

Après un premier grand voyage avec un ancien modèle Linssen, le Dutch Sturdy 320 CA, j'ai rencontré cette année Peter Schönberger de l'agence de location Yacht Charter Holiday Tours GmbH. Il a mis à ma disposition un tout nouveau Grand Sturdy 29.9 AC pour le périple Merzig-Paris. Lorsque l'on envisage de voyager de Merzig à Paris, on pense tout d'abord au TGV ou bien à la voiture car celle-ci vous amène de porte à porte. Mais qu'en est-il avec un bateau ? Est-ce possible ?



## *Un voyage de Merzig à Paris*

---

### Une superbe croisière à travers cinq pays

TEXTE ET PHOTOS BERND ORGASSA

C'est possible, à condition de compter pour ce voyage de 2 000 km un minimum de sept semaines avec un bateau qui non seulement dispose de la technique nécessaire, mais qui en plus est confortable et procure un certain bien-être. Le navire en question doit pouvoir passer sous des ponts dont le tirant d'air est à peine de 3,5 m. Bien que ce ne soit pas obligatoire, un mariphone (VHF) est bien pratique. Il vous faut bien entendu un permis de navigation international pour les grandes voies navigables.

#### **Tout est prévu**

Le voyage commence à Merzig sur la Sarre, et je reçois un bateau parfaitement entretenu. Tout est prévu : ancre à lancer, cordes d'amarrage longues et courtes, cordes d'amarrage en matériau très solide pour un amarrage au lasso pour de hauts murs de quai, câbles et raccords électriques pour toutes les fiches possibles, flexible à eau avec différents raccords, de solides piquets d'amarrage et un grand marteau, une solide torche, une caisse pleine de papier WC superfin, etc. La bibliothèque dans la cabine arrière contient des classeurs avec des informations touristiques que viennent compléter 10 cartes marines. Tout cela sera certainement utile.

Accompagné de deux amis, je descends le cours tranquille de la Sarre et de la Moselle. Nous sommes à peine retenus par le passage des écluses, mais bien par un contrôle de routine de la police : elle est à la recherche de matériel et de bateaux volés. Lorsque les policiers ont appris quel était le but de notre voyage, ils auraient volontiers changé de bateau !

#### **Nature, vignobles escarpés, villages de la Moselle, soleil, Dolce Vita**

Mais peu avant Cochem nous avons essuyé un orage violent après une journée très chaude. Malgré la mauvaise visibilité, la navigation se fait sans problème grâce au navire marchand qui navigue devant nous. Par contre la grêle qui s'abat sur nous par la suite nous pose des soucis pour la capote. La toile est-elle prévue pour résister à des grêlons de la taille d'œufs de pigeon ? Nous sommes assourdis par la pluie de grêlons, mais la toile se révèle extrêmement résistante. Lorsque nous entrons dans le port de Cochem, le soleil brille à nouveau comme si de rien n'était.

À partir de Coblenze, nous descendons le Rhin. Avec un moteur à un régime de 2100 tours et aidés par le courant nous voyeons à la vitesse soutenue de 14 km/h. Le moteur

« ...Vive la France ... la dolce vita... »



55 PS Volvo Penta consomme à présent 4 litres à l'heure, ce qui fait du bien au porte-monnaie.

### Ce n'est pas sorcier

Ce n'est pas sorcier de naviguer sur le Rhin, mais il est très important de faire attention aux gros navires. En outre, il est conseillé de naviguer de l'autre côté dès qu'une entrée de port ou un mouillage est en vue. Pour les entrées de port étroites, il ne faut pas sous-estimer le courant ; toujours se mettre à contre-courant.

Jusqu'à Duisburg le Rhin traverse des paysages changeants de rives vertes, de montagnes grises et de paysages urbains, mais également de zones industrielles et portuaires.

La maçonnerie massive de l'entrée du port de Rheinau à Cologne est assez intéressante. Même s'il a dû être amputé d'une certaine superficie, le port de plaisance est encore assez spacieux. Il aurait néanmoins besoin d'une rénovation pour ne plus détonner par rapport à la zone portuaire totalement remise à neuf, avec ses nouveaux logements et immeubles de bureaux. Le centre historique de Cologne, la cathédrale et le quartier animé de Südstadt sont accessibles à pied depuis le port.

D'autres hôtes se présentent dans le nouveau port intérieur de Duisburg, bien achalandés, et ils sont venus trois fois avec un camion plein de nourriture et de boissons. J'espère que nous aurons tout mangé avant d'arriver en France, car là nous attendent les vins et les autres délices culinaires.

Nous poursuivons alors vers Arnhem et ensuite sur la Meuse, pour la première fois en remontant le courant. L'allure est toutefois modeste, 2 à 3 km/h. À Venlo nous avons de la chance, car c'est alors l'heure du déjeuner au moment où nous atteignons le centre-ville animé. La sensation du jour : le vrai hareng hollandais.

Qu'on le mange à la main ou bien proprement avec un couteau et une fourchette, cela ne change rien au goût. Après le repas on peut utiliser l'évier du poissonnier pour se laver les mains. Difficile de faire plus couleur locale.

Nous naviguons encore pendant quelques jours sur la Meuse et faisons une halte au port de Maasbracht. Depuis notre mouillage nous pouvons apercevoir les imposantes halles de peinture des chantiers Linssen Yachts. C'est là que d'autres navires attendent leur nouveau propriétaire, avec souvent des destinations qui font envie. Dans le grand show-room, il est possible d'examiner les nouveaux modèles dans les moindres détails. En outre, il est très tentant d'aller faire un tour dans un magasin d'occasion tout proche.

Viennent ensuite les villes de Maastricht et Liège. Lorsque nous arrivons en Belgique, nous devons faire face à une petite attaque administrative. De manière amicale mais décidée, le gardien de l'écluse demande un dédouanement. De la

bureaucratie à n'en plus finir, mais bon, cela ne nous coûte rien. Huy est une ville qui mérite d'être visitée, et nous y trouvons un excellent restaurant, une bénédiction pour tout l'équipage.

### Le fleuve s'appelle à présent la Meuse

Le fleuve porte maintenant sa dénomination française, et nous atteignons Namur. Le paysage change, il devient plus accidenté. Nous traversons des paysages impressionnants et le nombre d'écluses augmente. Jusqu'à Givet en France il y en a déjà 10, entre Givet et Bogny 13, et le jour suivant vers Le Chesne encore 13. Toutes ces écluses fonctionnent de manière automatique. Les agents de VNF (Voies Navigables de France) ne se montrent pas, mais ils sont bien prévenus en cas de problème. Il n'est pas étonnant qu'ils y en aient car nous sommes sur un canal qui date en partie du XVIIIe siècle. Pendant 200 ans les écluses ont fonctionné de manière manuelle. Cela se fait aujourd'hui par des systèmes hydrauliques, mais avec parfois des problèmes en raison de la vétusté de mécanismes grossiers et le comportement souvent « négligent » de certains plaisanciers.



### « Canal latéral à l'Aisne... »

Nous sommes aujourd'hui le jeudi 12 juin, le jour des 28 écluses. Nous naviguons sur le Canal des Ardennes sous une pluie fine. Ce qui manque parfois à bord c'est un peu d'exercice, mais aujourd'hui nous n'avons pas à nous en plaindre car le passage des écluses est une vraie performance sportive. Le matelot Horst-Dieter passe d'un bord à l'autre et empoigne les cordes d'amarrage. Le barreur lui s'occupe des portes en solo. À trois heures de l'après-midi nous sommes trempés, mais nous avons réussi. C'est alors que nous apprenons que l'écluse 22 a été bloquée deux jours avant. Une porte était sortie de ses gonds et la réparation a duré cinq jours. Enfin, ce contretemps nous aura été épargné.







Nous mouillons à Attigny où il n'y a pas de restaurant. Aujourd'hui, les râbles de lièvre chinois congelés ne nous font plus peur et la cuisine embaume. Et nous continuons ainsi sur le canal des Ardennes, ensuite l'Aisne et l'Oise pour arriver enfin sur la Seine. Nous faisons un petit détour par Reims où nous participons dans la cathédrale à une fête en l'honneur de Jeanne d'Arc avec un défilé haut en couleurs, des associations de vétérans, des chanoines, etc. Reims est une destination à recommander.

### **Tour Eiffel en vue**

Nous descendons la Seine tout à notre aise. Il y a peu de trafic, juste un navire marchand ou un bateau à moteur de temps en temps. Nous traversons des paysages ravissants, parfois interrompus par des zones habitées et industrielles. Le long des rives, nous découvrons de nombreuses carcasses de navires en ruine. À l'approche de Paris nous apercevons d'abord l'horizon avec les grands immeubles, nous passons ensuite à travers de vertes collines, pour finalement déboucher dans les quartiers typiques de la capitale française. La Tour Eiffel est en vue, les ponts d'époques et de styles différents sont de plus en plus proches les uns des autres.

Notre destination est le port de plaisance de Paris-Arsenal qui occupe une position très centrale entre la Seine et la place de la Bastille. Toutefois, avant d'y parvenir, nous devons nous frayer un chemin entre des dizaines de bateaux-mouches. Nous sommes aidés par une barge que nous suivons dans le cap qu'elle maintient de manière stoïque. À l'approche des îles, le trafic fluvial est régulé par des feux. Il est recommandé de surveiller attentivement non seulement le trafic dense sur le fleuve, mais également la Navicarte.

### **Paris-Arsenal**

L'Arsenal n'est accessible qu'en passant par des écluses. Deux responsables de la capitainerie perpétuellement stres-

sés règlent les écluses par l'intermédiaire d'un écran vidéo et octroient les mouillages. Cela ne signifie toutefois pas qu'ils soient libres, et il faut alors prendre une autre place. C'est alors que le mariphone est utile : vous pouvez vous épargner un long chemin vers la capitainerie en demandant un nouveau numéro de mouillage.

Une autre particularité à signaler : il y a pour tout le port quatre postes sanitaires avec toilettes et douches, avec pour chacun d'eux un lave-linge et un sèche-linge. Que fait donc à Paris un marin qui a navigué pendant longtemps ? La lessive bien entendu.

Mais Paris-Arsenal offre bien davantage. Il suffit de monter un escalier du quai pour se retrouver au milieu du quartier très animé de la Bastille où le visiteur trouve tout ce qu'il cherche à Paris : opéra, cafés, restaurants, boutiques et scooters pétaradants, et juste quelques rues plus loin tous les sites connus de cette métropole mondiale. Quant à la station de métro, c'est littéralement la porte à côté.

Nous repartons avec d'autres plaisanciers. En juin, les amateurs de navigation fluviale se dirigent vers le sud. Le couple de seniors de Rotterdam dispose pour cela de tout l'été. Quant à la jeune famille finlandaise, son objectif pour 2008 est de rejoindre la Méditerranée à bord de leur joli voilier en bois. Ce n'est que l'année suivante qu'elle retournera à Helsinki par la mer. C'est ce qui fait l'attrait des grands voyages : les conversations avec les voisins, les échanges d'expériences, les histoires de marins et de bateaux. Il arrive souvent que l'on maintienne un cap commun pendant longtemps. On se rencontre alors parfois par hasard après des semaines au gré des écluses et des ports pour échanger de nouvelles histoires.

### **Champagne-Ardenne**

Nous quittons Paris et remontons la Marne en tenant bâbord. Nous retrouvons assez rapidement des paysages

ruraux et vallonnés, et le nombre d'écluses augmente. Le trafic fluvial est toujours calme. Sur les étroits canaux nous rencontrons des péniches, des navires transporteurs de 35 mètres de long qui remplissent les vieilles écluses jusqu'au dernier centimètre. Toutes ces péniches ne sont pas toujours utilisées comme moyen de transport pour le charbon, le sable ou les céréales, elles sont souvent transformées en maison flottante chic. L'imagination des propriétaires est sans bornes, nous en avons même vu une transformée en mas provençal.

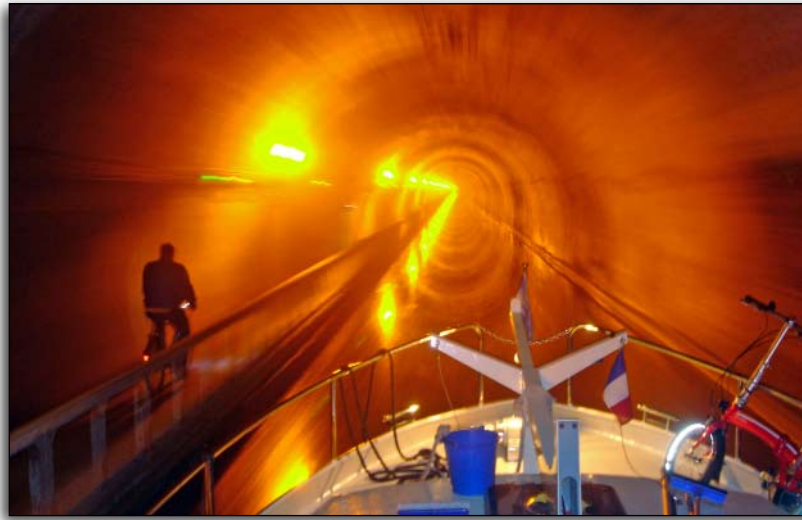
Nous naviguons à présent en Champagne-Ardenne à travers des paysages presque inviolés parsemés de forêts, de champs de blé et de parois rocheuses. C'est dans les vignobles les plus au nord de la France que l'on cultive les cépages qui donneront le champagne. On aperçoit aussi en naviguant de grands silos qui rappellent l'importance passée des canaux pour le transport du froment, un transport qui se fait aujourd'hui par la route.

### **Le tunnel de Demange à Mauvages**

À partir d'Épernay, la Marne canalisée devient le Canal latéral à la Marne. À Vitry-le-François nous montons sur le Canal de la Marne au Rhin ; nous parviendrons au Rhin en prenant la Moselle près de Nancy. Il y a encore une curiosité à mi-chemin : le tunnel de Demange à Mauvages. Normalement un bateau électrique tire les navires à travers ce tunnel de 5 km de long, mais le dernier éclusier nous avertit gentiment : « Le remorqueur est en panne, vous pouvez donc continuer par vos propres moyens. Si le feu à l'entrée est au rouge vous pouvez poursuivre sans problème. Vous serez accompagné par un cycliste qui veillera à ce



**« ...le tunnel de Demange à Mauvages... »**



**« ...Le « Pont Alexandre III » à Paris. Conçu par Résal et Alby. Construit entre 1896 et 1900... »**





que vous ne hurliez pas, ne vous arrêtez pas en route ou ne jouiez pas avec les lampes. Bon voyage. » Nous en sommes à présent certains : nous sommes en France.

Le passage du tunnel est difficile. Si l'on respectait vraiment la limitation à 5 km/h il faudrait une heure pour le traverser. Le tunnel est bien éclairé, mais on ne voit pas l'eau car le plafond se reflète à la surface. C'est comme si le bateau flottait dans un lit asséché, cela procure une sensation bizarre.

Nancy mérite une halte. Avec un peu de chance, vous arriverez l'un des soirs où les maisons de la Place Stanislas sont éclairées par un show laser. Nous parvenons dans le centre historique (XI<sup>e</sup> siècle) par la Carrière et découvrons un nombre impressionnant de restaurants et de cafés. Les maisons « Jugendstil » de la nouvelle ville méritent aussi le déplacement.

## La Moselle

Nous sommes à présent en Lorraine et naviguons sur la Moselle, une voie fluviale déjà empruntée par les Romains avec des navires de taille comparable. Mais ils étaient en bois et tirés par des esclaves. La navigation vers l'aval se faisait à la rame ou en se laissant porter par le courant. Il y a 200 ans, certains navires avaient déjà 24 m de long et étaient parfois tirés vers l'amont par six chevaux. Ce n'est qu'en 1964 que la Moselle a été régulée entre Thionville et Coblenz par l'aménagement de barrages et d'écluses, ce qui l'a rendue navigable pendant toute l'année pour les gros navires. Les écluses peuvent accueillir des barges allant jusqu'à 172 mètres de long. En l'absence de navires professionnels et moyennant finances il est possible d'y faire passer un yacht de 10 mètres si celui-ci ne passe pas par l'écluse prévue pour la plaisance.

Le long de tous les canaux que nous avons empruntés nous avons pu voir les anciens chemins de halage qui passaient aussi sous les ponts. Beaucoup d'entre eux sont encore entretenus car ils sont utilisés notamment comme pistes cyclables touristiques.

Nous profitons des derniers jours sur la Moselle, c'est très tranquille et les paysages sont beaux. Les villes qui défilent ont une histoire mouvementée et pas toujours très pacifique.

Avant d'emprunter la Sarre, il y a encore une étape incontournable : faire le plein à Schwebsange au Luxembourg. Même sans son gazole bon marché ce port mérite d'être visité. La grande station-service moderne permet au marin de trouver tout ce dont il a besoin. Notre avant-dernière escale est Saarburg. Est-ce une capitale viticole ? Nous sommes particulièrement satisfaits du petit restaurant près duquel nous mouillons et qui se situe en dehors de la zone touristique. Avec sa cascade, ses superbes maisons à colombages restaurées et les vestiges de ses anciens murs, cette ville attire beaucoup de touristes.

Encore un petit tronçon vers Merzig et la boucle sera bouclée. Nous rendons le bateau en parfait état au terme de ce superbe voyage. France : nous reviendrons, et sans aucun doute à nouveau à bord d'un Linssen.

### Informations sur les locations sur la Sarre : Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Hauptstrasse 24

D-66740 Saarlouis, Duitsland

Tél. +49 (0)6831 - 69379

Fax +49 (0)6831 - 69381

info@saarmoselyachtcharter.de

www.saarmoselyachtcharter.de

Bernd Orgassa, auteur

« ...Merzig sur la Sarre à Paris.  
2 000 kilomètres en 7 semaines. Une  
véritable expérience... !



### Résumé

- 46 jours de navigation
- Navigation uniquement avec les cartes françaises Navicartes et Fenzl, Moselle et Rhin
- 2 000 kilomètres navigués
- 293 écluses
- 8 pleins effectués, 756 litres de gazole au total
- Période : juin/juillet
- Frais d'amarrage : de gratuits à 30 €, moyenne de 12 € la nuit
- Ouverture des écluses : très variable, de 9h00-18h00 à 24/24h.

