aide à déchiffrer les informations écrites car il est relativement aisé de retrouver les racines communes.

Plus que chez nous, il faut disposer d'euros en espèces car beaucoup de commerçants, y compris des supermarchés, n'acceptent pas les cartes bancaires, sinon locales. Il en va de même pour les distributeurs de billets.

1. Documentation

Documents obligatoires : outre des cartes à jour, la possession à bord du tome 1 du « Wateralmanak » (réglementation) est théoriquement obligatoire, bien que disponible uniquement dans la langue locale et donc inutilisable pour nous. Il m'a été rapporté que des contrôles coûtent parfois des amendes même aux plaisanciers étrangers. Comme partout, on doit également détenir une licence et le CRR si on dispose d'une VHF à bord, en vertu des règlements internationaux.

A part des ouvrages en néerlandais que l'on peut acheter sur place, le guide Imray « Cruising Guide to the Netherlands » par Brian Navin est particulièrement complet et bien fait. Il décrit de nombreux itinéraires ainsi que la quasi-totalité des ports. Les ponts et écluses « accessoires obligatoires » de toute croisière dans ces eaux sont décrits avec leurs horaires d'ouverture. On peut se le procurer dans de nombreuses librairies maritimes en France, parfois sur commande, chez Nautistore, avenue de la Grande Armée à Paris), chez « Bleu Marine » à Dunkerque (www.bleumarine-fr.com, uship.bleumarine@wanadoo.fr), à la Papeterie du Port à Rouen (www.papeterieduport.com), également agent du SHOM ou directement chez Imray (www.Imray.com).

Les zones de navigation intérieures sont couvertes par les cartes néerlandaises « Hydrografische Kaart » du Service Hydrographique de la Marine Néerlandaise No 1801 pour la côte de La Panne (Belgique) jusqu'à Den Helder, Nos 1803, 1805, 1807, 1809 pour la partie sud, 1810 pour la Markermeer et l'Ijsselmeer, 1811 et 1812 pour le nord. Surtout dans le nord (cartes 1811 et 1812), il est important de disposer des cartes de l'année car les bancs de sable se déplacent souvent de manière significative.

On peut se procurer ces cartes au passage à Dunkerque chez « Bleu Marine » (juste en face de la marina du Yacht Club de la Mer du Nord), en Belgique à Nieuwpoort chez « West Diep » (ponton à tribord dans le chenal d'entrée ou à 500m de la marina Vlotkom) ou chez « N.V. Ship Shop » dans la marina Novus Portus. On les trouve également à Ostende chez « Ostende Marine Yachting Center », à proximité de la marina du RYCO, tout au fond du port.

A Ostende également, le spécialiste des ouvrages de marine et cartes est « Compass », à 15 minutes de la marina du RYCO, Hendricks Baels Laan, le long du bassin du port de pêche (demander un plan à Didier, le maître de port).

Aux Pays-Bas, on les trouve notamment chez « Harrie », au premier étage de la Tour des Pleureuses à 200m de la Gare Centrale d'Amsterdam ainsi que chez les shipchandlers.

Il existe plusieurs guides tels que « Wasserstande-Stromen » (courants), publié par le Service Hydrographique Néerlandais, « Wateralmanak » en deux volumes, qui comprend les instructions nautiques pour les eaux intérieures et côtières et toutes les informations sur les ports, écluses et ponts, le tout dans la langue locale. Le volume 1 reprend le RIPAM, mais surtout contient toutes les réglementations spécifiques aux eaux néerlandaises. Sa présence à bord est obligatoire. Le volume 2 (Vargegevens) fournit toutes les informations sur les ports, écluses, ponts etc.... Le Wateralmanak est édité par l'ANWB qui le vend également par Internet (www.anwb.nl) au prix de 15€ le volume. Ces documents sont également commercialisés par correspondance par Compass (www.compass24.de).

Le document sur les courants (« Stroomatlas Westerschelde/Oosterschelde », publié par le « Dienst der Hydrografie » est particulièrement utile dans l'estuaire de l'Escaut car ils y sont particulièrement forts.

J'ai identifié 2 guides en allemand : « Die Niederländische Nordseeküste » par Gernot Firsching et « Das IJsselmeer » par Manfred Fenzl, également vendus par Compass.

Pour les détails des canaux, l'ANWB (sorte de Touring Club) vend des cartes très détaillées, au format des cartes Michelin, dans ses boutiques que l'on trouve dans la majorité des villes. On peut également les acquérir par correspondance à l'adresse suivante : ANWB, Postbus 93200, 2509BA Den Haag ou www.anwb.nl.

On peut éventuellement se contenter d'une carte qui indique les itinéraires possibles en fonction du tirant d'air du bateau, ainsi que les heures d'ouverture des ponts : « Vaarkart Nederland », « Openingstijden spoorbruggen », « Staande mastroute door Nederland ». Cette carte peut être obtenue gratuitement auprès de l'ANWB. Dernière information de mai 2005 : cette carte n'indique plus les heures d'ouverture des ponts. Il est à noter que l'on peut naviguer de Flessingue à Amsterdam avec un tirant d'air de 24m.

L'ANWB publie un atlas « Staande Maastroute Willemstad/Delfzijl » au prix de 15€ qui fournit toutes informations utiles sur l'itinéraire sans problèmes de tirant d'air du sud au nord du pays et avec tous les détails sur les passages d'écluses et de ponts.

L'ANWB publie également une carte plastifiée qui précise les règles et le point de traversée du chenal de Rotterdam : « Richtlijn oversteken Maasmond » (Informations précisées plus loin).

Pour le tourisme terrestre, les guides touristiques tels que le Guide Vert de Michelin sont fort utiles.

2. Y aller

L'orientation générale des côtes fait que, en application de « la loi du cycliste » (à la voile comme à bicyclette, on a toujours le vent dans le nez !), on peut se trouver pénalisé par du vent de Nordet à l'aller et du sud ouest au retour ! Il faut donc en tenir compte dans son programme !

A titre d'exemple, je suis resté bloqué, sur la route du retour, 7 jours à Dunkerque à la mi-août 2006 et 8 jours à Ostende fin juillet 2007, des vents de secteur WSW entre 6 et 8 rendant cette navigation de retour impossible en solitaire à bord d'un bateau de 8m.

2.1. De Deauville à Dunkerque :

Cette navigation côtière ne présente pas de difficultés particulières.

Les distances sont raisonnables : environ 30 milles de Deauville ou Le Havre à Fécamp, 30 de Fécamp à Dieppe, 52 de Dieppe à Boulogne, 46 de Boulogne à Dunkerque.

Sauf intérêt personnel particulier associé à des arrivées aux heures favorables, nous recherchons les ports permettant un accès à toute heure.

Le meilleur point de départ est incontestablement Le Havre car cela permet d'attraper le courant favorable dès le virage de la Hève jusqu'à Fécamp et au-delà.

Il est préférable de passer au large de l'entrée du terminal pétrolier d'Antifer à partir de 4B de ouest à nord-ouest. Lorsque l'on monte de Deauville ou du Havre, un contre-courant, associé au plateau côtier qui s'étend jusqu'à Etretat peut lever une mer forte par vent d'ouest à nord-ouest juste après l'entrée du port. En juillet 2005, je me suis fait coucher par une lame par vent d'ouest 4B, après en avoir embarqué quelques unes !

Ne pas oublier que l'entrée à Fécamp, St Valéry et Le Tréport peut être délicate, voire dangereuse par mauvais temps. Notamment à Fécamp, même par beau temps, se méfier du courant traversier juste à l'entrée. Ce ne sont pas des refuges éventuels. Il en va de même pour St Valéry sur Somme, avec des chenaux incertains autant que variables.

Excellent accueil à Fécamp avec aide éventuelle à l'amarrage. Sanitaires gratuits et de très bonne qualité. La surface de l'eau est nettoyée par un engin avaleur de détrit. Station à carburants accessible 24h/24 paiement par carte. Egalement station gratuite de récupération des effluents divers. En cas de besoin, on peut faire un arrêt gratuit de moins de 6 heures pour attendre une renverse de courant.

Dieppe est accessible par tous temps. Accueil assuré tard le soir, jusque vers 22h en saison. Si on n'est pas accueilli par le canot du port, appeler sur VHF9 pour obtenir une place. Il faut un code pour sortir des pontons. En cas d'arrivée très tardive, on peut l'obtenir en appelant Dieppe port sur VHF12. Dieppe est probablement le port le plus cher du secteur (mais les douches sont gratuites !). Dans une version précédente, je qualifiais Dieppe de « port le plus sale de la région », à cause de détrit flottant à la surface (provenant pour la plupart des promeneurs et des pêcheurs). En 2007, j'ai eu l'heureuse surprise de constater que l'eau du port était propre !

Lorsque l'on entre à Dieppe, il faut également prendre garde aux lignes des pêcheurs de la jetée ouest qui atteignent parfois le milieu du chenal. Ce n'est pas toujours facile à gérer lorsque l'on est occupé aux manœuvres et certains n'hésitent pas, comme à Calais, à faire des lancers volontaires vers le pont, avec plombs et hameçons, voire un grappin !

A partir de Fécamp ou de Dieppe vers Boulogne, on dispose de plus de 8 heures de courant favorable que l'on peut exploiter au mieux en fonction des possibilités du bateau par rapport aux conditions météo. Ainsi l'heure idéale de départ de Dieppe se situe à PM Cherbourg -3 heures. En moyenne, avec un bateau marchant à 5 N, il faut compter environ 11 heures en route directe.

Mais dans ce cas, on devra refouler le courant de jusant pendant une partie de la route. On peut donc optimiser en partant de Dieppe avant la renverse de basse mer (courant plus faible), pour terminer aux abords de Boulogne au début du jusant. Question d'appréciation personnelle.

Toutefois, dans des conditions particulièrement favorables (vent, coefficient de marée), ce temps de parcours peut être considérablement réduit. En juillet 2007, avec un coefficient de 85 et un vent de travers 3/4B, j'ai réalisé 4,5N de moyenne sur l'eau et 6,6N sur le fond, soit un temps de trajet de 8 heures avec un courant favorable de bout en bout, sur 53 milles.

Avec un bateau rapide (exemple un RM 10,50), on peut bénéficier de 12 heures de courant à la montée vers le nord.

Par beau temps, au départ de Dieppe, on peut passer relativement près de la côte, à éviter dès que le vent fraîchit en raison de la faiblesse des fonds. Il est alors préférable de monter en laissant le banc Vergoyer à bâbord, bien balisé. Il faut éviter d'aller de l'autre côté, route des cargos. Par mauvais temps la mer brise sur la rive est du Vergoyer et sur le Banc Bassure.

2.1.1. Boulogne :

Boulogne est une escale quasiment inévitable et le port est saturé en saison, surtout des bateaux hollandais qui migrent vers le sud en début de saison et remontent avant le 15 août.

En venant du nord, surtout par mauvaise visibilité, il faut reconnaître le caisson marquant l'extrémité de la digue submersible nord.

L'entrée est large, mais attention aux courants traversiers, donner du tour au musoir.

Après être entré dans la rade, **ne pas faire route directement vers l'arrière port** comme indiqué sur les cartes de détail et les Instructions Nautiques pour le Plaisance, sur l'alignement du chenal à 122° en raison d'un banc de sable débordant largement la rive nord du chenal, cause de nombreux échouements de plaisanciers.

La pratique locale est de faire route au 145 vers la bouée rouge RC2. Lorsque l'on a passé l'axe de la jetée intérieure nord (Dôme de l'église au dessus de la coupole de Nausicaa par la tourelle du musoir nord au 109), faire route au 109° vers celui ci en donnant un large tour au musoir sud qui est précédé d'un haut fond à la cote 0,70 sur lequel échouent de nombreux imprudents ! Depuis 2002, les pontons sont réservés aux bateaux de passage, à l'exception d'une vingtaine de places pour les bateaux locaux en attente de passage de l'écluse du Bassin Carnot. En saison, le port est saturé à partir de 16/17 heures et on se retrouve vite à couple en 3è voire 4è position en bout de ponton. Donc, toute place libre est bonne à prendre et le

personnel du port est sur les pontons jusque dans la soirée. Comme on dit en Normandie : « au plus fort la pouque ! ».

L'espace entre les pannes est également rempli, ce qui peut poser problème pour un départ matinal si on se trouve au fond. Il y a peu d'eau à marée basse en amont, là où se trouve précisément la pompe à Gazole.

Il faut se méfier du courant, surtout lors des chasses à marée basse qui envoient un véritable torrent vers l'aval.

Les nuits peuvent être bruyantes et un peu agitées en raison du trafic incessant des bateaux de pêche qui travaillent, eux ! Leur sport nocturne consiste à laisser tomber des piles de caisses du quai sur le pont de leur bateau en contrebas ou de laisser la VHF en marche pendant le déchargement.

L'accueil est excellent et les locaux de la capitainerie ainsi que les sanitaires sont neufs et très confortables. On est loin des Algeco antérieurs. Au sujet des installations anciennes, l'auteur du Guide Shell indiquait que les toilettes et douches « pouvaient être utilisées en cas d'urgence » !

Pour l'avitaillement, outre les commerces en centre ville, un supermarché Champion se trouve à 10mn de marche (tourner à droite à la sortie du pont, puis rue à gauche en biais une centaine de mètres après la poste).

Pour les amateurs de tourisme, la vieille ville sur la colline est très agréable à parcourir et l'aquarium Nausicaa, très didactique est une visite à ne pas manquer en cas d'escale prolongée.

2.1.2. Le cap Gris Nez et les approches de Calais :

Il est ensuite préférable de passer le cap Gris Nez avec le courant favorable, encore que l'on puisse le passer aisément en fin de courant de jusant. Avec un coefficient de 87, j'ai quitté Boulogne 2 heures avant la renverse que j'ai rencontré 20mn après avoir franchi le Gris Nez. C'est une solution particulièrement intéressante car elle permet de rejoindre au moins Nieuwpoort en supprimant l'arrêt à Dunkerque. Si les heures de renverse figurent sur les cartes on peut tout simplement appliquer la « **règle des 3 heures** » à Boulogne comme dans les ports de la Mer du Nord. La renverse de basse mer a lieu environ 3 heures avant la pleine mer locale et la renverse de pleine mer environ 3 heures après la pleine mer locale.

En été, des bancs de brume parfois épaisse peuvent s'abattre soudainement sur le Pas de Calais (« Pas de Calais, pas de visi ! »). Il est donc capital de toujours bien connaître sa position, surtout après le Gris Nez où on rencontre le chenal d'accès au port de Calais avec en moyenne un Ferry (localement on parle de « malle ») toutes les 6 minutes !

On ne peut que recommander de rester à l'écoute sur VHF 16 où sont annoncés les bulletins d'information du CROSS sur VHF 79 particulièrement utiles en matière de visibilité car celle-ci peut changer rapidement, voire être relativement réduite à un point et nulle à 1 mille de là.

Attention à la numérotation des bouées du chenal de Calais qui a été changée en 2006, même si leur position n'a pas été modifiée (attention, les cartes « Navicarte 1010 » encore vendues

en 2007 n'intègrent pas ces modifications, pas plus qu'elles ne représentent le nouveau balisage de la passe de Zuydcotte, en place depuis plusieurs années).

En raison de ce trafic, on peut longer le chenal en laissant les bouées vertes à bâbord et traverser le chenal entre CA1 (ex CA5) et CA2 (ex CA6) ou au ras des musoirs des jetées. Cette dernière solution est préférable en cas de faible visibilité car la distance est réduite et les ferries vont très lentement. De plus, on peut organiser la traversée devant la passe après avoir appelé Calais Port sur le 17. Ils sont très coopératifs.

La route la plus directe consiste à couper le chenal entre la bouée Quenocs (ex CA3) et CA2 (ex CA6) pour rejoindre l'entrée du chenal de Dunkerque. Les ferries en provenance de Douvres virent la CA 2, il faut donc être très attentif à leur changement de route. On évite ainsi les hauts-fonds entre le Gris Nez et CA1 (ex CA5) où la mer peut lever même par beau temps.

Attention toutefois à la présence de trémails (filets constitués de 3 nappes superposées), au sud ouest de « Les Quenocs » (ex CA3) à proximité du Petit Blanc Nez, qui aiment particulièrement les hélices (source S.N.S.M.) et à une épave affleurante au sud de CA1 (ex CA5). En cas de brouillard, on peut toujours demander à Calais Port sur VHF17 si un ferry risque de poser un problème. Dans ce cas, il existe aussi la solution de sacrifier le mousse aux dieux de la mer ou de croiser les doigts avant de traverser en fermant les yeux!

Nouvelle identification des bouées aux abords de Calais à partir de début 2006 :
CA3 devient « Les Quenocs », CA5 > CA1, CA8 > CA4, CA10 > CA6, CA4 >
« Calais Approche », CA2 > « Ridens ».

2.1.3. Calais :

Les entrées et sorties sont réglées par des feux de signalisation. En raison de la fréquence des mouvements de ferries, ces feux ne sont que rarement en notre faveur ! La meilleure solution consiste alors à approcher à quelques dizaines de mètres du musoir ouest et à appeler Calais Port sur VHF17. Avec l'aimable permission des autorités locales, on peut généralement se glisser juste derrière un ferry et longer impérativement la jetée ouest de près pour ne pas gêner, sinon les pêcheurs à la ligne qui réagissent parfois très mal : en 2005, j'ai ainsi reçu sur le pont un bas de ligne avec un plomb de 200g et tous les hameçons, résultat d'un lancer intentionnel. On peut utiliser la même technique pour la sortie.

Des bouées d'attente sont mouillées à proximité de l'entrée du port de plaisance (porte plus pont). Le clapot y est permanent, de jour comme de nuit, à cause des mouvements de ferries incessants.

2.1.4. La Mer du Nord :

En général, rester dans la zone de navigation côtière et éviter la route des cargos.

En zone côtière, les bancs de sable (les ridins) sont parallèles à la côte, en pente douce vers le large et accores du côté de la terre. Il faut donc soigner la navigation et suivre les chenaux balisés, impératif à marée basse. Par mauvais temps, même à marée haute, la mer peut briser dangereusement sur les ridins. A partir du cap Gris Nez, il est indispensable de disposer de cartes détaillées et à jour afin de bien repérer tous les bancs de sable ainsi que le balisage que l'on doit rencontrer. Se souvenir que le GPS, précis, est confronté à l'imprécision des cartes (lire à ce sujet la brochure du Shom sur le GPS et son utilisation), surtout en cas de brouillard. Se méfier des traceurs de carte qui utilisent comme matière première les cartes papier « scannées » ou vectorisées selon les systèmes et souffrent des mêmes incertitudes outre les erreurs dues aux traceurs eux-mêmes. A titre anecdotique, lors d'une entrée à Blankenberge, le traceur du GPS nous plaçait **sur** l'estacade !

D'une manière générale, toujours naviguer là où l'eau est foncée. Si elle devient jaunâtre, c'est que l'on est au-dessus d'un banc de sable et un suivi attentif au sondeur s'impose.

Après Calais, rejoindre le chenal Dunkerque ouest, bien balisé par des bouées espacées d'un mille et peu fréquenté.

Sur le chemin du retour, la durée du courant est nettement inférieure à celle de l'aller. En fonction des conditions du jour et des performances du bateau, on peut alors quitter Dunkerque entre 1h1/2 et 2 heures avant la renverse afin de franchir le Gris nez avec un courant encore favorable. Si on constate un retard qui ne permettra pas de franchir le Gris nez à temps, il peut être opportun de faire une escale intermédiaire en attendant la renverse, par exemple Calais entre Dunkerque et Boulogne pour éviter de peiner contre le courant. Cette remarque est également valable avec un « arrêt-renverse » à Fécamp entre Dieppe et le Havre. Cela permet éventuellement la prise d'un repas aussi complet que confortable ou une petite sieste réparatrice au lieu de ramer contre le courant !

2.1.5. Dunkerque :

Entrée large et facile. Longer la digue nord pour rejoindre les marinas réservées à la plaisance. A bâbord, le Port du Grand Large, facile d'accès et bien équipé (gazole, sanitaire, agent Volvo). Un inconvénient toutefois est la distance du centre ville. Excellent restaurant à la marina.

Un peu plus loin à tribord se trouve la marina du Yacht Club de la Mer du Nord. Ponton visiteur en long du côté du chenal et catways de l'autre côté. Toutefois, le trafic génère du clapot. Joël, le maître de port, très serviable comme toute son équipe, se fait un plaisir d'attribuer une place à l'intérieur en fonction de ses disponibilités. Fait exceptionnel dans un port français, les pontons sont dotés d'un poste d'eau avec tuyau sur enrouleur tous les 15 mètres environ ! Il est à noter que par suite d'on ne sait quelle manœuvre politicienne, la marina du YCMN ne figure sur aucun document édité par la région Nord pas de Calais, notamment au Salon Nautique de Paris !

Une bonne bière sur la terrasse du Yacht Club en fin de journée est toujours un moment agréable. A signaler l'excellente moules frites moins chère qu'en Belgique mais dont les moules sont nettement plus petites!

L'approvisionnement en gazole est facile.

L'escale de Dunkerque fournira l'occasion d'une visite à la Duchesse Anne, miraculeusement rescapée d'une destruction certaine par les bons soins de notre Marine Nationale (la destruction pas le sauvetage !) et amarrée à proximité de la marina. Le Musée Portuaire est également d'un intérêt certain. Outre une exposition permanente retraçant l'histoire du port, on peut y voir régulièrement des expositions thématiques temporaires (les routes de Chine en 2004, le Cap Horn en 2005, les Pêcheurs d'Islande en 2006). Un autre centre d'intérêt est le Bastion 32, reste des anciennes fortifications où est installé un musée consacré à l'opération « Dynamo », embarquement des troupes britanniques et françaises encerclées dans la poche de Dunkerque en juin 1940.

Le centre ville est éloigné (supermarché Monoprix à 20mn de marche, demander un plan de la ville à la capitainerie). Toutefois, en longeant la rive opposée du bassin où est amarrée la Duchesse Anne, après l'énorme bâtiment de la Communauté Urbaine, on trouve à gauche un centre commercial avec un supermarché Atac. Sauf cas de famine à bord, éviter toutefois d'y acheter du pain (ou ce qui est vendu comme tel !), le plus infâme que j'aie jamais consommé.

Une particularité du trafic VHF local : les écluses du port se sont attribué le canal 6 qui est normalement un canal bateau-bateau.

Naturellement ; une visite à la sirène de Dunkerque s'impose, marque spéciale à proximité de l'entrée de la rade.



La sirène

Après Dunkerque, suivre le chenal Dunkerque Est en notant l'inversion apparente du balisage, avec les bouées rouges à laisser largement à bâbord. Ces bouées sont au ras des bancs de sable. Cela vaut surtout pour la E6, posée sur le banc de sable à marée basse et qu'il vaut mieux contempler de loin !

En fonction des conditions météorologiques, on peut facilement aller directement de Boulogne à Nieuwpoort, voire Ostende dans la marée. Pour cela, il est préférable de sortir de Boulogne 2 heures avant la renverse que l'on rencontrera au niveau du cap Gris nez, voire au delà. On bénéficiera ensuite du courant portant.

2.2. De Dunkerque à la frontière belgo-hollandaise :

Météo : des bulletins sont diffusés en néerlandais et en anglais (débit lent facile à noter) par Ostende Radio sur VHF 27 à 07h20 heure légale, 08h20 et 17h20 T.U. pour les zones Thames et Dover. Pour Escaut, Antwerpen sur canal 24 à H+03 et H+48 pour les avis de vent fort pour les petits navires (!).

Avis sécurité : en Belgique, sur canal 69 à H+10.

Météo sur Internet : www.meetnetvlamsebanken.be-ftp/kustweerbericht/inter/interwindgolven

Marées : les horaires des marées dans les ports belges sont disponibles sur Internet :

- Zeebrugge : www.portofzeebrugge.be/getijtafels

- Tous ports : www.kustweerbericht.be/getijboekje2008-02-07

2.2.1. Dunkerque – Nieuwpoort :

En face de Zuydcoote et si on est parti de Dunkerque vers la mi-marée, on peut continuer sur le même cap par beau temps et en prêtant quelque attention aux hauts-fonds de la **passé de La Panne**, en fonction de la marée.

Cette passe est facilement franchissable et particulièrement bien balisée avec un système de 8 bouées jaunes marquées N, NW, W, etc. A ma connaissance, ce balisage figure uniquement sur la carte néerlandaise 1801.2. A partir de la marque spéciale en face de Bray-Dunes (51°06N, 02.31, 2E), faire route au 70 sur la marque SW à laisser à bâbord, puis la marque NE à laisser à tribord (cap 35). On franchit ainsi la passe de La Panne, sur des fonds de 2 à 3m, en parant les cotes inférieures à 1m, en laissant à tribord la cardinale nord qui balise un fond à la cote 0,1.

En général, la plupart des bateaux empruntent la **passé de Zuydcoote** on fait route au nord-est après la bouée E8 pour emprunter la passe, en surveillant la dérive due au courant. **Attention, en 2005, le balisage de la passe a été modifié de manière significative en raison de la progression vers l'est du ridin du banc Hill, à l'ouest de la passe** (attention, les cartes « Navicarte » encore vendues en 2007 n'intègrent pas cette modification).

Attention, au NNW de Zuydcotte, entre les bancs Hill et Smal a été mise en place une zone d'élevage de moules sur filières, zone interdite à la navigation. En principe, cette zone est en dehors de notre route (Voir informations et cartes à la fin du document).

Après la bouée vert fluo «Trappegeer», la route est claire vers l'est, à l'exception de Stroombank (2,10m) et de Wenduinebank (3,40m), bien balisés.

On découvre alors la splendeur de la côte belge, basse (plat pays oblige !) et bordée d'un mur d'immeubles.

2.2.2. Nieuwpoort :

Pas de problème particulier, sinon par mauvais temps. Comme à Ostende et Blankenberge, l'entrée se fait entre deux estacades en bois.

Il arrive que les ducs d'Albe de la rive nord du chenal servent de support à des expositions de sculptures, comme en 2004.



Balise belge

Nieuwpoort dispose de 3 marinas : Vlotkom au fond à droite, Novus Portus (néerlandophone) tout droit et marina de l'armée de l'air, au fond à gauche, excellente.

J'apprécie personnellement la marina de l'armée de l'air. Accueil francophone excellent. Avant d'arriver, appeler sur VHF23 « Air Force Marina » pour obtenir une place, avec une forte probabilité d'avoir quelqu'un au ponton pour vous aider.

Si on n'appelle pas en arrivant, repérage par caméra et la capitainerie vous appelle en français avec le nom de votre bateau. Les pontons visiteurs pour les gros bateaux (avec catways de 10m !) sont juste en face en arrivant. Le règlement du club prévoit même que ses membres ont le devoir d'aider les visiteurs à s'amarrer !

Le coût de stationnement est très raisonnable (11,75€ par nuit pour un bateau de 7,90m en 2006). Sanitaires gratuits et impeccables. Nombreux services carénage express, glace, téléphone, WIFI gratuit, pain livré sur commande avant 18h, restaurant cité au Gault et Millau 2004.

Un supermarché OKAY se trouve à une vingtaine de minutes. Attention il n'accepte aucune carte de paiement autre que Bankontakt locale.

Souvent, les Français préfèrent également Vlotkom, francophone et siège du KYCN. Ponton visiteur et à gazole immédiatement à bâbord après l'entrée. Le responsable propose une place dans la marina si on le souhaite. Selon une information recueillie en 2007, une borne Internet gratuite est à la disposition des plaisanciers.

Dans le chenal d'entrée de Vlotkom à marée basse de 90 et avec un tirant d'eau de 1,90 à 2,00m, le pied de pilote a l'épaisseur d'une page de l'Almanach du Marin Breton. Attention à la sortie, un signal lumineux « Stop » sur un duc d'Albe à tribord indique un mouvement de gros navire dans le chenal principal.

En direction de l'est, la renverse de basse mer a lieu à PM locale -3h20. Vers l'ouest : PM locale + 3 heures. On trouve également plusieurs shipchandlers sur le terre-plein de la marina Novus Portus.

En faisant le tour du bassin de Vlotkom à pied et en longeant le chenal, on trouve à 500m environ le Shiphandler West Diep, bon accueil et bon service.

Le restaurant du KYCN est réputé excellent, mais lors d'un de mes derniers passages, j'ai constaté que le personnel ne parlait plus français. Les moules frites en ville sont chères !

Avitaillement en gazole : jusqu'à 2007, le gazole distribué dans les ports et marinas était rose et détaxé. C'est maintenant terminé et je l'ai payé 1,10 € en juillet 2007.

Pour l'avitaillement de l'équipage, un supermarché se trouve de l'autre côté du boulevard (côté Vlotkom) longeant la côte. Contourner le bassin jusqu'à l'angle où se rassemblent les camping cars, rejoindre l'avenue où circule le tram côtier et traverser, le supermarché est juste en face.

Un projet d'agrandissement vise à créer 550 places supplémentaires qui s'ajouteront aux 1800 places actuelles.

Le tramway côtier La Panne-Knokke le Zoote permet de rejoindre Ostende en une quarantaine de minutes pour 2,50€.

2.2.3. Ostende :

C'est la Mecque des kippers et des moules frites.

Il n'y a pas de problèmes pour l'entrée, mais attention au « Sea-Cat » et au trafic en général. Il faut absolument respecter les signaux lumineux au mât situé à bâbord à proximité de l'enracinement de l'estacade. Les feux, sous forme de barres verticales ne sont pas toujours très nettement visibles.

A partir de 2008 sont prévus des travaux de démontage des estacades de chaque côté du chenal d'entrée en vue de les remplacer par des enrochements similaires à ceux de Zeebrugge.

Il existe 3 possibilités d'escale :

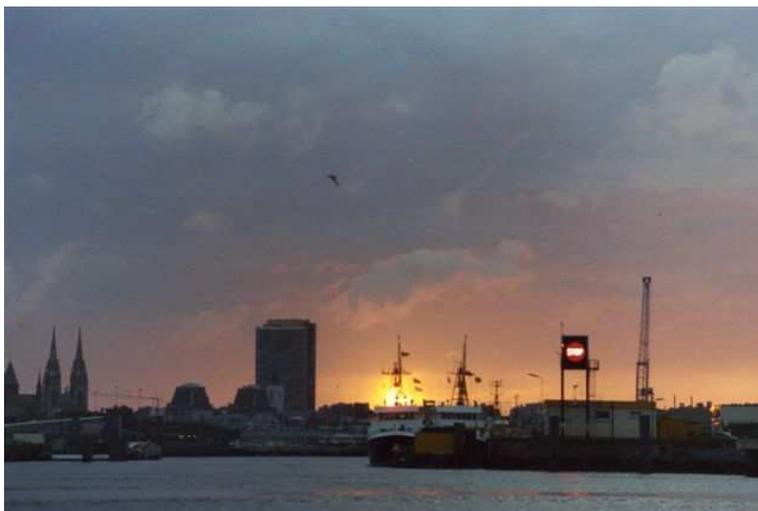
- Pour ceux qui apprécient la tranquillité absolue, aller au fond du port à la marina du RYCO. Il faut toutefois faire attention au courant à marée descendante et basse. Il vient de l'amont et traverse en diagonale la zone des pontons, ce qui peut compliquer quelque peu les manœuvres. Les bateaux en escale sont très bien soignés par Didier, le maître de port. Pontons neufs en 2005. (en 2007, 21,00 € pour 7,90m). Sanitaires gratuits ouverts 24h/24 (code). Le bar du RYCO, avec terrasse, est très agréable. Les points négatifs : le cadre est celui du fond du port de commerce, les bornes électricité/eau peuvent être un peu loin. L'autre inconvénient est la distance du centre ville, par le tramway (1,50 € et 8mn pour la gare centrale). C'est le seul endroit à Ostende où l'on peut acheter du gazole, en bidons à une station service voisine.

L'ordinateur qui était à disposition dans le hall du RYCO a été supprimé en 2007 et remplacé par la Wifi. Pour ceux qui n'ont pas d'ordinateur portable avec Wifi à bord, il faut aller en ville au Cybercafé dans Louisa Straat.

Didier, le maître de port, passionné par l'Extrême Orient pratique la sculpture avec du cuivre.

Pour les achats, outre le supermarché Delhaize à proximité du bassin Mercator, on prend l'avenue à gauche en sortant de la marina, puis la voie en biais après Marine Yacht Center pour trouver boulangeries et supermarché Lidl à quelques minutes de marche

Lors du départ, veiller à respecter le signal « STOP » éventuellement allumé sur un duc d'Albe à droite, qui indique un mouvement de navire.



Marina du RYCO : mouvement de navire en cours

- Au cœur de la cité, le bassin Mercator, accessible par une écluse qui ouvre pratiquement à la demande, avec toutefois une attente pour un regroupement des bateaux candidats à l'entrée ou à la sortie. Le bassin est très calme, mais il est difficile d'y trouver une place.

Un supermarché Delhaize se trouve à 5mn de marche, également à 5mn de la gare où arrive le tram : en face du Mercator.

Pour quitter le bassin Mercator, il est préférable de prendre rendez-vous la veille et l'heure de sortie peut être assez élastique.

- La marina du Royal North Sea Yacht Club à droite en entrant, le bassin Montgomery. C'est également à proximité du centre ville : en entrant dans la rue en face, on se retrouve en plein quartier commerçant avec de petits supermarchés dans cette rue ou sur la place proche. On s'amarré le nez au quai et l'arrière sur bouée ou le long d'un ponton, avec plusieurs bateaux à couple. Le maître de port, très serviable, communique à grande distance sans mégaphone ! Voir avec lui l'organisation d'un départ matinal en saison, car la marina est complètement pleine. Le principal inconvénient est le clapot causé par le trafic dans le chenal proche. Par ailleurs, il faut ne pas être indisposé par des douches collectives... comme à l'armée.

Si on a besoin d'échouer le bateau, par exemple pour cause de bout dans l'hélice, on peut utiliser le gril de carénage du bassin Montgomery avec l'accord du maître de port. Attention toutefois car les tins sont couverts d'une végétation d'algues extrêmement glissantes et le bateau risque de dérapé en se posant sur sa quille, au risque d'y perdre le gréement (expérience personnelle, mais j'ai sauvé le gréement)!

Outre Marine Yacht Center, shipchandler et agent Jeanneau, situé presque en face de la marina du RYCO, on trouve la coopérative maritime, particulièrement bon marché sur Hendrick Baels Laan, le long du bassin de pêche à 10mn de la marina du RYCO ainsi que Lefebvre Sails, voilier dans la même rue. Pour des réparations polyester, le chantier Vassard se trouve dans Jacobs Straat, perpendiculaire à la précédente.

On trouve quelques journaux français et magazines (rares) chez Delhaize pour les journaux seulement et quelques magasins de presse. Pour un séjour un peu long, lorsque la bibliothèque du bord est épuisée, une librairie (ex Librairie Internationale) dans Buytenstraat (près de Marie-José Plein) vend des livres français avec un assez bon choix.

Pour les moules frites, un établissement peut être recommandé : « De Mall Boot », sur le quai. Quant aux kippers, ils pendent toute la journée aux étals sur le quai, fumés au gaz d'échappement et à la poussière ambiants.

Distributeurs de billets dans Kapelle straat qui donne sur le bassin Mercator. Toutefois, tous n'acceptent pas les cartes internationales.

Gazole : aucune possibilité autre que d'aller au fond du port et se rendre à une station service avec des bidons !

En direction de la Hollande, la renverse a lieu à PM -2 et dans l'autre sens à BM -2.

2.2.4. Blankenberge :

L'entrée est **dangereuse par mauvais temps** en raison de la remontée des fonds et de la faible profondeur aux abords de l'entrée. Dans ce cas, entrer à Zeebrugge. D'une manière générale, bien suivre l'axe du chenal.

Approvisionnement en carburants à tribord en entrant, utiliser l'interphone.

Le port en ville (oude Jachthaven), à bâbord est assez encombré. Il est géré par le club local et on est accueilli très aimablement. Les voisins de ponton, plaisanciers locaux sont toujours prêts à aider le visiteur étranger.

Une originalité locale : les bateaux sont taxés en fonction de leur largeur, ce qui, au fond, n'est pas illogique !

La ville présente peu d'intérêt touristique, sinon des villas style Arts Déco dans la partie ancienne. Elle est en saison envahie par les vacanciers qui résident notamment dans les barres d'immeubles en bordure de mer et dont les déplacements entre plage et ville ressemblent à la marée. Les commerces, dont un supermarché sont concentrés autour de la grand place.

A côté du shipchandler qui gère également le ponton à carburants, un voilier m'a été recommandé par des amis plaisanciers locaux.

2.2.5. Zeebrugge :

En cas de mauvais temps rendant dangereuse l'entrée à Blankenberge, c'est une solution sûre et facile, recommandée par les plaisanciers locaux : entrée large et profonde comparable au Havre, mais attention au trafic des cargos et ferries et aux panneaux de signalisation.

Toutefois, nos bateaux ne sont pas astreints à respecter ces feux à condition de demander la permission d'entrer par VHF 71 au « Port control ».

Le port de plaisance se trouve au fond, au sud du phare intérieur SS(verkeer). Il faut compter 40 minutes depuis l'entrée pour le rejoindre. Le port de plaisance est maintenant installé dans l'ancien bassin de pêche.

Sauf conditions particulières, il est préférable de manœuvrer pour affaler les voiles à l'entrée du bassin de plaisance, bien abritée, plutôt que dans l'avant port dès le franchissement des digues.

C'est un des rares ports de plaisance où le maître de port vous attend au ponton pour prendre vos aussières. Tarif : 15,88 € pour 7,90m en 2004, douches gratuites. Prévoir des moyens de lutte contre les moustiques.

Des programmes de construction de petits immeubles visent à transformer les alentours du bassin en zone résidentielle avec galeries d'art etc... Un bateau feu et un sous-marin sont exposés dans le bassin.

Un supermarché bien approvisionné se trouve à 10mn à pied, de l'autre côté de la grand route (se faire expliquer).

Dans les ports belges comme dans les ports hollandais, ne pas oublier de passer la raclette prévue à cet effet dans la cabine de douche après utilisation, sous peine de passer pour un individu que l'on pourrait qualifier de « rustique ».

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.

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 traînards 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'amarrant 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 pâit 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'amarre 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 !



Grevelingenmeer : Mosselplaat

3.4.10 Volkerak :

On passe de l'eau salée à l'eau douce par les écluses de Krammersluizen, ce qui entraîne un temps de passage relativement important puisque l'eau du sas est intégralement pompée et remplacée afin d'éviter d'envoyer de l'eau salée dans le Volkerak. Cela se passe sans variation notable de niveau dans l'écluse.

3.4.10.1. Krammersluizen :

C'est un complexe qui comprend une écluse pour la plaisance (« sport ») et deux pour le trafic commercial.

Le tirant d'air de l'écluse plaisance est limité à NAP+18,50m, indiqué par un panneau lumineux sur le pont qui la domine.

En cas de tirant d'air supérieur, il faut passer par une des écluses du commerce.

Pour ce faire, appeler le contrôle par VHF 22 ou 68 en indiquant le tirant d'air nécessaire. Le pont est ouvrant au-dessus de l'écluse nord.

Si un passage immédiat n'est pas possible, en fonction du trafic, le contrôle invite à s'amarrer au ponton qui se trouve avant l'écluse.

L'ordre d'aller à l'écluse (« go to the lock ! ») arrivera par un des haut-parleurs installés sur le ponton.

On se retrouve alors dans le cas de figure classique des écluses du commerce, avec de grosses barges.



L'accès à Krammersluizen

3.4.10.2. Oude Tonge :

Une escale de charme au nord-est de Krammersluizen et une des rares omissions du guide Imray !

Le chenal d'accès bien balisé est dragué à 2,10 mètres, encadré par deux réserves ornithologiques.



Le canal de Oude Tonge

Après avoir franchi la première porte anti-inondation, toujours ouverte (seuil à 2,20m), suivre le chenal sur environ 1km, à allure très réduite. Le canal, large d'une quinzaine de mètres, est bordé de roseaux où abondent les oiseaux de toutes sortes, peu craintifs, dont les couvées s'éparpillent devant l'étrave. Dans les polders de chaque côté paissent poneys et chevaux en liberté.

En juillet 2002, la profondeur au milieu du canal n'était jamais inférieure à 1,80m avec un fond de vase molle permettant le passage de bateaux locaux calant 2,00m selon le maître de port. Cette profondeur pouvait se réduire à 1,45m près des rives, en fonction des bancs de vase.

En 2003, le chenal devait être dragué à 2,10m, soit pratiquement la cote du seuil des portes anti-inondations. A tribord en entrant dans le port se trouvent des places, l'étrave à la rive et l'arrière sur des pieux avec l'indication de leur disponibilité ou non au moyen de la plaquette verte ou rouge. On peut également s'amarrer le long de la rive opposée ou tout au fond, au cœur du village.

Oude Tonge est un village très calme. Capitainerie et sanitaires d'une simplicité certaine (style Algeco) au fond à droite. Depuis mon passage, la mise en place d'un « village » probablement de mobil homes m'a été signalé sur la rive ouest et les sanitaires ont été améliorés.



Oude Tonge, le port

3.4.10.3. Ooltgenplaat :

Encore une escale de charme non signalée par le guide Imray. L'accès se fait par un chenal étroit entre les arbres, dont l'entrée est bien balisée à partir de la bouée de changement de chenal OP2.



Ooltgenplaat : le canal



Ooltgenplaat : la porte anti inondation

Le fond est d'environ 2m dans le chenal et 2m le long du quai. Electricité au quai, poste d'eau à l'entrée. A tribord en entrant les emplacements sont le nez au quai et l'arrière amarré aux poteaux, avec le système d'étiquette verte ou rouge.



Ooltgenplaat : le port

Ooltgenplaat est un charmant village, malheureusement visité sous une pluie torrentielle en juillet 2007.



Mood Indigo à Ooltgenplaat

On peut en profiter pour réapprovisionner la cambuse au petit supermarché dans le centre du village. Pour cela, prendre la rue principale en direction de l'église, à partir de l'angle du quai côté hôtel de ville. Tourner à gauche juste avant l'église. Le supermarché est à 200m. En face, une station à carburants en cas de nécessité.

3.4.10.4. Volkeraksluizen :

C'est le système d'écluses permettant de passer de Volkerak au Hollandsche Diep.

Le sas pour la plaisance se trouve au nord, avec un tirant d'air de quelque NAP + 18,50m, indiqué par un panneau lumineux.

Dans le cas d'un tirant d'air supérieur, il faut passer par l'écluse la plus au sud, qui dispose d'une travée de pont ouvrante.

Appeler le contrôle sur VHF18 ou 69 pour la grande écluse pour organiser le passage.



Volkeraksluizen : on voit distinctement les rangées de bollards

3.4.11. Hollandsche Diep, Willemstad :

Immédiatement à tribord en sortant de Volgeraksluizen se trouve l'entrée de Willemstad.

Une première marina a été installée dans l'ancien petit port de commerce. La seconde entrée est largement préférable, qui donne accès à une marina et surtout au Binnenhaven. Le choix s'offre donc entre le port intérieur, pittoresque mais très encombré (1,50 à 2,70m) et la marina à bâbord (1,70 à 3,50m).



Willemstad Binnenhaven

Cela vaut largement la peine de tenter d'abord le Binnenhaven, aux vieilles maisons et surmonté d'un moulin transformé en résidence luxueuse. Dès que le vent souffle, les ailes tournent. J'ignore si elles actionnent encore des pompes pour assécher le polder ou fournissent de l'électricité pour l'habitation ! Il faut aller régulariser sa situation auprès du sympathique Havenmeester dont la cabine domine l'entrée. Les sanitaires, à la marina, sont de première classe, avec toutes les facilités souhaitables.

C'est ici que fut bâtie, en 1610, la première église du culte réformé, édifice polygonal original. Contrairement aux allemands luthériens, les hollandais sont calvinistes alors que les flamands sont catholiques, nuances spirituelles autant qu'historiques.



Willemstad, le moulin et l'église de 1610

Gazole.

La route se poursuit ensuite en direction de Dordrecht et Rotterdam.



Les ponts de Dordrecht (*)

En face de Moerdijk (les 2 ponts de Moerdijk coupent le Hollandsche Diep en face), prendre la branche de gauche en direction de Dordrecht (Dordtsche Kil).

3.4.12. En route vers Amsterdam :

C'est la route 8-9 du guide Imray.

On suit le Dordtsche Kil sur 4,5 milles environ avant de virer sur tribord dans le Oude Maas et d'arriver au double pont de Dordrecht.

Il ouvre toutes les heures ou toutes les deux heures (voir guides et cartes) à H+17mn (VHF 71 : « post Dordrecht »).

Suivre ensuite le chenal principal en direction du nord, puis le Nieuwe Maas vers le nord ouest.

Au niveau d'Ijsselmonde, avant le pont Brienoordbrug qui coupe la route vers Rotterdam, virer vers le nord est dans le Hollandsche Ijssel.

C'est à partir d'ici que deviennent nécessaires les cartes de l'ANWB.

3.4.12.1. Gouda :

Avant d'arriver à Gouda, on franchit l'écluse Julianasluis où on peut s'approvisionner en gazole.

Gouda est vraiment le point sensible de ce trajet, à cause de son pont de chemin de fer qui n'ouvre que 4 fois par jour : 6h13, 10h13, 13h13 et 21h43, les jours ouvrables (quelques variantes les samedis et dimanches), ce qui peut entraîner de longues attentes (VHF18). Lors de l'un de mes passages, nous nous sommes présentés vers 13h45, d'où une demi journée perdue !

Il est possible de s'amarrer sur les appontements prévus de chaque côté.



Gouda : le pont routier et le pont du chemin de fer (*)

Au sud du pont se trouve le chenal d'accès à Gouda. Le stationnement est possible dans la marina au fond de Kromme Gouwe, virer à tribord environ 1,5km après avoir quitté le canal principal. Les fonds sont faibles dans Kromme Gouwe. J'ai personnellement dû renoncer avec un tirant d'eau de 2m.

Sinon, continuer jusqu'à l'écluse de Gouda, après avoir franchi un pont.

Après ouverture de la porte côté Gouda, attendre le feu vert du pont en face. Il existe alors deux possibilités après avoir franchi ce pont :

- Virer à tribord dans Turfsingelgracht.
- Franchir un autre pont à bâbord pour s'amarrer dans Kattensingelgracht.

Le premier est plus calme car plus éloigné de la circulation du centre ville. Toutefois, les deux canaux sont pleins en saison et nécessitent un amarrage à couple, pas toujours apprécié des « plaisanciers-péniche », qui occupent les lieux de façon quasi permanente. Les sanitaires sont quelquepart vraisemblablement, mais où ?



Les deux ponts de Gouda

3.4.12.2. de Gouda à Alphen a.d. Rijn et Oude Wetering :

On suit le canal, généralement en file indienne car les rares ouvertures du pont de Gouda entraînent la création de convois comprenant parfois plusieurs dizaines de bateaux. C'est un secteur qui ne pose pas de problèmes particuliers.



Le pont d'Alphen a.d. Rijn (*)

C'est après Oude Wetering que se situe l'embranchement donnant le choix entre deux itinéraires pour se rendre à Amsterdam.

3.4.12.3. vers Amsterdam par Westeinder Plas et Amstelveen :

C'est la route 8 du guide Imray.

On peut naviguer librement jusqu'à Nieuwemeersluis.

C'est là que sont regroupés les bateaux se rendant à Amsterdam pour un convoi partant à 23h00. Il est préférable d'être sur place à 22h00 (VHF22).

Après le passage de l'écluse, le convoi franchit sans encombre les **14 ponts**. Il y a en effet un pont ferroviaire à chaque extrémité et 12 ponts routiers. Le passage est payant.

Dans l'autre sens, les bateaux se regroupent au Singelgracht (Houthaven à l'ouest d'Amsterdam dans le Nordzeekanal) pour le convoi de 02h00 (du matin, bien sûr, ce qui ajoute au charme de l'opération !). Dans ce cas, il vaut mieux y être à 01h00 et prêt au départ à partir de 01h30. Pour le passage nord/sud, aller payer à la cabine du premier pont avant le départ.

Dans le sens nord/sud, compter environ 8 heures sans arrêt jusqu'à Gouda

3.4.12.4. vers Amsterdam par Haarlem :

C'est la route 9 du guide Imray.

Après Oude Wetering, prendre la branche de gauche.

3.4.12.5. Haarlem :

Haarlem mérite une escale.

Les ponts de Haarlem ouvrent selon des tranches horaires (voir guide) et la traversée de Haarlem s'effectue en convois. Le service se termine à 21h00. On peut donc se retrouver... quelquepart le long d'un quai pas équipé pour nous. En principe, il faut s'annoncer sur VHF 18, mais comme il y a généralement plusieurs bateaux, mieux vaut compter sur les indigènes pour le faire.

Normalement, le stationnement pour la journée ou la nuit est possible entre Gravenstenen et Melkbrug et jusqu'au pont de chemin de fer. On peut également s'amarrer le long du quai entre Prinzenbrug et Waarderbrug.

Pour repartir, rien n'est plus simple que d'attraper un convoi au vol. Si on se trouve à plusieurs bateaux voisins désirant repartir au même moment, il suffit de prendre contact avec le Havenmeester, car on constitue alors un convoi.

Les sanitaires identifiés mais non utilisés sont des édicules peints en vert foncé près de certains ponts.

Après avoir passé la nuit à Haarlem en venant du sud ou avant de s'y arrêter en venant du nord, il faut verser son obole au bureau du port (Havenkantoor), qui se trouve côté nord, sur la rive ouest du canal. Il est possible d'y refaire le plein d'eau.

3.4.12.6. de Haarlem à Amsterdam :

Après Haarlem on franchit l'écluse de Grote Sluis, payante : dès que le bateau est amarré dans l'écluse, aller payer à la cabine de l'éclusier.

Ensuite, le pont d'autoroute de Spaarndam ouvre à la demande dans les tranches horaires, en semaine de 05.00 à 06.00, 12.00 à 13.00h, 19.30 à 20.30h. avant de rejoindre le Nordzeekanaal pour Amsterdam. Il faut compter au moins une heure entre la sortie de Haarlem et Sparndambrug.

A 1 mille au Nord de Sparndambrug se trouve une marina.

De chaque côté du pont juste au sud du Nordzeekanal on peut s'amarrer sur des appontements d'attente.

3.4.13. Amsterdam vers la Markermeer :

On poursuit la navigation vers l'est, pour franchir les Orangesluizen (route 15 du guide Imray).

Après l'écluse, suivre le chenal balisé.

Une escale remarquable est Marken ou Monnickendam (carte 1810-6). Attention au tirant d'eau.



Le phare de Marken



Rencontre sur la Markermeer

3.4.13.1. Marken :

Ancien village très pittoresque où ont été conservées intactes les maisons de pêcheurs. Avec un peu de chance, on peut y voir une ou deux vieilles dames en costume traditionnel. L'accès au port est aisé par un chenal balisé. Attention toutefois aux bateaux de touristes. Après l'entrée, virer sur bâbord dans le port municipal. On peut s'amarrer immédiatement à bâbord le long du quai ou bien en face, le nez au quai si on a la chance d'y voir un « carton vert ». Eau, électricité, sanitaires (attention aux heures d'ouverture).

3.4.13.2. Hoorn :

Hoorn était jadis un port important por les traversées lointaines de la Compagnie des Indes Orientales. La ville a gardé de cette époque de nombreuses maisons du 17è décorées de bas-reliefs notamment. Beaucoup de charme.



Entrer de préférence dans l'ancien port (Binnenhaven), à l'entrée étroite, en ignorant les deux marinas de chaque côté. S'amarrer au quai, sud de préférence sous les arbres car c'est plus calme. Il y a un shipchandler le long du quai. Sinon, shipchandlers et diéseliste se trouvent au fond de Grashaven, la marina à gauche en entrant.



Hoorn : quai nord de Binnenhaven

3.4.13.3. Lelystad :

Il s'agit d'une ville neuve, construite sur des terres gagnées sur la mer dans les années 1960. Entrer dans la marina et s'amarrer temporairement au ponton d'accueil tout de suite à gauche. En fonction de la longueur du bateau, prendre une fiche dans une des boîtes au bout du ponton. La fiche indique un emplacement disponible. Ce système est simple et fonctionne à toute heure ! Cette marina est malheureusement très loin du chantier du Batavia.

A tribord juste au nord de l'écluse se trouve une seconde marina, très bien et dont le maître de port parle français. Elle est très proche du chantier du Batavia. Le seul intérêt touristique de Lelystad est la visite du Batavia. Cette visite est passionnante, ainsi que celle des bâtiments annexes relatives aux différents corps de métiers. Commentaire en français sur demande à l'accueil.

Ce navire de la Compagnie des Indes Orientales fit naufrage le 4 juin 1629 sur la côte ouest de l'Australie car son capitaine avait confondu les brisants avec un reflet de lune !

Les quelques 300 survivants de ce naufrage se réfugièrent sur un archipel voisin pendant que d'autres partaient chercher des secours. Sous l'influence d'un illuminé, une mutinerie se déclara parmi les survivants et entraîna un massacre.



La poupe impressionnante du Batavia

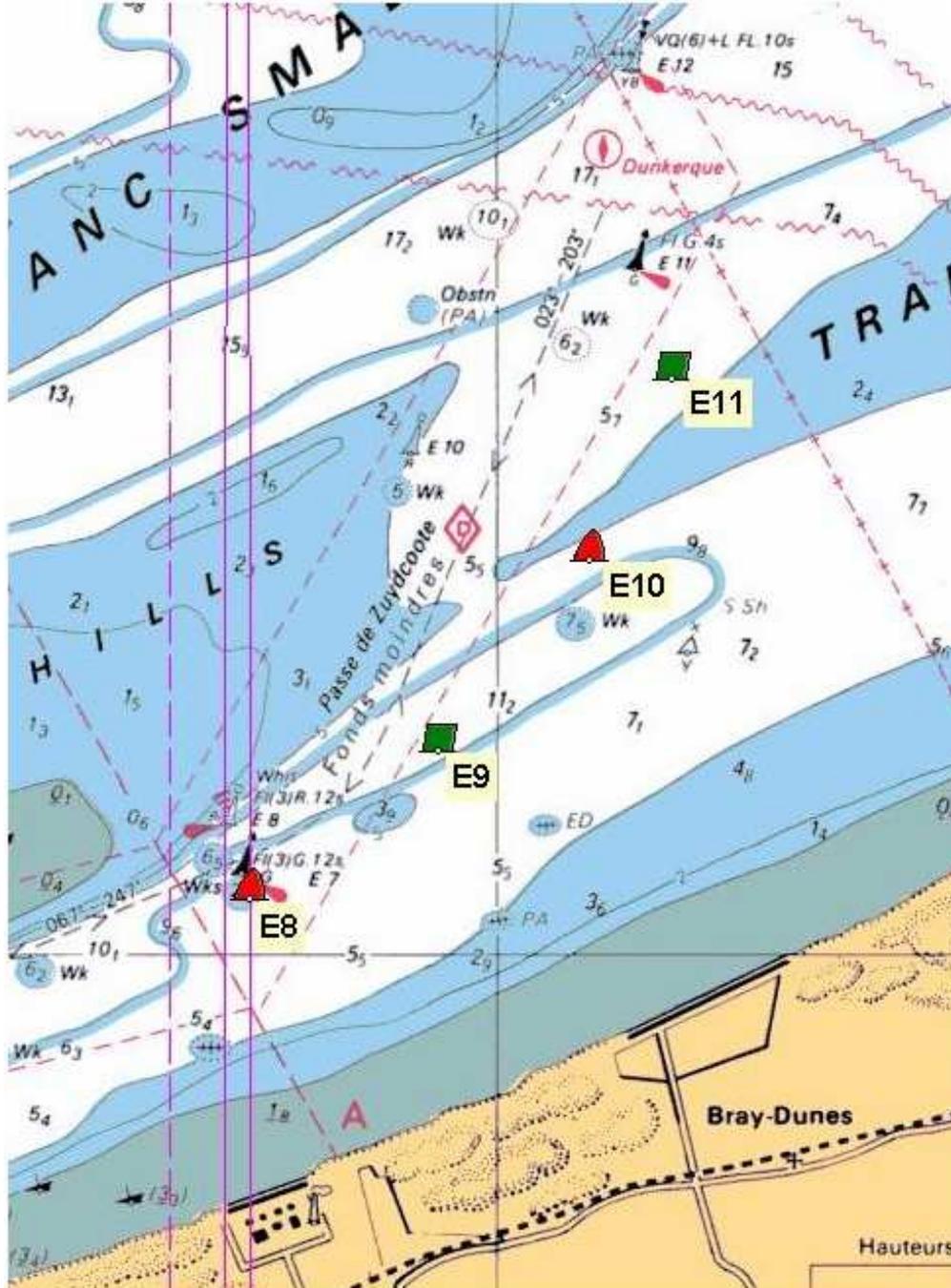
Lelystad est probablement la capitale européenne du moustique dont les hordes sauvages attaquent les équipages en fin de journée et la nuit !

3.4.13.4. Muiden :

Canal et marina au sud de l'île de Pampus. Chenal d'accès bien balisé et marina très agréable. Chantiers et shipchangers à proximité. Sanitaires excellents au Yacht Club Royal.

En arrivant, se rendre d'abord au ponton du bar du Yacht club. Demander une place au maître de port (bureau à une vingtaine de mètres).

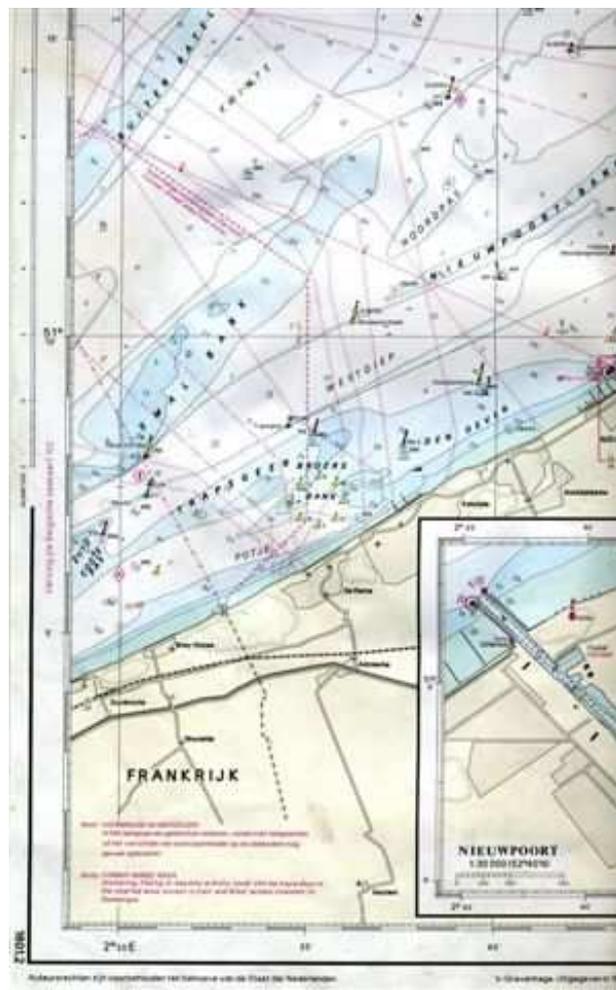
En franchissant l'écluse payante, on trouve une seconde marina un peu moins chère, quelque peu rustique et quasiment sous le pont de l'autoroute, donc bruyante.



Balisage de la Passe de Zuydcote depuis juin 2005

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord informe les navigateurs (avis 056 du 08/06/2005) que dans le cadre de la modification du chenal d'accès EST au port de Dunkerque dite « passe de Zuydcote » :

- La bouée "E4" (LFCA19600) est définitivement déplacée à la nouvelle position :
51 04.515 N - 002 24.520 E (WGS 84)La bouée "E10" (LFCA19450) est définitivement déplacée à la nouvelle position :
51 06.259 N - 002 30.405 E (WGS 84)La bouée "E11" est définitivement déplacée à la nouvelle position :
51 06.849 N - 002 30.831 E (WGS 84)La bouée "E7" (LFCA 19520) est définitivement supprimée. La bouée "E8" (LFCA 19480) est définitivement déplacée à la position :
51 05.1204 N - 002 28.5983 E (WGS 84).
- Création de la bouée "E9" (latérale tribord 2 éclats verts période six secondes) à la position :
51 05.6119 N - 002 29.6015 E (WGS 84).



Passe de La Panne

Carte 1801.2 Koninklijke Marine, Dienst des Hydrografie

Passé de Zuydcote, les moulières depuis l'été 2007

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

BP 1 – 50115 CHERBOURG ARMÉES

Cherbourg, le 10 janvier 2007

ARRETE PREFECTORAL N° 02 / 2007

Division "action de l'Etat en mer"

☐ : 02 33 92 65 25

Fax : 02 33 92 59 26

PORTANT INTERDICTION DE LA CIRCULATION ET DU MOUILLAGE DES NAVIRES, ENGINS OU EMBARCATIONS AINSI QUE DE LA PECHE, DE LA BAINNADE ET DE LA PRATIQUE DE LA PLONGEE SOUSMARINE ET DES SPORTS NAUTIQUES DANS UNE ZONE AFFECTEE A L'ELEVAGE DES MOULES AU LARGE DE ZUYDCOOTE (NORD).

Le contre-amiral Philippe Périssé

préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,

Vu la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, et notamment son article 63 ;

Vu le décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines ;

Vu le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Vu l'article R 610-5 du code pénal ;

Vu l'avis de la commission nautique locale du 21 octobre 2005 ;

Vu la proposition du directeur départemental des affaires maritimes du Nord ;

CONSIDERANT qu'il a été créé une zone de production de moules sur filières en mer au large de la commune de Zuydcote (département du Nord) ;

CONSIDERANT que, pour des raisons de sécurité, il y a lieu d'interdire la navigation, la pêche, la baignade, la pratique de la plongée sousmarine et des sports nautiques dans le périmètre affecté à l'élevage des moules ;

2 / 3

ARRETE

Disposition préliminaire :

Les coordonnées géographiques sont exprimées en degrés, minutes et dixièmes de minute dans le système géodésique ED50. Une représentation cartographique de la zone réglementée est annexée au présent arrêté. En cas de litige résultant d'éventuelles discordances entre le texte et sa représentation cartographique, seul le texte doit être pris en compte.

Article 1 :

La navigation, le mouillage, le stationnement, la pêche, la baignade, la plongée sousmarine ou toute autre activité maritime sont interdits dans la zone délimitée par les points suivants :

A : 51° 06, 60' N – 002° 26, 60' E

B : 51° 06, 20' N – 002° 26, 90' E

C : 51° 07, 20' N – 002° 29, 90' E

D : 51° 07, 50' N – 002° 29, 70' E

Article 2 :

Ne sont pas soumis aux interdictions édictées à l'article 1 :

- Les navires de l'Etat dans l'exercice de leur mission ;
- les navires et plongeurs employés à l'installation, l'exploitation et l'entretien des concessions mytilicoles ;

- les navires utilisés par l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour réaliser notamment les prélèvements de coquillages nécessaires au suivi sanitaire de la zone de production ;
- les navires participant à des opérations d'assistance et de sauvetage ;
- à titre exceptionnel, les personnes ou navires ayant reçu une autorisation écrite particulière préalable du directeur départemental des affaires maritimes du Nord.

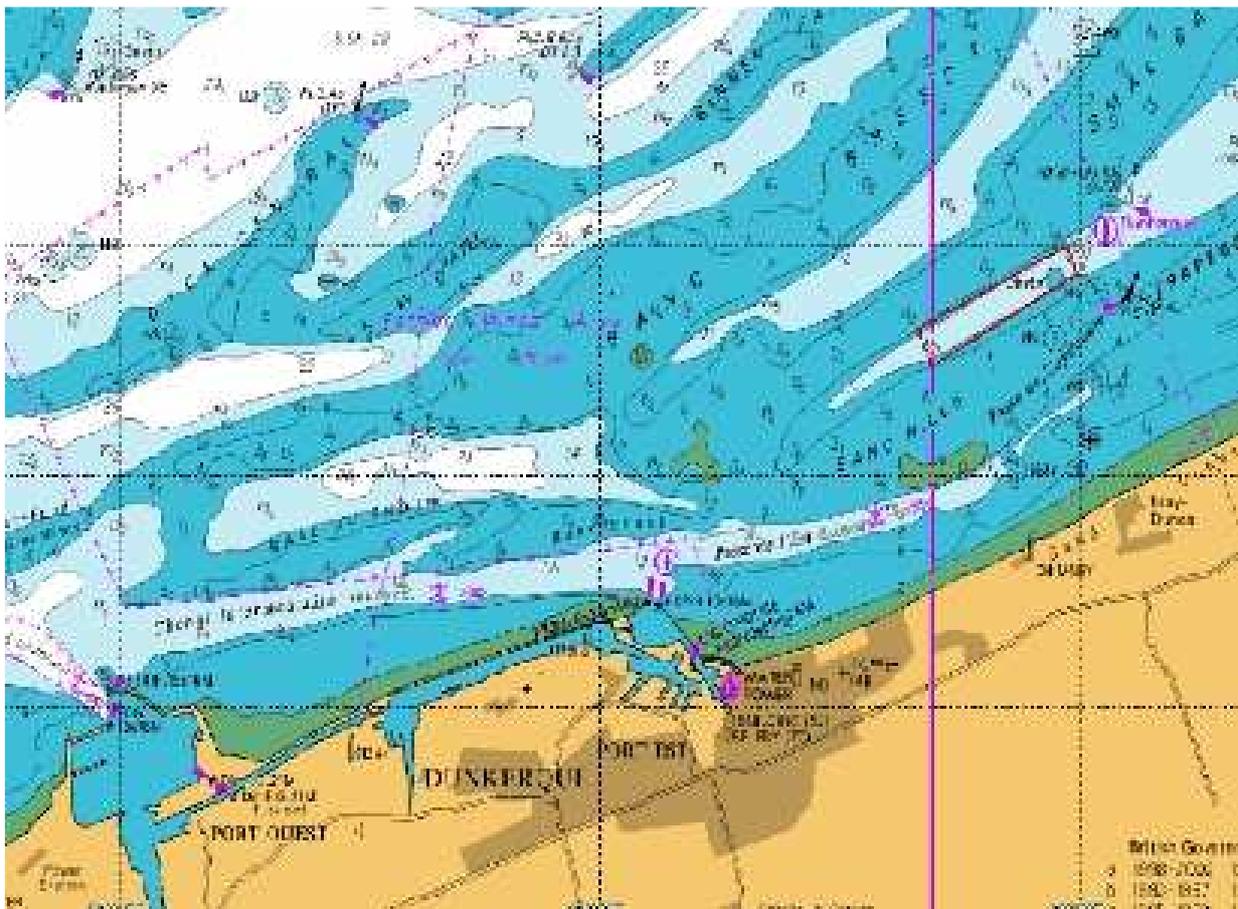
Article 3 :

Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et peines prévues par l'article R610-5 du code pénal et par l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Article 4 :

Le directeur départemental des affaires maritimes du Nord, le commandant du groupement de gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord, les officiers et les agents habilités en matière de police de la navigation, sont chargés de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Nord.

Signé : Le contre-amiral Philippe Périssé,
Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,



Bulletins météo.

“WEATHER FORECAST TRANSMISSIONS FOR THE NORTH SEA AND FOR DUTCH COASTAL WATERS AND LARGER INLAND WATERS.

The Netherlands Coastguard Centre in Den Helder provides the transmission of the weather forecast for the North Sea, the Dutch coastal waters and larger inland waters on the VHF working channels 23 and 83, on the medium wave frequency 3673 kHz and on NAVTEX

The working method, the announcement, the times of transmission and the frequencies for the weather forecasts are as follows:

VHF: (Weather forecast for Dutch coastal waters and larger inland waters):

Weather forecasts for Dutch coastal waters and larger inland waters will be transmitted on VHF channels 23 and 83, without prior announcement on VHF channel 16, on the following regular times:

08.05, 13.05, 19.05 and 23.05 local time*.

* Local time between the end of March and the end of October = UTC + 2 Hours.

Local time between the end of October and the end of March = UTC + 1 Hour.

MF: (Weather forecast for the North Sea):

Weather forecasts for the North Sea will be, without prior announcement, transmitted on the MF frequency 3673 KHz on the following regular times:

09.40 and 21.40 UTC.

NAVTEX: (Weather forecast for the North Sea):

As from July 3rd 2002 the Coastguard Centre in Den Helder started with the transmission of the weather forecast for the North Sea on NAVTEX on the following regular times:

02.30 and 14.30 UTC

Newsletter nr. 22E cancelled

Text Box: NETHERLANDS COASTGUARD
(RCC Den Helder)
NEWSLETTER nr. 29E

Text Box: Text Box: Since June 24th 2002 the new classification of districts of the Royal Netherlands Meteorological Institute (KNMI) will be used in this weather forecast, in which distinction is made between coastal waters and larger inland waters.

For coastal waters the districts are: Flushing, Hook of Holland, IJmuiden, Texel and Rottum.

For the larger inland waters the districts are: Zierikzee, Marken, IJsselmeer, Harlingen and Delfzijl.

(See also the newsletter from KNMI of February 2002).

Text Box: This weather forecast consists of: gale warnings in force, synopsis, forecast for 12 hours and outlook for 24 hours. Forecast and outlook are for the districts Thames, Humber, German Bight and Dogger.

New in this weather forecast is the mentioning of wave heights for these districts.”

Ces notes ont été compilées à la suite de plusieurs croisières dans ces eaux.

Je tiens à remercier mes aimables correspondants qui m’ont fait part de leurs commentaires et informations complémentaires.

Elles seront complétées au fur et à mesure que seront effectués d’autres voyages.

Les commentaires et compléments sont bienvenus.

Bonne navigation !

Philippe Fosse

« Mood Indigo »

ecumeur76@yahoo.fr

Crédits photos : photos marquées (*) Gérard et Catherine Giot que je remercie tout particulièrement.