



De Dender

42

L'OUVERTURE DE LA SAISON EST TOUJOURS UNE AVENTURE

TOUT A COMMENCÉ PAR UN DÉSIR...

Nous vivons au bord de la Dendre, tout près de la pittoresque écluse Denderbelle. Nous passons régulièrement devant en promenade. Nous y voyons surtout des bateaux de fret. Pas trop grands, car l'écluse ne fait que 70 mètres de long. Certains bateaux viennent si souvent que nous les connaissons déjà par leur nom. Nous avons même déjà eu l'occasion de parler à certains marins pendant le passage de l'écluse. Cette convivialité fait que nous considérons l'écluse Denderbelle comme « la nôtre ». Notre désir était précisément de passer nous-mêmes un jour cette écluse en bateau. C'est ainsi que nous avons commencé à planifier cette croisière.

Familie De Ruytter hebben deze tocht gemaakt op de Grand Sturdy 40.0 AC "Amalie", die ze huurden bij LBH-partner Aqua Libra in Ophoven.

AQUA LIBRA

EXCLUSIVE YACHTCHARTER


LINSSEN
BOATING HOLIDAYS®

En 2018, soit encore avant le Covid, nous avons attrapé le virus Linssen. Nous naviguons sur les beaux bateaux d'Aqua Libra depuis quelques années. Non seulement le parfait état des bateaux, mais aussi l'offre importante, et surtout le service inégalé de Luc et Arlette (les propriétaires d'Aqua Libra), font que nous y avons trouvé notre endroit à nous. Bien que nous ayons découvert la navigation en été, nous

avons pris l'habitude au fil du temps de partir chaque année à l'ouverture de la saison à partir de Kinrooi.

En général, nous louons un Linssen pour une semaine. Mais une semaine, ça ne suffit pas pour faire l'aller-retour de Kinrooi à l'écluse Denderbelle, et encore moins si on veut intégrer quelques imprévus. Puisque nous voulions cette fois louer un Linssen



Namen

43

pendant deux semaines, nous nous sommes dit que nous pourrions en profiter pour voir d'autres destinations de notre liste de souhaits. L'ascenseur à bateaux à Strépy-Thieu par exemple, mais aussi l'Escaut de la source à Ath jusqu'à l'embouchure à Termonde, la ville où nous habitons.

Après avoir étudié les voies navigables disponibles, nous avons obtenu le trajet suivant à envisager : Kinrooi, Liège, Namur, Charleroi, Strépy-Thieu, Blaton, Ath, Termonde, Rupelmonde, Lierre, Herentals, Bocholt, et retour vers Kinrooi. Les deux semaines nous permettaient donc de composer un très bel itinéraire avec des escales dans des villes wallonnes et flamandes très intéressantes.

Les vacances de Pâques commençaient, et donc aussi notre croisière. Le premier jour, il faisait assez frais, mais tout s'est déroulé comme prévu. Nous



sommes arrivés à Liège peu après neuf heures. Le capitaine du port n'était toutefois pas joignable, ni par téléphone ni via la VHF. Par conséquent, nous ne savions pas où amarrer et avons alors opté pour un bel emplacement ouvert. Une fois amarrés, une dame qui habitait là sur son bateau, nous a rapporté que le capitaine du port était effectivement absent (et était d'ailleurs rarement présent). Nous pouvions donc peut-être passer la nuit gratuitement, mais le courant et l'eau n'étaient malheureusement pas disponibles. Nous avons donc allumé le générateur de bord pour pouvoir prépa-

rer le dîner et passer la nuit sans aucun souci.

Nous avons fait des expériences similaires au cours des trois jours suivants. Cela a commencé à Namur. C'est vraiment une très belle ville, tout autant vu du quai que vu de l'eau, mais au port de plaisance nous n'avons trouvé que quelques panneaux indicateurs et bittes d'amarrage. Nous n'avons pas non plus pu nous y réapprovisionner en carburant comme nous l'avions prévu. Nous avons donc amarré au quai sous la citadelle. Rien à redire, on n'a pas tous les jours la chance de pouvoir passer la nuit sous la citadelle, au cœur d'une ville aussi belle. Là encore, le générateur de bord nous a libéré de tout inconfort.

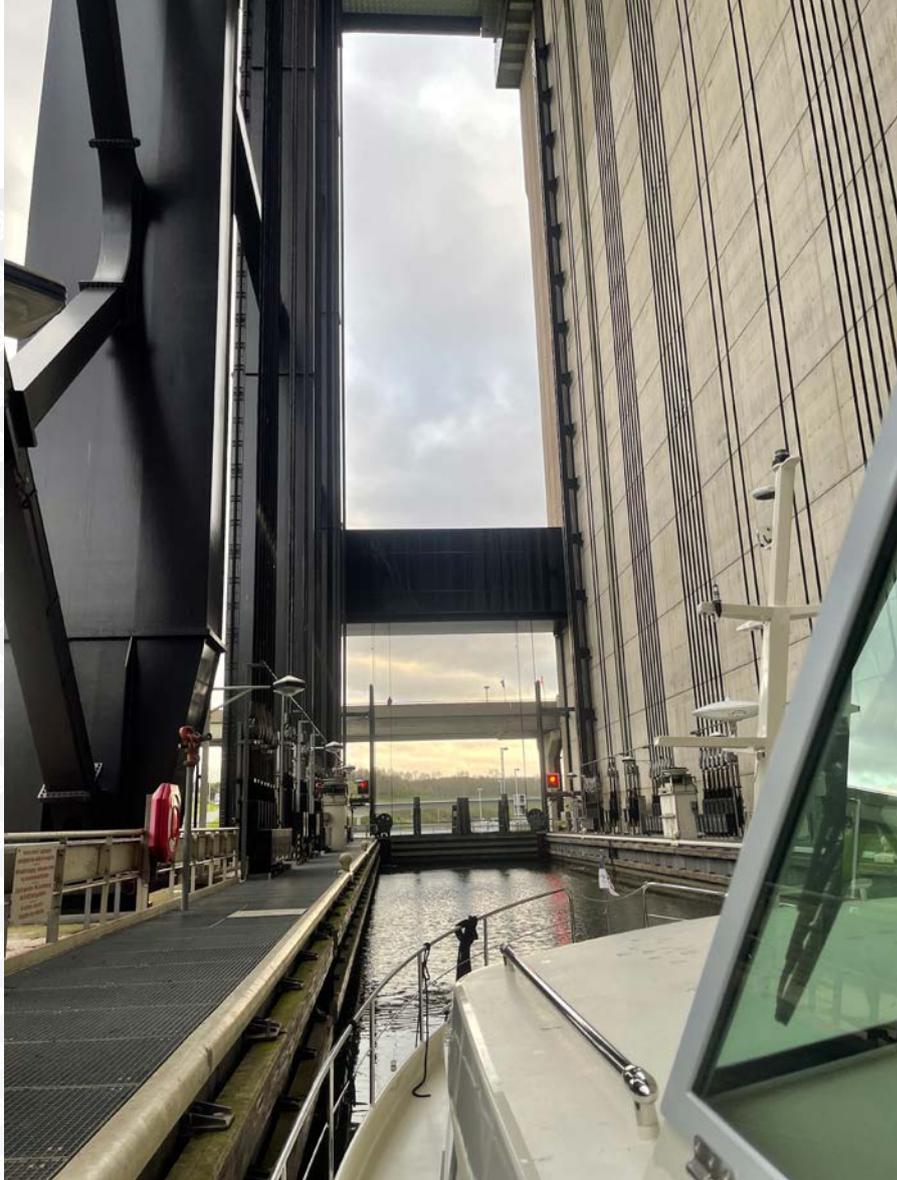
Aux deux emplacements suivants, nous n'avons pas non plus eu de courant ni d'eau. On avait l'impression de faire du camping sauvage, mais alors avec tout le confort d'un yacht de 40 pieds

très bien équipé. Nous étions vraiment heureux que le bateau dispose d'un générateur. La taille du réservoir d'eau (440 litres) nous a bien aidé aussi à continuer sereinement pendant plusieurs jours sans avoir besoin de le réapprovisionner. Au bout de cinq jours de navigation, nous avons eu l'occasion de passer dans le port de Mons pour prendre 200 litres d'eau. À ce moment, ce n'était peut-être pas encore vraiment nécessaire, mais nous savions avec certitude qu'il n'y aurait pas d'autre possibilité pendant trois jours après Mons.

Pour la première fois au cours de ce voyage, depuis cinq jours de navigation donc, nous avons pu profiter du courant de quai. Nous étions alors à Ladeuze-Chièvres, juste avant la quinzième des vingt-et-unes écluses du canal Blaton-Ath. Ce lieu de repos bien que petit est très convivial et tranquille et mérite une recommandation. Nous ne l'avions pas repéré sur les cartes pendant nos préparatifs, mais il nous a été indiqué par le personnel en charge des écluses et ponts sur ce canal. Ce jour-là, il y avait beaucoup de vent. Les prévisions annonçaient un vent de force 6 et nous l'avons bien senti, à 100 %, en plein à bâbord.

Revenons au voyage en lui-même. Après Namur, nous avons navigué en direction de Charleroi. Des travaux qui n'avaient pas été annoncés à l'écluse sur la Sambre (qui s'est rouverte le lendemain) nous ont obligés à passer la nuit à Sambreville. Un beau ponton y est disponible, littéralement dans le jardin d'un Lidl rénové. L'endroit idéal pour faire ses courses et pour découvrir l'histoire de cette ville pendant la guerre.

Le lendemain s'annonçait comme un grand jour. Si la navigation se déroulait comme prévu, nous devions pouvoir prendre l'ascenseur à bateaux à Strépy-



Boatlift Strepv Thieu

Thieu. À Charleroi, nous avons quitté la Sambre pour, via le canal Bruxelles-Charleroi et le Canal du Centre, arriver à destination au bout d'une bonne dizaine d'heures de navigation. Juste à temps pour la dernière descente de l'ascenseur. Nous avons eu tout le bac pour nous tous seuls. Le vent était assez puissant, mais on n'en remarque rien dans l'ascenseur. Pour franchir la dénivellation de 73 mètres, l'ascenseur descend très doucement. On peut même sortir et admirer cet impressionnant trésor d'ingénierie pendant la descente. Cet ascenseur a été mis en service en 2002 pour remplacer les quatre anciens ascenseurs (datant du début du 20e siècle) désormais classés au patrimoine de l'UNESCO et que l'on peut visiter. Malheureusement, nous n'avions pas assez de temps pour visiter ces reliques. Peut-être un bel

argument pour une prochaine croisière ? Peu après l'écluse, nous avons pu amarrer et passer la nuit dans un port de plaisance local. Les heures d'ouverture du pont d'accès en libre-service étaient hélas dépassées, mais un grand quai (bien que sans courant ni eau) était disponible gratuitement et s'est révélé être un emplacement agréable pour une bonne nuit de sommeil.

Le lendemain a été plus paisible. Notre seul but était de nous rapprocher le plus possible de Blaton. À mi-parcours, nous passons Mons, ce qui nous a donné l'opportunité de faire les magasins et de nous ravitailler avec 200 litres d'eau. Très serviable, le capitaine du port nous a aidé à chercher où faire éventuellement le plein de diesel (ce que nous n'avons pas pu faire à Namur). Très vite, il s'est avéré que la seule option



Blaton Ath

était à Tournai, soit un gros détour sur notre itinéraire prévu. Nous avons alors compris qu'il nous fallait effectuer notre croisière sur la réserve de carburant que nous avons remplie au départ. Nous avons passé la nuit à un appontement à Bernissart, près d'une écluse (temporairement) hors service. Nous étions prêts pour le défi éclusier du canal Blaton-Ath.

Moral au beau fixe et avec un plan B à l'esprit, nous nous engageons donc en direction de Blaton pour affronter ce canal et ses 21 écluses. L'après-midi précédent, nous avons déjà contacté le personnel en charge des écluses. On nous avait alors recommandé d'aborder la première écluse vers huit heures et demie. Heureusement, nous les avons encore appelés juste avant le départ car neuf heures leur semblait être une heure plus réaliste. La commande des 21 écluses est en fait effectuée par 2-3 équipes, chargée chacune de plusieurs écluses. Une seule et même équipe assure les dix premières écluses. Ses membres vous accompagnent donc à quai. Des personnes très serviables, mais si les choses ne sont pas bien convenues à l'avance à la première écluse, il se pourrait qu'il faille attendre longtemps si elles sont encore à aider un autre bateau avant votre passage.

Nous sommes arrivés à l'écluse 1 à neuf heures moins dix. Bien à l'heure. L'équipe nous a toutefois fait savoir qu'elle avait encore besoin de quelques minutes pour arriver elle-même à l'écluse. Nous avons donc décidé de poser le bateau nez dans le vent pour ne pas être soufflé sur le côté. Juste avant cette première écluse, il y a une sorte d'ancien bassin de virement. Il nous a semblé idéal pour tourner le bateau nez dans le vent. En tournant, nous avons malheureusement remarqué que l'eau était très peu profonde en dehors du chenal de navigation. Nous sommes donc restés coincés avec le nez dans un banc de vase. En soi, cela permet aussi de rester sur place (sans être soufflé contre le quai), mais ce n'est pas vraiment idéal pour le refroidissement du moteur. Après une marche arrière pour nous libérer, nous avons éteint le moteur pour nettoyer rapidement le filtre à algues. Nous savions maintenant que le tirant d'eau dans ce canal devait être surveillé de près et que nous ne devons pas nous déplacer trop en dehors du chenal de navigation.

La première écluse a été rapidement préparée pour nous. Nous pouvions continuer. Tout devait être commandé manuellement, même les ponts qui se trouvaient sur ce trajet. C'était toute



Blaton Ath bij 6 beaufort weer

une expérience. Très vite, le travail d'équipe entre les éclusiers et nous s'avérait essentiel. Nous devons adapter notre vitesse de manière à ce que les éclusiers aient le temps de fermer l'écluse passée (ou le pont), de se déplacer vers la prochaine écluse (ou le prochain pont) et de la (le) préparer pour notre passage. C'est très intéressant et c'est un chouette exercice, si seulement le vent de force 6 ne nous défiait pas sur le côté quand il s'agissait de bien maintenir le bateau au milieu de canal à (très) faible vitesse. Certaines portions de canal étaient bordées d'arbres sur les rives qui coupaient le vent, mais à l'approche de l'écluse, il n'y en avait pas. Il fallait donc rester le plus longtemps possible entre les arbres jusqu'à ce que la « traversée » vers l'écluse paraissait possible sans devoir s'immobiliser. Dans cette situation, une simple paire de jumelles apparaît si précieuse.

La force du vent continuait cependant d'augmenter. Chaque écluse devenait une lutte où il fallait la plus grande concentration et des réactions ultrarapides pour résister à chaque bourrasque de vent et amarrer le bateau proprement dans l'étroite écluse. Certaines des écluses (en aval) offraient très peu d'espace entre la ligne de flottaison et le bord de sorte que les défenses

n'avaient aucune chance de faire leur job lors de l'entrée dans le sas. Au bout de 10-12 écluses, nous en avons assez et nous sommes partis à la recherche d'un amarrage pour pouvoir attendre l'amélioration météo prévue pour le lendemain. Nous étions donc particulièrement soulagés de pouvoir amarrer le bateau peu après l'écluse 14. Ce petit port à Ladeuze-Chièvres n'était mentionné nulle part sur les cartes, mais nous a été recommandé par les éclusiers. Cerise sur le gâteau : on y proposait même du courant de quai. Nous avons aussi été ravis de faire la connaissance de Flamands qui géraient une boutique locale. Ils ont atterri là il y a tant d'années et s'y plaisent énormément.

Les jours suivants nous ont apporté une meilleure météo et l'expérience de descendre la Dendre, de sa source à Ath, jusqu'à l'embouchure à Termonde. On remarquait aussi clairement qu'on était au début de la saison de navigation, en particulier sur le tronçon entre Blaton et Geraardsbergen. Le tirant d'eau dans le canal Blaton-Ath laissait parfois fort à désirer. À la sortie de deux des écluses, nous avons simplement avancé dans la boue (alors que nous devrions avoir normalement au moins encore 70 cm sous la quille). Il y avait aussi beaucoup de saletés aux portes d'écluse. Ce n'est qu'à partir de Gerardsbergen que les écluses étaient plus propres. Au bout du compte, ce n'était pas si mal dans l'ensemble. La plupart des éclusiers sont toujours disposés à retirer ce qui traîne avant qu'on entre dans l'écluse. Et la Dendre est très belle à naviguer. Très calme, bordée d'un chemin de halage, et imbriquée dans un cadre très rural (à part le tronçon à Aalst).

Geraardsbergen nous a valu une belle visite. Nous y avons aussi croisé un capitaine de port particulièrement sympathique. Nous l'avons aidé à trouver le mot de passe du WiFi car, pour



Sluis Denderbelle

lui aussi, c'était le début de la saison. Il nous a également remis le VVV Toervaargids 2022 – un guide très pratique pour les voies navigables de Flandre.

Nous avons poursuivi notre croisière en direction de Termonde. Enfin, nous avons pu réaliser notre rêve et passer nous-mêmes « notre » écluse à Denderbelle. Nous avons pris tout notre temps pour cela et avons encore fait un bref arrêt avant de nous y engager. La dénivellation de l'écluse n'est que de quelques mètres, le passage ne dure donc pas très longtemps, mais nous en avons savouré chaque seconde. C'était notre moment à nous.

Après l'écluse, nous avons amarré à un petit ponton de la ville de Termonde. Entre-temps, nous étions si habitués à vivre sans eau ni électricité de quai que nous ne nous sommes pas arrêtés un instant au fait qu'ils n'y étaient pas disponibles non plus à cet endroit. Une belle promenade vers le centre, même si nous le connaissons depuis plus de 20 ans nous a vraiment donné une sensation de « vacances dans sa propre

ville ». Et même si notre maison ne se trouve qu'à un jet de pierres du ponton, aucun de nous n'a souhaité y passer la nuit. Non, ce n'était pas envisageable. Certainement pas en ce moment spécial, unique et si longtemps attendu où nous naviguons sur la Dendre à bord d'un beau Linszen.

Notre projet était de descendre ensuite l'Escaut en direction de Rupelmonde, et ce après la marée haute. C'est que le courant peut être très rapide dans l'Escaut. En naviguant avec la marée, nous avons pu gagner environ 4 km/h de vitesse de déplacement, ce qui aide aussi à économiser l'énergie et donc le diesel.

À Rupelmonde, nous avons amarré à la jetée qui est aussi utilisée par le bac. Il y a pas mal de courant dans le Rupel et l'amplitude des marées est importante. Heureusement, nous avons pu obtenir au préalable la confirmation du service du bac que leurs bateaux (avec 1,4 mètre de tirant d'eau) ne sont pas non plus bloqués à marée basse. Au moment d'amarrer, le courant était relativement fort (juste entre marée

haute et marée basse), ce qui nous a offert l'opportunité de nous essayer à la technique d'amarrage par fort contre-courant. C'est plutôt chouette avec pas mal de vitesse au compteur d'être comme « suspendu » à hauteur de l'endroit où on veut amarrer et de se laisser ensuite pousser par le courant vers le côté en faisant légèrement pointer le nez vers le quai. Ça marche parfaitement.

On ne voyait pas grand-chose depuis cet emplacement, mais il était idéal pour repartir le lendemain matin peu après la marée basse en direction de Lierre. En choisissant cet horaire, nous étions sûrs de pouvoir passer tous les ponts du canal de la Nèthe. Certains de ces ponts n'ont qu'une hauteur de 3,5 mètres. En partant une petite heure après la marée basse et en adoptant une vitesse juste un peu en-dessous de celle de la marée, nous avons pu maintenir assez d'eau sous la quille et échapper à tout problème de hauteur de passage. Ce sont de chouettes moments à vivre en tant qu'ingénieur, on peut utiliser à nouveau ses connaissances en mathématiques pour comprendre et garder le contrôle sur la situation.

Nous avons brièvement fait halte à Lierre pour rencontrer des amis avant de poursuivre notre voyage vers Herentals. Nous avons alors aussi emprunté une portion du canal Albert, ce qui nous a donné l'opportunité de laisser l'autopilote montrer ses talents pendant une période prolongée et de nous maintenir bien droits à tribord de ce large canal. Après avoir passé la première écluse du canal Herentals-Bocholt et après quelque temps en compagnie de trois canoéistes bien rapides, nous sommes finalement de retour dans le port de plaisance de Herentals. Comme nous y avons déjà fait halte, nous nous y sentions déjà un peu chez nous. Nous avons pu amarrer

le bateau dans un emplacement étroit bien proprement par l'arrière - après toutes les étroites écluses du canal Blaton-Ath, on remarque que nous avons plus d'expérience.

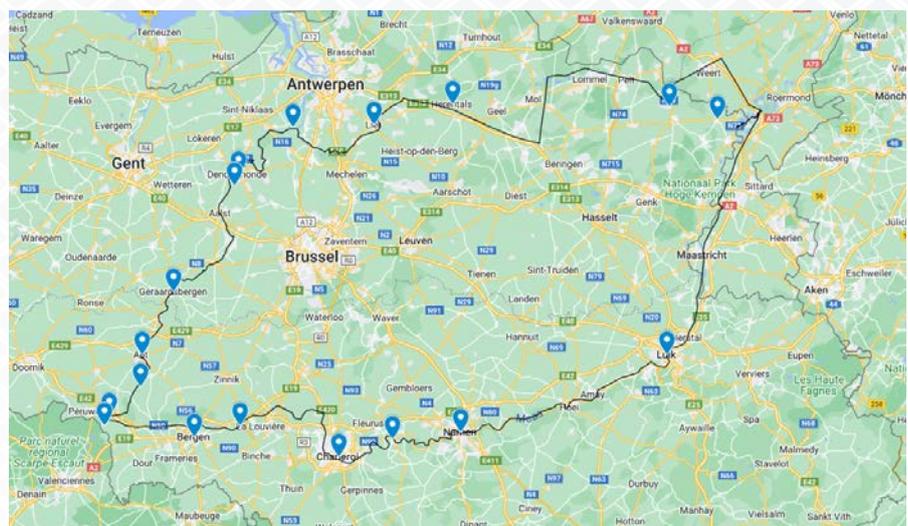
Les derniers jours s'annonçaient. Dommage, car après près de deux semaines de navigation, nous en voulions encore. Nous avons donc continué à profiter de chaque instant. Nous avons quitté Herentals par un léger brouillard qui nous a permis de prendre une série de photos magnifiques. Après les écluses typiques sur le premier tronçon de ce canal, nous avons fait une halte le temps de manger une crêpe à la crêperie-bateau. Ce bateau amarré en permanence se trouve après l'écluse 4 où le canal Dessel-Turnhout-Schoten rejoint le canal Herentals-Bocholt. Nous recommandons cet établissement où il vaut sans doute mieux réserver par beau temps. Bocholt a été notre dernier port d'escale avant de prendre la direction de Kinrooi.

Les derniers kilomètres du retour vers le port De Spaanjerd sont passés si vite. Nous avons encore rempli le



kanal Herentals - Bocholt

réservoir du bateau avant de le rendre, et ce voyage était fini. C'était toute une expérience. Cela en valait certainement la peine. Nous apprécions d'autant plus les qualités d'un yacht Linssen. Merci au chantier de Linssen de mettre de tels bateaux sur le marché. Merci à Aqua Libra de les rendre disponibles à un plus grand public. Merci tout spécialement aussi à Luc Vanthoor pour tout ses encouragements et conseils tant avant que pendant et après la croisière.



Détails de la croisière : 14 jours de voyage, 12 jours de navigation, 12 cours d'eau et canaux, 70 écluses, 84 heures de navigation, 3 fois seulement du courant de quai et 1 seule fois de réapprovisionnement en eau. Au total, nous avons consommé 417 litres de diesel et 600 litres d'eau.