

Ma relation avec les Pays-Bas remonte à une époque où il me paraissait absurde de posséder un yacht à moteur. En effet, j'étais alors trop profondément attaché à la voile. Il ne faut pourtant jamais dire jamais ... Lorsque je vis les plans du Classic Sturdy 360 OC (avec timonerie ouverte) de Linssen qui arrivait sur le marché, ce fut le coup de foudre.



## Grüezi la Hollande !

### Coup de foudre

Nous avons immédiatement vendu notre voilier et nous sommes « procurés » au total 170 pieds de yachts à moteur à Maasbracht. Précisons qu'il s'agit en fait de quatre Sturdy flambant neufs que nous avons acquis au fil des ans et qui, à l'exception de notre actuel Grand Sturdy 430 MK II, étaient presque exclusivement utilisés en France.



#### « Burdaard sur la Dokkumer Ee »

Nous totalisons 170 pieds parce que le dernier bateau mesure en réalité 44 pieds de long.

3 années se sont écoulées, autrement dit plus de 500 heures de navigation, depuis que nous avons quitté la Bourgogne pour les Pays-Bas. Nous avons ainsi parcouru le canal du Rhône au Rhin, le Rhin et la Meuse jusqu'à Maasbracht, soit environ 1 150 km et 148 écluses. Cette traversée ne peut se faire en 10 jours qu'avec un ami proche. La documentation sur les voies navigables m'apprend que le Canal du Rhône au Rhin est considéré comme l'une des plus belles. Je ne suis pas le seul à le penser.

#### La Hollande, enfin !

Sur le plan de la superficie, les Pays-Bas pourraient être comparés à la Suisse. En effet, leur superficie ne dépasse celle de la Suisse que de 243 km<sup>2</sup>, pour une population de près de 9 millions de plus que la Suisse. Au lieu des Alpes, il y a de l'eau, de l'eau et encore de l'eau. Une partie du pays se

Texte Josef Walker  
situe même sous le niveau de la mer. C'est exactement ça qui m'avait depuis longtemps attiré aux Pays-Bas.

Il était donc normal que je me sois préparé quelque temps avant le départ en me plongeant dans la documentation très abondante. Les ouvrages de Jan Werner (Delius Klasing), Manfred Fenzel (Edition Maritim) et d'autres conduisent aux plus belles destinations. Les nombreuses cartes de l'ANWB (l'équivalent néerlandais de l'Automobile Club de Suisse, ACS) sont très précises. Il en va de même pour la carte digitale de mon plotter, que j'apprécie beaucoup.

#### Bible de la navigation

Il est essentiel de l'avoir à bord dès le début : L'almanach fluvial 1 de l'ANWB contient le règlement de police et de nombreux conseils utiles. Avec ses 800 pages, c'est un peu la Bible de la navigation. Depuis peu, ce règlement est également disponible en allemand. Dans l'almanach fluvial 2 de l'ANWB, de plus de 900 pages, on apprend tout ce que, à un moment donné, on risque de devoir ou vouloir savoir. Quand le pont ouvrira à nouveau par exemple et tous les détails sur plus d'un millier de ports ! Ces deux ouvrages se trouvent partout où il est question de sport nautique. Bien entendu, ils sont en néerlandais, ce qui, avec un peu de bonne volonté, n'est pas vraiment un problème quand on parle allemand. Les choses se compliquent nettement pour la communication orale.

Outre un dictionnaire complet, je recommande vivement le guide linguistique de l'ANWB consacré au néerlandais pour les voyageurs et que l'on peut acheter dans pratiquement n'importe quel office du tourisme ANWB néerlandais. J'ajoute que, si cela peut vous consoler autant que moi, les Néerlandais ne se comprennent pas non plus toujours entre eux ; du Limbourg au sud à la Frise au nord, on ne parle pas vraiment la même langue.

#### Internet

Internet propose aussi des informations de qualité. De nombreux ports proposent déjà l'accès sans fil gratuitement ou contre une petite somme. Il vaut mieux se rendre d'abord dans une boutique de téléphonie que l'on voit partout. Achetez-vous auprès d'une marque leader d'ordinateurs portables une clé 3G peu onéreuse de plusieurs douzaines de mégaoctets. Demandez au vendeur de procéder au premier

branchement sur votre ordinateur. Cela vous permettra d'éviter les problèmes. Comme on le sait, le transfert de données en mode itinérance peut chiffrer très vite, à tel point que vous n'aurez plus de quoi faire le plein !

### **Larguez les amarres !**

Maasbracht – la ville natale si l'on peut dire des yachts Linssen – est l'un des lieux navigables les plus méridionaux des Pays-Bas. Mais c'est aussi le plus grand port pour les bateaux ateliers des voies fluviales.

Trois immenses écluses en cours d'agrandissement constituent le tronçon du Canal de la Reine Juliana qui conduit en amont à Maastricht et à la frontière belge (au sud). Nous poursuivons vers le nord sur la Meuse qui traverse les terres plus basses en aval. À peine a-t-on largué les amarres que l'on se trouve au milieu d'une zone de sports nautiques assez étendue. Roermond avec ses lacs et nombreux ports de plaisance est très fréquentée le week-end. Les voiliers qui ont la priorité peuvent sérieusement compliquer la navigation pour les yachts à moteur. Pourtant, le sentiment d'être au cœur du peloton est très spécial.

Ce qu'on remarque ici : Les ducs d'albe sur lesquels les jetées sont fixées sont extrêmement hauts. Le niveau de la Meuse peut monter très haut (en hiver généralement), ce qui est également le cas de presque tous les autres grands fleuves. Si haut que certains de ces pieux ont dû être surélevés et sont aussi hauts que deux étages. Pour le reste, la Meuse est merveilleuse et très paisible. Des rives douces peuplées d'innombrables oiseaux aquatiques, mais aussi de chevaux, de vaches et de moutons en-dehors des tronçons où la navigation à grande vitesse est autorisée et où il faut bien faire attention à ce qui se passe derrière soi ! Autrement, on peut se retrouver sur le « chemin de halage » parce qu'un bateau plus grand nous a dépassé, souvent d'ailleurs avec l'échappement ouvert à ce moment précis.

De temps en temps, des écluses relativement distantes les unes et des autres. Pas une, mais trois, l'une à côté de l'autre, qui sont presque toujours en service. Ici, personne ne meurt de soif devant une écluse ! Par contre, le passage de l'écluse peut s'accompagner d'une montée d'adrénaline quand, juste devant le trait rouge du seuil et tout aussi près de la proue, la poupe de votre bateau se trouve nez à nez avec la poupe d'un navire de marchandises. On est toujours épaté en voyant à l'œuvre les consciencieux capitaines des cargos chargés de plusieurs milliers de tonnes de fret. Les affiches originales de Rijkswaterstaat – l'agence de l'État dont les bateaux jaunes assurent l'entretien des voies navigables – que l'on aperçoit ici et là sur les berges sont du meilleur effet. Le site Internet [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl) mérite d'ailleurs une petite visite.

Au lieu de ponts, il y a des « kabelponts », ces bacs mus par câbles qui mettent un point d'honneur à traverser le fleuve au moment même où on arrive. Gardez-vous bien de vous en approcher de trop près. Leurs câbles d'acier ou cordes peuvent être dévastatrices, sauf pour les bacs eux-mêmes ... Et puisque nous parlons des ponts : Plus au nord, en particulier dans la belle région frisonne, certains ponts sont si bas qu'il faut d'abord les ouvrir pour pouvoir passer. Cela va assez vite et est parfois payant. Le gardien de pont présente



### **« ...Ambiance nocturne à Well sur la Meuse limbourgeoise... »**

alors un sabot de bois pour récupérer le montant dû. Tous les ponts ont un nom. Ainsi, on peut vérifier dans l'almanach leurs heures de fermeture.

### **Les Pays-Bas sont la patrie des yachts en acier**

Quand on amarre dans l'un des innombrables ports, il faut savoir que tout est contre paiement, mais tout est aussi dans un état impeccable et fonctionne.

Toutefois, j'ai souvent le sentiment qu'un kilowatt d'électricité représente dans chaque port une quantité d'énergie différente. Selon la météo, un vent assez fort peut souffler sur le port. On peut alors constater une fois de plus que les yachts à moteur peuvent aussi faire de la voile. Malheureusement, ils ne peuvent le faire que dans le bassin portuaire par grand vent. Ne soyez pas déçus si des skippers observent très précisément toutes vos manœuvres sans porter assistance. Ils partent du principe que les propriétaires d'un yacht Linssen savent naviguer.

Il est assez fréquent que s'ensuive une conversation sympathique avec les habitants qui ont d'ailleurs eux-mêmes rarement un Linssen, mais sont fiers que des yachts aussi parfaits soient construits dans leur pays. D'une manière générale, les Pays-Bas sont la patrie des yachts en acier. D'innombrables chantiers navals, même petits, construisent de très beaux bateaux. Le plus souvent, ce sont des exemplaires uniques fabriqués selon les souhaits des acheteurs. À cela s'ajoutent ↪




les très anciens bateaux à fond plat avec leur mât en bois et leurs puissantes ailes de dérive qui sont parfois magnifiques. Au mieux, seul l'arrière-grand-père peut se rappeler de leur mise sur quille. La qualité des bateaux néerlandais est apparemment payante et d'une longévité exceptionnelle.


En dehors des ports, on peut aussi souvent amarrer au cœur des villes ! Ou en plein milieu d'un lac, entouré uniquement d'eau, de nature, de tranquillité ! Il y a aussi des îles avec des bateaux de toutes tailles amarrés dans des criques. La fréquentation de ces appontements est souvent particulière. En plein milieu, un bateau dont on a déjà vu le nom une bonne douzaine de fois. Impossible d'amarrer ici, ni devant ni derrière l'embarcation la plupart du temps sans numéro et pas plus rapide que 20 km/h. Par contre, à côté de la nature, on trouve un container pour les déchets. Et du vent en prime, souvent, qui nous empêche de lire « Serious Pleasure » sur le pont arrière. Ça ne fait rien, de toute façon, le passionnant magazine sera feuilleté une centaine de fois. Mais si vous ne voulez ou ne pouvez pas attendre plus longtemps : Branchez votre clé USB sur votre portable et rendez-vous sur [www.seriouspleasure.com](http://www.seriouspleasure.com). Bonne lecture !

### La Frise

En Frise, les étendues d'eau sont impressionnantes. Elles peuvent avoir différents niveaux tout en étant côte à côte. Des maisons de rêve dont la hauteur de sol ne dépasse le niveau du canal que de quelques décimètres. Dans ce pays, la cohabitation avec l'eau fonctionne depuis des siècles. Il y a des panneaux indicateurs aux croisements et embranchements des canaux, comme sur la route. C'est très pratique parce qu'il n'y a personne, que des vaches, pour demander son chemin. Il y a aussi beaucoup de moulins à vent bien

conservés et qui font partie du paysage. Aujourd'hui encore, on utilise la graisse de porc pour le graissage de leurs axes en bois.

De retour chez soi, la nostalgie des magnifiques petites villes souvent protégées par d'immenses remparts vous prend assez rapidement. Le souvenir des maisons en briques construites à la perfection il y a des siècles. Des fenêtres transformées en lieu d'exposition. Des portes d'entrée laquées en noir brillant ou dans une couleur nuancée avec du bleu ou du vert. J'aimerais un jour en faire une galerie de photos. C'est sans doute une raison suffisante pour souhaiter retourner souvent aux Pays-Bas. L'équipement photo dont j'aurai besoin sera transporté dans le plus grand confort sur notre fabuleux Linssen Grand Sturdy 430 Mark II « PLAISIR ». 



*À l'instar de Rollo Gebhard, Yvonne et Josef Walker sont tombé amoureux du Classic Sturdy 360 OC en 1992 et a décidé, après de nombreuses années de voile, de passer à un bateau à moteur. Il est ainsi devenu un connaisseur Linssen par excellence. Un client devenu un ami. Au fil des ans, il a acquis un Classic Sturdy 400, un Grand Sturdy 500 et, après avoir eu leur port d'attache sur le Lac de Neuchâtel et en Bourgogne, Yvonne et Josef Walker naviguent désormais avec leur Grand Sturdy 430 MK II « PLAISIR » aux Pays-Bas. La navigation aux Pays-Bas vue par un Suisse. Une perspective intéressante, pas seulement pour les étrangers.*

