



Texte et photos : Aad Huijs

CROISIÈRE DANS LES ARDENNES AVEC « LINSSEN FLEET SIXTEEN »

DEPUIS SA CRÉATION, L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES LINSSEN LOG (LINSSEN OWNERS GROUP) DES PAYS-BAS ET DE BELGIQUE ORGANISE CHAQUE ANNÉE UNE CROISIÈRE QUI CONSTITUE UNE EXPÉRIENCE NAUTIQUE PARTICULIÈRE. AINSI, LES CROISIÈRES DES ANNÉES PRÉCÉDENTES AVAIENT POUR DESTINATION LES WADDEN, SAIL AMSTERDAM ET LA FLANDRE. CETTE ANNÉE, LA CROISIÈRE PRÉVUE EN MAI OFFRAIT UNE EXCELLENTE OPPORTUNITÉ D'ACQUÉRIR DE L'EXPÉRIENCE DANS LE PASSAGE DES ÉCLUSES ET TUNNELS ÉTROITS DE FRANCE. AAD HUIJS, CAPITAINE DU COMPLICE (UN LINSSEN GS 40.9 SEDAN) NOUS FAIT LE RÉCIT D'UNE EXPÉRIENCE PARTICULIÈRE, CELLE DE 16 LINSSEN EN CROISIÈRE DANS LES ARDENNES.

16 mai 2012. La « Fleet Sixteen » largue les amarres. À 08h00 précises, la flotte quitte le port du club Nautilus à Roermond avec pour destination Liège. Après les discussions de la veille dans le clubhouse de Nautilus – agrémentées naturellement de boissons et fromages de Mr. Cheese (Leo de Vergeer Kaas, qui participe à la barre du Grand Sturdy 43.9 AC ELISABETH II) – nous sommes prêts pour la grande croisière. Au vu des sombres nuages et du vent froid (5°C) qui accompagnent notre départ, nous savons que la météo ne peut que s'améliorer. Il y a assez de place pour nous tous dans la première écluse (Linne),

ainsi que dans la deuxième (Maasbracht), et nous pouvons y pénétrer sans attendre. C'est là que nous apercevons Yvonne Linssen en haut de l'écluse qui nous dit au revoir de la main. Pour elle, ça doit être fantastique de voir autant de bateaux Linssen et leurs heureux propriétaires remonter en même temps que l'eau dans le sas de l'écluse !

BATAILLE DE BOUE

Nous avons moins de chance avec la première écluse belge où nous arrivons vers midi. Pas mal de bateaux de fret et yachts qui attendent déjà leur tour pour pas-

ser. Il n'y a pratiquement pas de place pour amarrer. Heureusement, le soleil se montre et nous trouvons un emplacement pour patienter à côté de bateaux de fret. Nous transformons la nécessité en plaisir ; c'est l'heure de déjeuner. L'éclusier de Lanaye a dû être surpris de voir autant de Linssen en même temps. Il décide de mettre également en service la petite écluse à yachts. Une fois dans cette écluse – qui ne peut accueillir que trois Linssen en même temps – nous découvrons à l'ascension de 12 mètres que l'écluse sert rarement si l'on en juge par les bittes d'amarrage pleines de boue. À chaque fois que nous déplaçons le cordage, une nouvelle vague de boue se déverse à bord. C'est une véritable bataille de boue. Nos habits, visages, ponts arrière : tout n'est que boue. Si vous avez le choix et naviguez en amont, optez pour la grande écluse à bâbord qui est moins sale que l'écluse à yachts à tribord !

Comme l'écluse ne peut accueillir que deux ou trois bateaux de notre flotte par passage, nous effectuons l'itinéraire du jour par petits groupes. Cela ne sert à rien de s'attendre. Le premier trio arrive vers 16h à Liège. Ce n'est qu'à 18h que les derniers rejoignent ce joli port avec sa remarquable statue à l'entrée.

AUJOURD'HUI, ON NE LAISSE RIEN AU HASARD

17 mai 2012. À 09h00 précises, le musicien de notre flotte Theo Winnubst, capitaine du HARFIE (une barge St. Jozefvlet), sonne le réveil à la trompette. Larguez les amarres, la flotte se dirige aujourd'hui sur Namur. Quelle belle vue que cette armada de 16 Linssen passant les ponts richement ornés de Liège. Nous nous approchons rapidement des contreforts des Ardennes. La nature est beaucoup plus paisible qu'hier alors que nous traversons la zone industrielle liégeoise.

Nous devons passer cinq écluses aujourd'hui. La première, celle d'Ivoz-Ramet aux abords de Liège, nous fait penser à une loterie. Là aussi, de nombreux bateaux de fret font la queue. Difficile de dire qui est premier et qui suit, ni comment et quand notre « Fleet Sixteen » passera. Nous ne jouons pas ce jeu et ne prenons pas de risques avec notre bateau. Nous attendons tranquillement. L'aimable skipper d'un bateau de fret flambant neuf avec réservoirs de produits en poudre nous invite à monter à bord pendant que nous patientons. C'est un fier marin qui adore montrer son bateau (qui ne le voudrait pas ?). Il veut surtout nous montrer les cales, avec l'installation technique avancée. Et bien sûr il admire aussi notre Linssen.

À chaque passage, quelques-uns des bateaux de notre flotte avancent avec un ou plusieurs bateaux de fret. Ainsi, nous sommes à nouveau séparés et poursuivons par petits groupes de quatre. Nous réduisons ainsi considérablement le temps d'attente aux prochaines écluses. En fin



LIFESTYLE, TRAVEL & BOATING

d'après-midi, le dernier groupe arrive aux quais de Namur et jette les amarres côté ville, juste en contrebas du casino. Malheureusement (comme il s'avère par la suite) le Port de Jambes sécurisé de l'autre côté est en chantier. Si vous avez le choix, optez plutôt pour lui.

Nous restons deux jours (et deux nuits) à Namur, nous avons donc largement l'occasion de découvrir cette belle ville si vivante et ses nombreuses terrasses de cafés. Bien entendu, nous escaladons aussi la célèbre citadelle qui offre une vue fantastique sur le cours d'eau. Le soir, nous dînons tous ensemble à bon prix au casino (20 € par personne le buffet, boissons comprises). Attention : nous sommes les seuls clients, aucun bateau ne sera perdu au jeu ce soir ! Pourtant, une certaine déception est palpable le lendemain matin car aucun d'entre nous n'a remporté le « cabrio » (le gros lot de la loterie du casino).

TOUT EST DANS LE NOM

19 mai 2012. Nous découvrons rapidement le matin que des textes et dessins peu édifiants ont été faits côté quai du salon de beaucoup de nos bateaux, mais heureusement avec un marqueur pour tableau blanc. Tout cela s'élimine rapidement avec un produit à polir spécial et quelques efforts. Nous aurions dû nous en douter. Pour les latinistes/classicistes : « Nomen est Omen » (« Le nom est présage »). À quoi d'autre peut-on s'attendre à Namur dont le nom flamand est « Namen », autrement dit « noms » ? Un blagueur dit alors : « C'était la signature du bourgmestre ! »

Après notre corvée de nettoyage, nous quittons Namur pour Dinant. Aujourd'hui, six écluses sont au programme, et huit Linssen précisément peuvent y entrer simultanément

(quatre de chaque côté). À condition bien sûr qu'il n'y ait pas d'autres bateaux de fret ou autre. Sur ce tronçon, il n'y a toutefois pas beaucoup de circulation (de fret) et tout se passe bien, y compris le passage des écluses.

Nous arrivons maintenant vraiment dans les Ardennes et profitons des méandres de la Meuse qui sillonne entre les collines. Cette région est idéale comme destination de vacances, avec de nombreux campings sur les rives et, à certains endroits, des alpinistes escaladant ou descendant les parois rocheuses. À chacun son hobby !

Vers 16h, les huit derniers bateaux de notre flotte arrivent au ponton de Dinant. Ce ponton est tout entier à notre disposition, puisque nous avons réservé, juste devant le fameux rocher de Dinant et son église à même la roche. Nous prenons le temps de partir en exploration, mais nous n'escaladerons pas la citadelle cette fois. Au lieu de cela, nous débusquons une belle terrasse de café au bord de l'eau offrant une vue sur la promenade et la « Fleet Sixteen » que les promeneurs admirent de long en large en ce samedi après-midi ensoleillé.

ON PARLE DE NOUS DANS LE JOURNAL !

20-21 mai 2012. Aujourd'hui, nous nous rendons à Givet, en France. Là encore, nous naviguons en deux groupes qui prennent le départ l'un peu après l'autre afin de réduire au maximum le temps d'attente aux écluses. L'étape du jour n'est pas très longue en soi (par rapport aux autres jours), mais pour des raisons obscures notre attente est elle très longue à la première écluse (Anseremme). Cette partie de la Meuse ondule comme une danseuse du ventre avec parfois des coudes de près de 360°. Magnifiques vues, grâce aussi au temps clair et ensoleillé.

Liege





Vers midi, nous arrivons à l'écluse « Les Quatre Cheminées », à la frontière française. L'achat de la vignette requise demande un certain temps et des démarches à ceux qui ne l'ont pas déjà obtenue sur Internet. Il est impossible de continuer sans cette vignette. Sur présentation de la vignette, on obtient aussi la télécommande qui servira à passer les écluses suivantes. Nous nous attendons puisque notre destination, Givet, n'est plus très loin. Notre arrivée à Givet se déroule comme un spectacle. Cette petite ville de province française offre des possibilités d'amarrage des deux côtés du fleuve. À tribord, il y a un quai en amont et à bâbord des pontons tout neufs perpendiculaires à la rive. Des emplacements ont été réservés pour notre flotte sur ces pontons. Mais, une fois que nous sommes bel et bien amarrés, il s'avère que le courant du fleuve associé au poids de l'ensemble de nos Linssen est trop important pour ces pontons. Très vite, ils penchent comme un toit de tuiles incliné et plusieurs d'entre nous doivent donc chercher une autre place. Dans

tation.

Il est clair que Givet ne voit pas tous les jours arriver une flotte aussi importante avec autant de manœuvres. De nombreux curieux observent de côté, et rapidement arrivent un journaliste et un photographe du régional L'Ardennais. Celui-ci publie le lendemain un article qui couvre presque une page entière et dont le titre est : « La halte fluviale surbookée : Arrivée d'une flotte de Linssen, la Rolls Royce des bateaux ! ». Par la suite, plusieurs responsables communaux viendront voir si tout va bien avec les nouveaux pontons.

Peut-on allumer la lumière ?

22 mai 2012. La moitié de notre groupe, dont nous, reste deux jours et deux nuits à Givet. À partir d'ici, les écluses (36 x 5,40 mètres) ne peuvent accueillir que deux Linssen par passage. En divisant le groupe par deux, avec toujours des binômes au départ différé, nous limitons les temps d'attente.

La première moitié est partie hier pour Revin. Nous prenons leur place aujourd'hui. L'autre groupe se rend à Charleville-Mézières, où nous nous retrouverons au complet. Le soleil nous a abandonnés aujourd'hui. Il a cédé sa place à des nuages sombres et à la brume. Ce n'est pas bien grave. Peu après la première écluse proche de Givet, nous entrons dans le tunnel de Ham qui n'est pas éclairé. Sur toute sa longueur, soit 600 mètres, il fait nuit noire. Certains d'entre nous ont donc scotché une simple lampe de chantier sur le pont avant, d'autres se sont procuré un projecteur fixe. C'est avec le mât couché que nous devons naviguer à partir de cette première écluse après Givet : les gouttières pour câbles surplombant les écluses « en libre service » ne sont qu'à 3,50 mètres de haut. Une lampe dans le mât ne servirait donc à rien.

Avec une largeur de tunnel de 5,70 mètres (à la surface de l'eau, moins encore au-dessus dans l'arrondi du tunnel), il ne nous reste pas beaucoup de marge de manœuvre pour nos Linssen. La « stratégie » suivante s'avère optimale :



ces cas-là, tout dépend de l'habileté du capitaine. Avec ce fort courant transversal, on peut seulement s'en sortir sans dommage par sursaut et sans une seconde d'hési-

positionner le bateau au centre de la voie navigable en entrant dans le tunnel, mettre l'angle du gouvernail au milieu et corriger avec l'hélice d'étrave et de poupe pendant le passage. En ne corrigeant pas avec le gouvernail, on évite de zigzaguer (ce qui ne laisse plus de place).

La même stratégie de pilotage fonctionne d'ailleurs aussi pour entrer et sortir des écluses étroites (de 5,40 mètres de large), où il y a encore moins de place. En outre, il est recommandé d'utiliser des chapes de caoutchouc pour protéger les flancs ou un autre dispositif (comme des pneus de scooter). Étant donné que les écluses sont souvent remplies jusqu'au bord (voire débordent), les pare-battages standard ne sont pas toujours d'un grand secours puisqu'ils flottent. Les chapes ou pneus ne flottent pas bien sûr. Ce n'est pas très joli, mais ça marche. Les sept écluses du jour sont donc passées sans problème et sans dommage par chacun des participants à la croisière. Nous traversons aujourd'hui le cœur des Ardennes avec encore des paysages impressionnants. Mais le soleil se fait attendre longtemps. Et puis, il y a encore un tunnel (200 mètres, beaucoup moins long, mais avec une boucle) avant d'arriver à Revin. Notre port se trouve juste après le tunnel dans un bras de la Meuse très joli et paisible.

L'IMPORTANT, C'EST LA TRAVERSÉE

23 mai 2012. Les gens nous demandent à quoi nous nous occupons pendant les traversées. Évidemment, il y a quelqu'un à la barre, mais que fait l'équipage ? Entre les passages d'écluse – parce que ceux qui nous demandent savent bien que tout l'équipage est mobilisé dans les écluses. Les navigateurs le savent bien : l'important, c'est la traversée, et bien moins ou pas toujours la destination.

Nous apprécions surtout la lenteur avec laquelle défilent les paysages, les rencontres et toutes les surprises d'une croisière. Pour nous, la navigation n'est pas en premier lieu le déplacement entre deux points. Si c'était le cas, mieux vaudrait prendre la voiture, ce qui serait en tout cas plus rapide.

Revin, que nous quittons dès ce matin, est toutefois une destination où nous serions volontiers restés un jour de plus. Elle bénéficie d'une belle situation et d'une atmosphère détendue, idéale pour une journée de farniente. Mais le groupe nous appelle, nous devons partir. Ce soir marque la fin de la croisière de la « Fleet Sixteen » avec le dîner du capitaine à Charleville-Mézières.

Il est heureux que la traversée soit si relaxante aujourd'hui, avec de beaux paysages et un soleil généreux. Sur ce tronçon, nous devons passer neuf écluses. Mais nous sommes désormais entraînés et n'avons aucun effort à faire. Dix minutes par passage, guère plus.

À l'approche de Charleville-Mézières, le temps change brutalement. Des nuages sombres s'amoncellent, le vent se met à souffler fortement. Au moment précis (naturellement) où nous amarrons en tant que dernier binôme, une pluie torrentielle s'abat sur nous avec de puissants coups de tonnerre. Les coussins du pont arrière et tous les habits et affaires de « beau temps » sont jetés en toute hâte dans le salon, les fenêtres et le volet coulissant fermés, nous jonglons avec les cordages pour garder le contrôle malgré les rafales de vent. Je reconnais que je ne suis pas doué pour faire plusieurs choses en même temps, mais quand j'y suis obligé, je le fais. Nous amar-

Dinant



RE DANS LES ARDENNES AVEC « LINSSEN FLEET SIXTEEN »

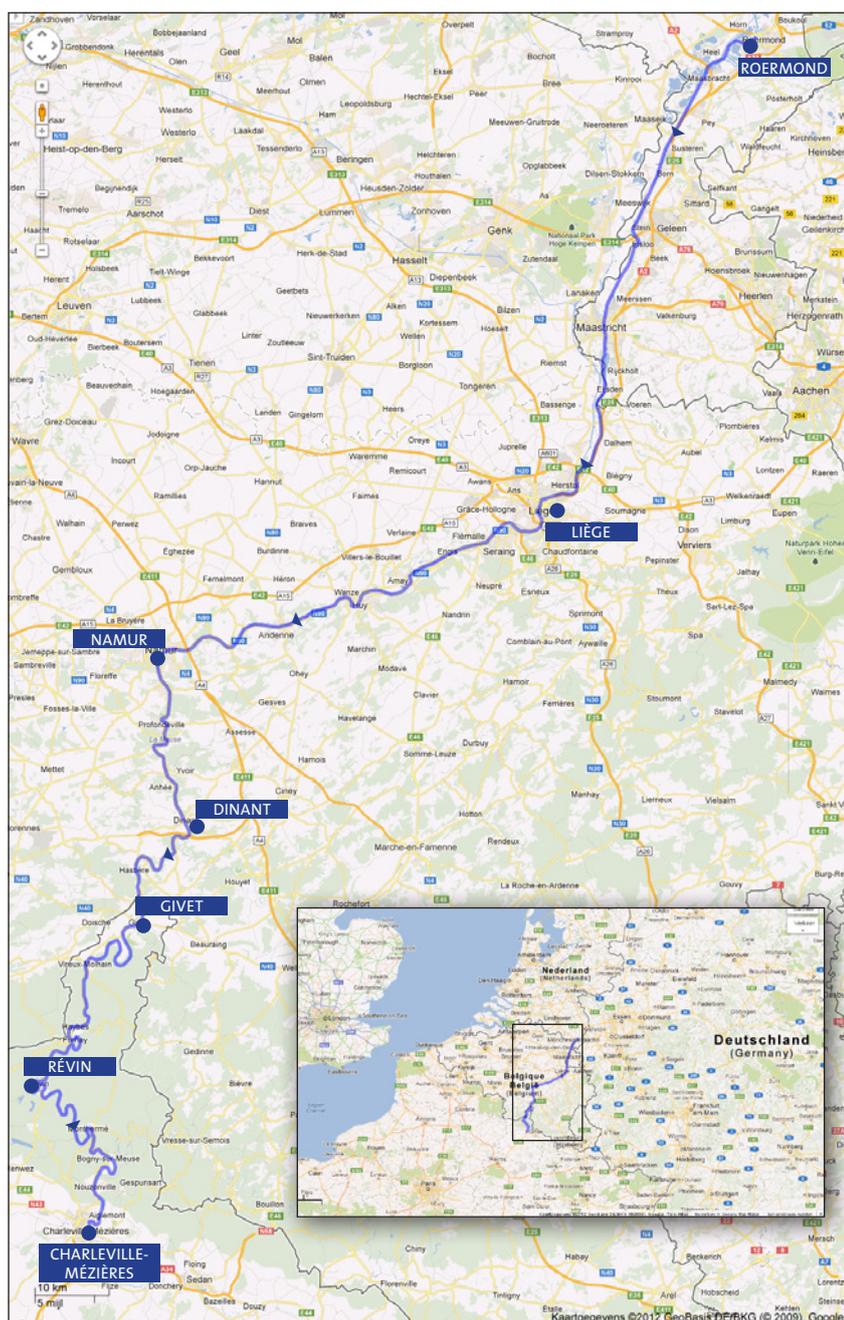
rons sains et saufs, et attendons la fin de l'orage.

Au bout d'une demi-heure, le soleil revient et, un peu plus tard, tout le groupe part en balade dans le parc qui entoure le beau port de Charleville. Nous rejoignons le proche restaurant pour un dîner d'adieu convivial et vivant afin d'échanger nos expériences et de fêter la fin de cette croisière commune. La majeure partie de la « Fleet Sixteen » entreprendra le voyage du retour dès demain (avec d'autres escales pour certains). Pour notre part, nous repartirons avec un groupe de quatre Linssen. La « Linssen Fleet Sixteen » deviendra la « Linssen Quattro » pour terminer une croisière Meuse-Moselle-Rhin.

Voyez également :

www.linssen-owners.nl

www.mylinssenexperience.blogspot.nl



PORTS

Port autonome de Liège

Quai de Maestricht, 14
B-4000 - Liège (B)
Tél.: +32 4232.97.97
portdeliege@skynet.be

Haven Henri Hallet

Boulevard de Meuse
B-5100 Jambes (B)
Tel : +32(o) 81 31 39 46
portdejambes.namur@skynet.be

Port de plaisance Dinant

Haute Meuse Dinantaise
B-5500 Dinant (B)
Tel : +32 (o)82 - 22 28 70

Port de plaisance Givet

Quai de Meuse
F-08600 Givet (FR)
Tel: +33 (o)3 - 24 42 14 33

Port de plaisance Louis Auboin

Rue des Paquis
F-08000 Charleville-Mézières (FR)
Tel: +33 (o)3 - 24 33 23 60

Linssen participant

Adje Nooitgedacht	Range Cruiser 450 Sedan
	Wheelhouse L-Class
Anna Catharina	Grand Sturdy 410 AC Mark II
Cómplice	Grand Sturdy 40.9 sedan
Fiddlers Green	Grand Sturdy 43.9 AC
Harfie	St. Jozef vlet
Loisanne	Grand Sturdy 470 AC Mark II
Margarita	Linssen 44SE
Minos	Dutch Sturdy 380 AC
MS Elisabeth II	Grand Sturdy 43.9 AC
Rietvaer	Grand Sturdy 430 AC Mark II
Santessa	Grand Sturdy 40.9 sedan
Serious Pleasure	Grand Sturdy 410 AC
Smient	Grand Sturdy 430 AC
Solaris	Grand Sturdy 430 AC
Victoria	Grand Sturdy 500
Vivente	Grand Sturdy 40.9 AC