



Texte et photos : Trudie Rutten, avec le concours d'Alexander Jonkers et Jan Brummel

UNE CROISIÈRE OFFRANT DE NOUVELLES PERSPECTIVES...

SIX YACHTS LINSSSEN SE TIENNENT PRÊTS DANS LA ROOMPOT MARINA EN CE VENDREDI 12 JUILLET. UN VENT FORT SOUFFLE DEPUIS TOUTE LA SEMAINE. SUR LE PONTON, NOUS NOUS DEMANDONS, QUELQUE PEU INQUIETS, SI LA TRAVERSÉE VERS LOWESTOFT POURRA BIEN SE FAIRE DEMAIN. L'UN DES PARTICIPANTS, UN MARIN EXPÉRIMENTÉ, EST OPTIMISTE QUANT À L'ÉVOLUTION MÉTÉO ET LORSQUE ALEXANDER JONKERS, LE COORDINATEUR DE LA CROISIÈRE, ARRIVE UN PEU PLUS TARD, NOUS LE VOYONS TOUT DE SUITE À SA MINE : LA CROISIÈRE VERS LA CÔTE SUD-EST DE L'ANGLETERRE AURA BIEN LIEU !

DES PARTICIPANTS PLUS OU MOINS EXPÉRIMENTÉS

Notre coordinateur de croisière compris, nous sommes 14. Deux skippers ont un passé dans la marine et deux l'expérience de la mer, mais ce sera une première pour un couple de participants et nous avons quant à nous déjà navigué dans la mer des Wadden, la mer Baltique et la Baie allemande. Nos plaisanciers forment une équipe météo et une équipe navigation. Chaque jour, des discus-

sions se tiennent sur l'un des bateaux, ce qui est informatif et instructif, mais aussi très convivial. Le mobilophone maritime nous permet de garder le contact lorsque nous traversons les couloirs de navigation, la météo change, quelqu'un aperçoit des marsouins ou des phoques. Pendant la traversée, Alexander fait un contrôle par mobilophone maritime toutes les deux heures et demande comment vont les équipages et navires.

MER DU NORD

La mer du Nord, qui a une profondeur moyenne de 94 mètres et normalement inférieure à 50 mètres au sud du Dogger Bank, sert de voie d'accès de l'Europe à d'autres marchés mondiaux. La navigation de plaisance s'y fait de plus en plus intense. Avec le canal de la mer du Nord limitrophe, c'est le secteur de navigation le plus fréquenté au monde.

JOURS 1-2. LOWESTOFT

La traversée vers Lowestoft dure 14 heures (95,6 miles marins). Tenant compte des marées, nous partons à 6h30 pour franchir l'écluse de Roompot et parvenir à la mer du Nord peu après. Une fois passés les éoliennes, la plateforme de forage et les « shipping lanes », nous nous retrouvons dans une somptueuse immensité d'eau avec nos six bateaux. Le soleil colore la mer en bleu, le vent est de force 3-4 sur l'échelle de Beaufort.

Peu avant Lowestoft, nous sommes plongés dans un banc de brume. L'équipe météo nous y avait préparés de sorte que nous naviguons comme convenu dans le sillage les uns des autres. Si près les uns des autres, nous pouvons être mieux détectés par les radars des grands navires, et

CÔTE SUD-EST – NAVIGUER SUR LES COURS D'EAU À RÉGIME MARITIME

La côte sud-est de l'Angleterre est un formidable secteur de navigation offrant un environnement magnifique, souvent protégé, où vivent des oiseaux aquatiques, des phoques, des marsouins et des pigeons culbutants, mais aussi des villes et villages (de pêcheurs) authentiquement anglais et une expérience passionnante de la navigation dans les eaux à régime maritime. Les cours d'eau sont alimentés par les eaux de pluie et dragués pour rester accessibles aux bateaux. Les embouchures sont soumises aux marées. Les vagues, les courants et les tempêtes forment des seuils de sable et de gravier dans ces embouchures. Les seuils se déplacent sous l'influence des vagues. Les embouchures sont balisées et il est recommandé de bien suivre ce balisage de bouées.

nous utilisons tous aussi le radar, ce qui est très instructif. Un quart d'heure plus tard, juste devant Lowestoft, la brume se retire alors qu'une expérience formidable nous attend : l'arrivée en Angleterre à bord de notre propre bateau ! Nous pénétrons dans le port de Lowestoft.

Nous amarrons dans la marina de Lowestoft et sommes accueillis au Norfolk & Suffolk Yachtclub. Nous profitons de notre journée de repos bien méritée pour découvrir Lowestoft. Cette ville portuaire est située au point le plus oriental du Royaume-Uni, à 110 miles au nord-est de Londres. Station balnéaire historique, Lowestoft connaît une longue tradition de pêche et d'industrie énergétique.

JOUR 3. RIVER ORE

Nous partons pour le fleuve Ore. Après avoir passé la barrière de gravier, nous entrons dans l'embouchure. Nous voici à Orford Ness, une longue et large langue de terre de gravier herbue sur la côte de Suffolk. Cette magnifique région naturelle, aujourd'hui protégée par le National Trust, abritait pendant la Guerre froide une station radar secrète dédiée à la défense contre les avions

PORTS

Sur les cours d'eau se trouvent les ports équipés de mouillage où l'on peut jeter l'ancre et des ports intérieurs. Pour éviter de s'échouer, des seuils ont été aménagés à l'entrée des ports. Dans d'autres cas, il y a un ponton dans la partie la plus profonde du cours d'eau. Des bateaux-taxi conduisent alors l'équipage à quai. Lorsqu'on dépend des marées, c'est à marée haute qu'on passe le seuil pour entrer dans le port et à marée basse qu'on en ressort entraîné par le courant. L'avantage est qu'il n'y a pas de contretemps dû aux écluses et ponts ; il y a seulement une écluse à Ipswich.

La traversée vers Lowestoft



Marina de Lowestoft





Moulin de marée à Woodbridge

volant à basse altitude. S'étendant sur 2 230 hectares, elle se compose de gravier (de silex), de cours d'eau à régime maritime, de limon, de plaques de sable, de marais salins, de champs de roseaux et de prés salés, constituant ainsi un habitat pour notamment de nombreuses espèces d'oiseaux, des chevreuils des marais et des lièvres. Sa surface varie au gré des vagues qui déposent et emportent du gravier et du sable. Jadis, la petite ville d'Orford toute proche avait probablement vue sur mer. C'est dans cette zone magnifique que nous jetons l'ancre. Nous visitons Orford avec nos compagnons de croisière.

JOUR 4. RIVER DEBEN - WOODBRIDGE

À Woodbridge, on trouve un rare exemple de moulin de marée (« tide mill »), vestige des débuts de la révolution industrielle, dont la roue tourne encore. Le réservoir adjacent est aujourd'hui un port de plaisance. Nous y passons la nuit après avoir dîné au restaurant The Table situé à proximité.

JOURS 5-6. IPSWICH

Tôt le matin, nous franchissons le seuil du port de plaisance Tide Mill pour partir en direction d'Ipswich. Il y a plusieurs clubs nautiques sur le fleuve Deben, nous passons devant une très longue file de bateaux qui ont jeté

Port de Brightlingsea



The Butt & Oyster pub à Pin Mill

l'ancre. On dirait une haie d'honneur saluant le passage de notre « flotte Linssen ».

Nous franchissons sans problème le ferry de Felixstowe et le couloir de navigation Harwich-Hoek van Holland. À mi-chemin sur le fleuve Orwell, nous accostons dans le port de Woolverstone pour une fabuleuse promenade vers Pin Mill, un hameau et lieu d'ancrage protégé pour les bateaux de navigation intérieure. Pin Mill a beaucoup de petites industries (voilerie, maltage, briqueterie), mais est surtout connu pour son The Butt & Oyster pub ainsi que ses voiliers et voiliers dériveurs. Nous profitons d'un délicieux déjeuner dans ce bel endroit.

Il est temps ensuite de retourner sur nos bateaux. Nous passons sous Orwell Bridge (le premier et dernier pont de cette croisière). Il reste une demi-heure de navigation avant d'atteindre l'écluse d'Ipswich, principale ville du comté de Suffolk. Ipswich est aussi l'une des plus anciennes villes d'Angleterre (elle date des VIIe et VIIIe siècles) et elle est importante pour le commerce sur la mer du Nord. De nos jours, Ipswich dispose d'un port encore actif qui voit défilez plusieurs millions de tonnes de fret chaque année. La ville a récemment connu de vastes travaux de transformation, surtout en bordure de l'eau, et se présente désormais comme un centre résidentiel et commercial. On y trouve aussi les deux ports de plaisance



Ipswich Dock et Neptune Marina. Neptune Marina nous accueille chaleureusement ! Chaque bateau y dispose d'un emplacement réservé à son nom.

Chemin faisant, la flotte Linssen a déjà attiré de nombreux regards. À Ipswich, on nous interroge aussi sur la qualité et le prix de nos bateaux. Il y a fort à parier cette année que de nombreuses photos de yachts Linssen se retrouveront dans des albums anglais.

JOUR 7. WALTON BLACKWATERS – TITCHMARSH MARINA

Après une journée de repos à Ipswich, nous laissons derrière nous le fleuve Orwell et traversons le couloir de navigation en direction de Walton Blackwaters. Paradis pour animaux, Walton Blackwaters a un environnement naturel exceptionnellement beau. Entre marécage et ciel, cette terre vit au rythme des marées sans presque rien à l'horizon. On y trouve deux espèces de phoques, le phoque commun et le phoque de l'Atlantique. Le premier a une couleur rouille due à l'oxyde de fer présent dans la boue.

Titchmarsh Marina se situe sur le Walton Channel, un canal aux forts courants. Il s'avère que la majorité des bateaux (anglais) de Titchmarsh Marina s'aventure rarement en-dehors de Walton Channel. Aussi il est essentiel de bien vérifier la profondeur et la marée. Le balisage de bouées presque perpendiculaire indique l'itinéraire et bien que nous l'ayons suivi scrupuleusement, nous nous retrouvons le lendemain à la sortie bloqués sur le gravier. Une hélice est touchée, mais nous pouvons heureusement poursuivre notre route.

JOUR 8. RIVER COLNE – BRIGHTLINGSEA

Le cours d'eau que nous empruntons aujourd'hui, River Colne, est petit, mais passionnant. Nous avons mis le cap sur Brightlingsea, une ville côtière sur une langue de terre à l'embouchure du fleuve. Cette dernière s'assèche en grande partie et nous voilà face à un seuil d'un mètre devant le port. Dans son bateau pneumatique, le dévoué capitaine du port nous guide à travers et nous parvenons un par un finalement à l'un des deux pontons du port de Brightlingsea. Un bateau-taxi nous conduit à quai pour explorer la petite ville. L'industrie de Brightlingsea était traditionnellement composée de la construction navale et de la pêche (à l'huître). Avec le déclin industriel, Brightlingsea est devenue une ville-dortoir aux abords de Colchester. Sur le quai, le dernier pêcheur encore en activité vend du poisson frais et des crustacés.

A l'entrée de la crique de Brightlingsea se trouve Westmarsh Point. C'est là qu'a été érigée en 1883 par John Bateman la tour portant son nom en mémoire de la guérison de sa fille. Considérée ici comme une « idiotie », cette tour Bateman est gérée actuellement par le club nautique Colne Yachtclub. Elle est accessible au public lors des courses de voiliers. On y trouve un camping, une piscine en plein-air (datée) et une longue rangée de cabanes de plage colorées.

JOUR 9. RIVER CHROUCH – BURNHAM

Le cours d'eau Chrouch sillonne tout le comté d'Essex. La ville de Burnham on Chrouch se trouve sur la rive nord. Autrefois très importante en tant que port de bac et de

Ramsgate



pêche avec ses célèbres bancs d'huîtres, la ville a vu fleurir son commerce et son agriculture avec l'arrivée de la voie ferrée en 1887 et la construction d'une fonderie. Les petits chantiers navals et négociants locaux en profitèrent. Le cours d'eau Crouch convenait parfaitement pour le sport nautique émergent, ce qui est encore vrai aujourd'hui. Nous accostons en début d'après-midi au port de plaisance de Burnham, situé dans les marais intacts de Dengie. Nous empruntons une belle piste de randonnée/cyclable qui nous conduit en ville et offre en chemin une magnifique vue sur les bateaux à sec et la mer.

JOUR 10. RAMSGATE

La traversée du large estuaire de la Tamise et de la mer du Nord est magnifique. Le vent est de force 3-4 et il y a peu d'autres bateaux. À marée haute, nous traversons deux bancs de sable. Longer les falaises jusqu'au Royal Harbour de Ramsgate est une bien belle expérience.

La vieille ville est juchée tout en haut au-dessus du port et nous avançons à marée basse dans l'étréot chenal pour atteindre le long ponton où tous nos bateaux trouveront un emplacement. Nous sommes entourés de sable et de gravier et nous avons une magnifique vue sur Ramsgate. Une heure plus tard, nous gravissons les marches menant

au Royal Temple Yacht Club pour une dernière séance de discussions. Dans le livre d'or, nous consignons notre passage avec 6 bateaux Linssen. Nous prenons notre dernier repas anglais dans un restaurant italien. Ramsgate est décrite comme un mélange de patrimoine maritime et d'atours architecturaux. Nous aurions pour la plupart d'entre nous bien voulu rester un jour de plus, mais nous partons demain de bonne heure pour Blankenberge.

JOUR 11. MER DU NORD - BLANKENBERGE (BELGIQUE)

Nous quittons Ramsgate à 08h00. Le lever du soleil sur la mer est exceptionnel ! Nous avons 10 heures de navigation devant nous, le vent est de force 3 et il y a peu d'autres bateaux. Loin derrière nous, nous voyons de temps en temps des éclairs. La consigne est de se mettre à l'abri à l'intérieur s'ils se rapprochent. Nous conservons toutefois notre avance sur les éclairs et le tonnerre, et la croisière redevient belle. La côte belge qui nous est familière est en vue et, à 17h30, nous pénétrons non sans susciter l'intérêt de nombreuses personnes dans le Royal Scarphout Yachtclub de Blankenberge.

Fin d'une fabuleuse croisière...



Repensant à une croisière formidable, je me dis que le titre de « croisière offrant de nouvelles perspectives » est vraiment approprié, et ce à plusieurs points de vue. Lorsque Jan a m'annoncé l'année dernière qu'il aimerait participer à cette croisière, j'ai pensé que ce serait sans moi. Je redoutais le mal de mer et de nombreux grands bateaux sur notre route. J'ai finalement accepté car Jan en avait tellement envie, mais ma participation aux préparatifs s'est résumée à me demander « comment vais-je survivre à une traversée de 14 heures en mer ? » Mais la réalité s'est avérée si différente et je suis bien contente d'avoir participé !

J'ai été rassurée par les paroles d'Alexander : « un bon marin ne dira jamais que le temps était mauvais en mer, mais plutôt qu'il est parti par beau temps et resté à quai par mauvais temps ». Alexander est monté à bord de chaque bateau pendant que nous naviguions, donnait des conseils quand il le fallait, réparait de petites pannes et, au besoin, allait sans problème en haute mer. Nous avons eu énormément de chance avec la météo, du début jusqu'à la fin, le temps était magnifique. Lors de la traversée, le vent allait jusqu'à 4 bf, sur l'ensemble de la croisière de 3-6 bf et une fois jusqu'à 8 bf. Nous avons donc pu naviguer sans contretemps et comme prévu. Nous avons découvert que la navigation en mer et sur les fleuves à régime maritime

est belle et passionnante. On y apprend à vraiment naviguer et on sent en harmonie avec les éléments.

Pour une première croisière de ce type, il est plus agréable et plus sûr de partir avec un groupe. Nous avons beaucoup appris des skippers expérimentés dont certains avaient déjà fait la traversée de nombreuses fois.

Trudie Rutten



ASTUCES-ASTUCES

MAL DE MER

En ce qui me concerne, j'avais, comme beaucoup d'autres je pense, des doutes quant à naviguer en mer par crainte du mal de mer. Le mal de mer provient d'un dérèglement du système vestibulaire suite aux remous sur le bateau. Les uns y sont plus sensibles que les autres.

ASTUCES POUR ÉVITER LE MAL DE MER

- accoutumance – le corps doit avoir le temps de s'adapter aux remous (houle). Il est donc déconseillé de passer directement de la terre ferme à la mer
- évitez le café, les boissons gazéifiées, les plats lourds et les fruits amers, prenez des repas digestibles et observez les heures normales des repas
- évitez le stress
- évitez le refroidissement
- intéressez-vous à votre environnement, occupez-vous, prenez la barre
- restez à l'air frais et fixez l'horizon.

POUR SOIGNER LE MAL DE MER/DU VOYAGE :

Il existe différents médicaments, lisez d'abord la notice car certains produits ont des effets secondaires désagréables.

- Pour ma part, j'ai fait une expérience positive avec les remèdes des fleurs de Bach, un produit naturel sans effets secondaires. La fleur « Scleranthus » de Bach a une action positive sur le système vestibulaire et « Bach Rescue » a un effet calmant et tranquillisant.
- Les bracelets anti-mal de mer (SeaBand) peuvent soulager grâce à l'acupression en cas de mal de mer.

L'ITINÉRAIRE

- Roompot Marina
- Lowestoft- Norfolk en Suffolk Yachtclub
- River Ore – Orford
- River Deben – Woodbridge
- River Orwell – Woolverstone – Ipswich Marina
- Walton Blackwaters – Titchmarsh Marina
- River Colne – Brightlingsea Marina
- River Crouch – Burnham on Crouch
- River Chrouch - Ramsgate – Royal Harbour
- Blankenberge (Belgique) - RSYB

DURÉE DE LA CROISIÈRE :

11 jours, dont 2 jours de repos - distance totale parcourue : 320 miles marins.

PRÉPARATIFS

Le coordinateur de croisière et revendeur de yachts Linssen Alexander Jonkers nous a fourni une carte avec des informations sur la croisière, une liste d'ouvrages et cartes à se procurer et des points d'attention pour préparer la croisière en mer.

OUVRAGES ET CARTES

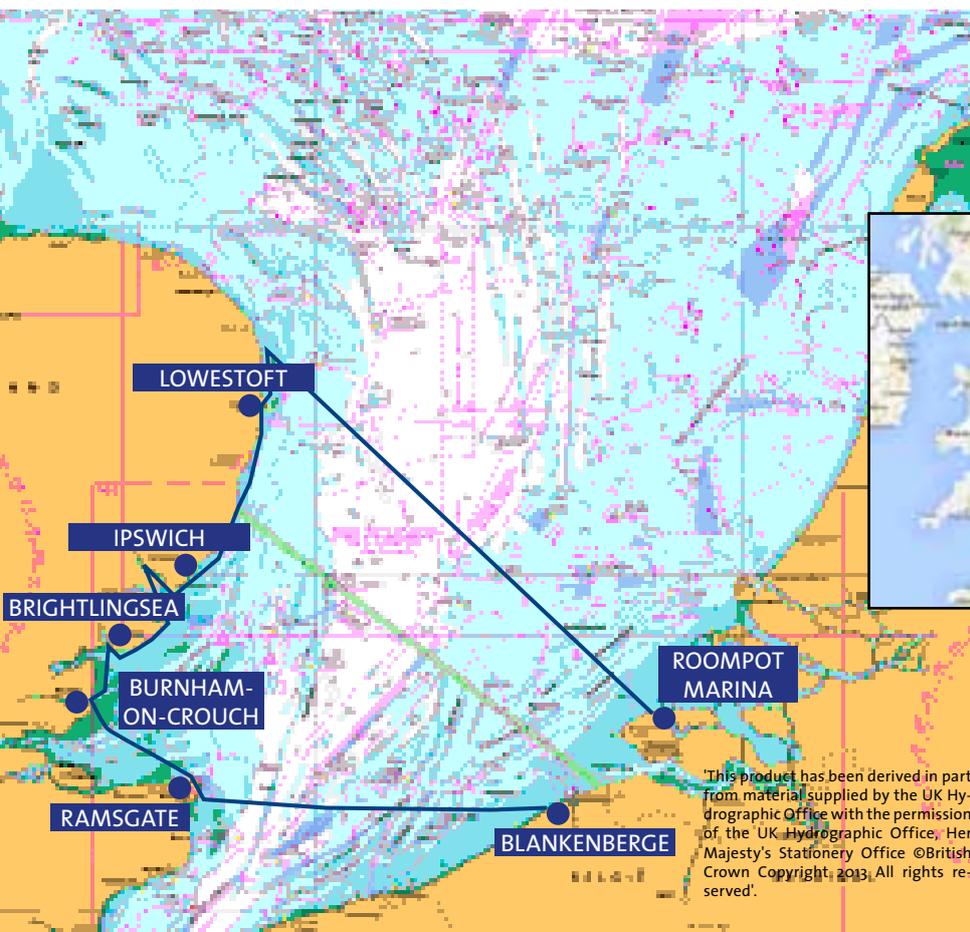
Bonnes cartes actualisées (numérique et papier). Almanachs ANWB Wateralmanak actuel (parties 1 & 2) et Reeds Nautical Almanac (obligatoires). Accessoires utiles : compas manuel supplémentaire, boussole, compas, règle et crayon. Lecture : Guide de navigation « Vaarwijzer De Engelse Oostkust » (de A. Valk, ISBN 9789064104312, Gottmer Uitgevers groep bv)

SÉCURITÉ

Gilets de sauvetage, canot de sauvetage, fusées, fils de sécurité sur le pont, ancre et ligne supplémentaires, médicament contre le mal de mer, nourriture facile à préparer et suffisamment d'eau potable.

LA FLOTTE

Parmi les six bateaux participants, quatre étaient équipés de stabilisateurs et d'un deuxième moteur. Les stabilisateurs atténuent les mouvements du bateau de plus de 90 %, ce qui rend la navigation en mer plus confortable. Toutefois, la présence de stabilisateurs n'est pas une condition pour naviguer en mer, comme l'ont montré les deux bateaux sans stabilisateur qui ont effectué sans aucun problème la traversée vers l'Angleterre (déjà plusieurs fois).



This product has been derived in part from material supplied by the UK Hydrographic Office with the permission of the UK Hydrographic Office, Her Majesty's Stationery Office ©British Crown Copyright, 2013. All rights reserved.