

Caro III

De Kiel à Stockholm et retour à Port Médoc

Notes de croisière

2021

CARO III
Jean-Eric CHEVILLOT



Logo
Nom

Introduction - remerciements

Avertissement

Le présent document est un recueil de notes concernant notre navigation 2021 en Baltique, de la baie de Kiel jusqu'à Stockholm essentiellement le long de la côte est de la Suède puis du retour en France avec quelques variantes par rapport au trajet aller en 2019. En aucun cas elles ne peuvent se substituer ou remplacer la documentation nautique officielle exigée par la réglementation. Elles constituent notre propre et seul retour d'expérience. Ces notes sont proposées comme des renseignements utiles ou des compléments intéressants mais dont l'utilisation est laissée à la seule appréciation du lecteur et ne sauraient engager en aucune manière la responsabilité de l'auteur.

L'année 2019 avait été consacrée à monter le bateau depuis Port Médoc jusqu'à Kiel pour l'hiverner là-bas, l'objectif initial était un large tour de la Baltique jusqu'à Stockholm en 2020. Les aléas de l'épidémie de la COVID-19 en 2020, qu'on espérait alors courte, ont limité les possibilités de navigation mais nous avons tout de même pu visiter la côte nord de l'Allemagne de Kiel jusqu'à la frontière polonaise puis faire un tour du Danemark via Copenhague puis le nord du Jutland avant de redescendre via la Fionie et Aerö jusqu'à Kiel.

La motivation était donc forte en 2021 pour enfin atteindre Stockholm. Il a fallu attendre début juin, au lieu de fin avril comme souhaité initialement, pour rejoindre le bateau, le temps que se mettent en place et se clarifient les procédures sanitaires de voyage en Europe. Les très bonnes conditions météorologiques rencontrées ont permis d'arriver à Stockholm avant la mi-juillet et aussi de ramener le bateau en France sur la même saison, quitte à raccourcir la durée des escales.

Une petite précision : les conditions météorologiques tout au long de cette croisière 2021 auront été vraiment très clémentes, voire peut-être exceptionnelles pour toute la partie « Suède ». La plus grande partie de ce retour d'expérience est donc en condition « beau temps » !

Là encore merci aux navigateurs qui ont bien voulu nous faire part de leur propre expérience en Baltique, en Mer du Nord, ou pour les Raz du Cotentin qui étaient une première pour nous à l'occasion de ce retour, notamment certains « matelots » du site Hisse-et-Oh.

Documentation

Je fais le choix de me baser sur une navigation électronique avec des redondances en cas de défaillance du GPS ou des écrans de lecture, et de constituer à cette fin une documentation papier minimale de sécurité.

Toutefois, à la différence des 2 années précédentes où je n'avais presque utilisé que les guides en plus de la documentation électronique, j'avais la carte papier dans le cockpit, protégée par la pochette plastique fournie, et régulièrement consultée, pour les navigations dans les archipels suédois, afin d'avoir une vue d'ensemble sur la route à suivre et avoir un back-up immédiat en cas de défaillance, ce qui ne s'est pas produit.

Documentation papier

Elle était constituée :

- D'un socle réglementaire. Il s'agissait de disposer des documents nautiques réglementaires et d'une couverture cartographique papier ad minima de l'itinéraire permettant un atterrissage et l'entrée en sécurité dans un port en cas de défaillance de l'électronique. Ce socle était constitué ainsi :
 - Le Bloc-Marine Manche-Atlantique pour la conformité aux exigences françaises, ainsi que pour le guide des ports de plaisance et l'annuaire des marées « papier » au retour en France ;
 - Les cartes NV Verlag 1, 2, 3 et 4 livrés automatiquement avec la licence informatique du coffret « Ostsee Kartenkoffer » couvrant toute la Baltique ouest depuis le Kattegat et Skagen jusqu'à l'est de Rönne et la frontière polonaise. Ces atlas de cartes sont d'un format plutôt pratique et accompagnés d'un guide des ports de plaisance assez proche de notre Bloc-Marine.
 - Pour la Mer du Nord, les cartes NV Verlag DE11 « Elbe – Helgoland bis Hamburg » et DE13 « Ostfriesland – Borkum bis Helgoland & Ems » couvrant les Iles de la Frise orientale allemande jusqu'à Hambourg avec comme en 2019 un trou assumé sur la Weser, mais sans conséquence car ces 2 atlas de cartes se rejoignent à Helgoland et donc couvraient notre itinéraire, y compris un transit côtier direct avec les cartes grande échelle si cela avait été nécessaire. La DE13, à jour, est indispensable pour naviguer sur l'intérieur de la Wattenmeer.
 - Pour la Suède, les cartes Delius-Klasing « Sportbootkarten Satz 11 – Ostküste Schweden 1 (Ausgabe 2021/2022) – Simrishamn bis Mem mit Gotland und Öland » et « Sportbootkarten Satz 12 – Ostküste Schweden 2 (Ausgabe 2020/2021) - Mem bis Stockholm mit Gotland und Södertäljekanal », elles aussi accompagnées d'un guide des ports et écluses, quoique plus succinct que leur équivalent des cartes NV.
 - Pour des cartes papier grande échelle permettant un atterrissage grossier en cas de défaillance des sources GPS et/ou de l'électronique embarquée, les cartes de l'administration maritime suédoise (<https://www.sjofartsverket.se/en/Maritime-services/Hydrographic-Information/>) au 1:500000 S6 et S7, qui couvrent la Baltique

depuis l'ouest de Rügen jusqu'au nord de Stockholm. La liste des agents qui commercialisent ces cartes figurent sur le site de l'administration maritime suédoise. Personnellement je les ai achetées auprès de Hansenaudio (hansenaudio.de) qui commercialise aussi tous les guides nautiques.

- Comme à l'aller, 2 cartes grande échelles Imray, la C12 pour la Manche moitié orientale « Eastern English Channel Passage Chart » et la C30 pour la Mer du Nord du Pas de Calais jusqu'à Hoek van Holland « Harwich to Hoek van Holland and Dover Strait ». La finalité de ces cartes étant elles aussi de servir de back-up en cas de défaillance totale de l'électronique pour réaliser l'atterrissage avec la carte grande échelle assez détaillée et ensuite de rentrer dans le port en sécurité, je me suis contenté des versions 2019 sans mise à jour.
- En revanche, j'avais la version à jour de la carte ANWB n°20 « Wadden » 2021 pour la mer de Wadden au nord de Den Helder même si en final nous n'avons pas eu le temps de profiter de cette très belle région.
- Quant au « ANWB Wateralmanak 1 » obligatoire pour les Pays-Bas mais inutilisable car uniquement en néerlandais, j'ai fait l'impasse de la mise à jour en me reposant sur l'édition 2019-2020 achetée à l'aller et au fond d'un coffre... comme à l'aller. Remarque : le tome 2 est couvert par la très utile application « Nautical Map » (Waterkaarten) du ANWB, ce qui d'après ce qu'on en a compris est reconnu comme suffisant, et cette application est maintenant paramétrable en anglais ou en allemand, même si la traduction est parfois déconcertante¹.
- Des guides régionaux côtiers :
 - Pour la Baltique en général, j'avais acheté le guide Imray « The Baltic Sea and Approaches », dans l'hypothèse où nous pourrions faire le tour de la Baltique initialement envisagé, essentiellement pour la couverture de la Finlande et des Pays Baltes, mais il n'a été en pratique quasiment pas utilisé car tout le trajet que nous avons réalisé est beaucoup plus précisément couvert par les guides Delius-Klasing ;
 - Pour la côte est de la Suède, le guide de l'éditeur Delius-Klasing en allemand « Törnführer Schweden 2 – Südküste – Ostküste – Öland – Gotland », qui inclut aussi une petite partie du lac Mälaren à l'est de Stockholm jusqu'à Mariefred/Gripsholm et l'accès par le canal de Södertälje ;
 - Pour la côte allemande de la Baltique, incluant la frontière polonaise et l'Oder, occidentale, les guides du même éditeur « Törnführer Ostseeküste 1 - Travemünde bis Flensburg » et « Törnführer Ostseeküste 2 - Wismar bis Stettin »
 - Pour la côte allemande de la Mer du Nord, les guides de ce même éditeur « Törnführer Nordseeküste 1 – Cuxhaven bis Den Helder », « Törnführer Nordseeküste 2 – Elbe bis Sylt ». Un point très appréciable est que le volume 1 va jusqu'à Den Helder et inclut donc toute la mer de Wadden avec le chenal d'entrée de Lauwersoog.

¹ Comme lorsqu'on utilise la traduction automatique de Google sur une page internet, il faut par exemple s'habituer à comprendre qu'une « couchette » est une place de port... Si on parle un peu allemand, on comprend mieux le pourquoi de ce faux-ami.

-
- Pour le Danemark, « Törnführer Dänemark 1 – Jütland – Anholt – Læsø » et « Törnführer Dänemark 2 – Fünen – Seeland – Lolland – Falster – Møn – Bornholm ».
 - Pour la Mer du nord et la Manche, les guides Imray « The Shell Channel Pilot » et « Netherlands Pilot » achetées à l'aller, ainsi que les anciens Pilotes Côtiers d'A Rondeau.
 - Et les guides des ports de plaisance :
 - Les guides des ports de plaisance accompagnant les cartes NV Verlag déjà mentionnés ci-dessus. Ils comportent des cartes de détail très pratiques des différents ports et reprennent les informations essentielles des guides Delius-Klasing en plus synthétiques, notamment la qualité du plan d'eau dans certaines configurations météo dégradées ;
 - Les 2 guides accompagnant les cartes Delius-Klasing pack 11 et 12 ci-dessus. Ils ont l'intérêt de détailler les écluses de Stockholm et de Södertälje pour l'accès au lac Mälaren qui n'est pas décrit dans le guide du même éditeur, ainsi que les conditions de passage sous le Mälaren près de Södertälje si plus de 15 m de tirant d'air, mais ils sont beaucoup plus sommaires que leurs équivalents NV Verlag et je me reportais donc en Suède directement au guide Suède mentionné plus haut pour les ports de plaisance ;
 - Pour les Pays-Bas, les guides gratuits distribués dans les ports « De Havengids » en 2 tomes, « Zuid Nederland » et « Noord Nederland », se sont révélés toujours aussi utiles et pratiques. Le détail des ports est aussi disponible sur internet à l'adresse : <https://dehavengids.nl/> mais avoir la version papier est de tout de même plus rapide ;
 - Nous n'avons pas du tout utilisés les guides gratuits « Sejlens Marina Guide », distribué dans les ports, pour l'Allemagne et le sud du Danemark, qui ne sont pratiques que si on n'a qu'une documentation limitée.
 - Fort de l'expérience 2020 où nous n'avions pas la version papier des « Harbour Guide » (ou Hamnguiden), utilisant intensivement l'application « Harbour Guide »², sur tablette ou smartphone, ou sur PC (<https://www.harbourguide.com/harbour-guide/>), je me suis limité à acheter le tome « Hamnguiden 7 Landsort – Skanör, Öland, Gotland & Bornholm », en me disant qu'il serait toujours possible d'acheter le tome 8 pour l'archipel de Stockholm dans un des ports du sud de la Suède. En pratique, alors que pour des ports « simples » comme en 2020, un coup d'œil sur l'application suffit en préparation, avoir la version papier pour les ports et les mouillages en Suède est vraiment très appréciable voire nécessaire... et il y a fort peu de shipchangers en Suède, et quand il y en a, ils n'avaient plus le tome 8. Résultat : j'ai dû faire avec la seule application pour l'archipel de Stockholm et je confirme le regret de n'avoir pas eu la version papier. Même si ces documents sont plutôt chers et encombrants, je recommande vraiment la version papier pour la Suède, c'est vraiment un plus.

Comme les années précédentes, les guides Delius-Klasing se sont révélés à l'usage très utiles et plutôt complets, avec toujours le regret que les numéros de téléphone des ports sont souvent absents, et qu'il faut aller les chercher dans l'application Harbour Guide.

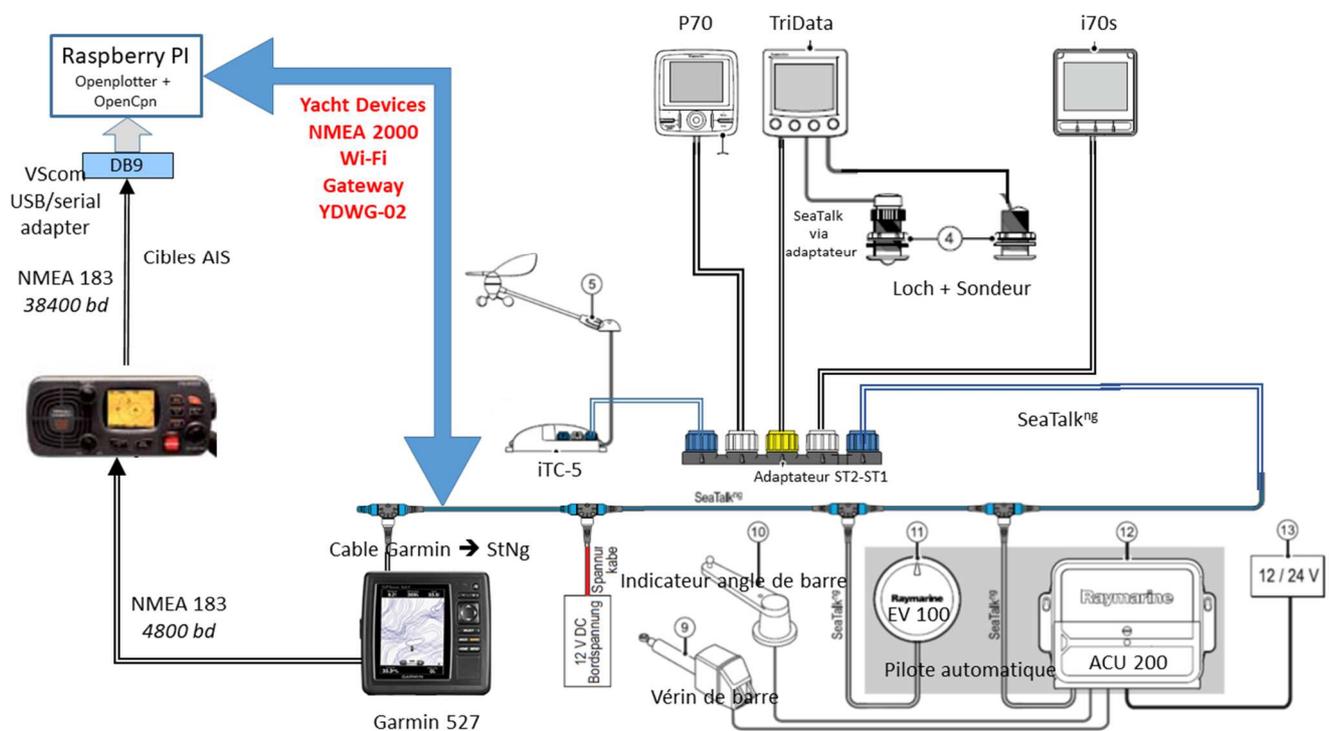
Aux Pays-Bas, les numéros de téléphone sont bien présents dans les guides gratuits « De Havengids ».

² avec un abonnement annuel de 39 €

Concernant l'application Harbour Guide, même remarque qu'en 2020 : elle est très utile avec une carte de l'accès au port, et une photo d'ensemble donnant une bonne idée de à quoi il faut s'attendre. En revanche, à plusieurs reprises certaines informations de cette application, par exemple les emplacements destinés aux visiteurs³, se sont révélées périmées. Malheureusement, pour la Suède, non couverte à l'est de Simrishamn par les cartes NV Verlag et leurs guides portuaires associés, le guide Delius Klasing pourtant dernière édition n'était pas toujours plus à jour.

Configuration informatique

Configuration matérielle



En début de croisière, la configuration matérielle ci-dessus était inchangée par rapport à 2019, à l'exception du remplacement à la table à carte de l'antédiluvien Toshiba de 15 ans d'âge par un portable Asus de seulement 7 ans, toujours sous Linux. Elle n'a posé aucun problème à la remise en route après l'hivernage.

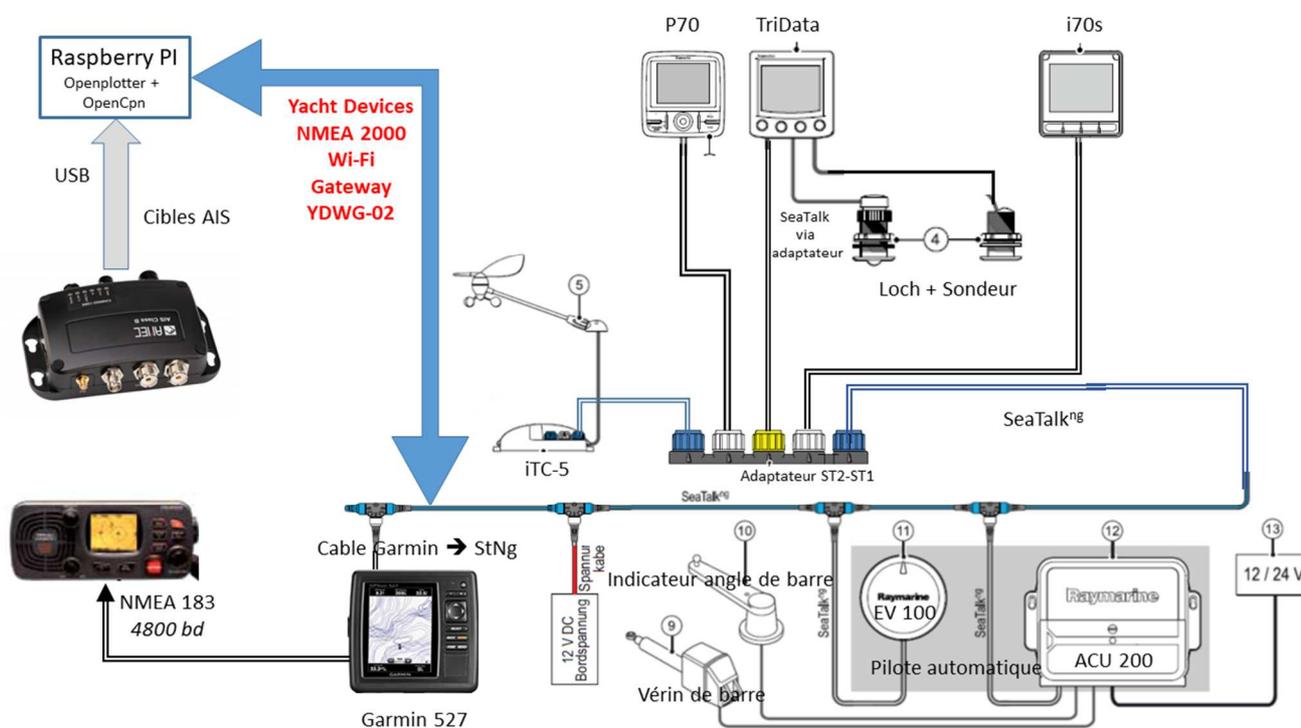
Cependant, après un mois de croisière, un comportement curieux du Raspberry est apparu, avec un enregistrement erratique de la trace du bateau, conforme en position, mais avec une datation farfelue. Problème mis sur le compte de la défaillance de la carte SD du Raspberry et résolu par l'utilisation du spare en remplacement, avec bien sûr création d'une nouvelle carte SD spare. Mais une défaillance de

³ Exemple : à Västervik, il y a toute une zone visiteur tout au fond du port au nord-est, bien plus proche de la ville et du bloc sanitaire que celle indiquée sur la carte...

la carte SD en 4000 milles n'est pas dramatique. Toutefois, sur la recommandation d'un ami informaticien, j'ai dédié une clé USB à l'enregistrement de la trace quotidienne de façon à limiter les écritures sur la carte SD.

Autre point curieux non observé les années précédentes : un gel aléatoire mais régulier de la communication WIFI entre le Raspberry et la tablette, que j'aurais tendance à mettre sur le vieillissement de la tablette, car je ne l'observe pas sur le PC à la table à carte. Cette tablette⁴ est aussi devenue très lente avec OpenCPN alors qu'avec l'application NV Charts elle semble réagir normalement aux changements de cartes et d'échelle. J'ai diminué le nombre de cartes O-charts chargées dans OpenCPN sans beaucoup d'effet. Mais comme répéteur au cockpit le fonctionnement est suffisant. Comme les années précédentes, le Raspberry PI, qui ne communique pas avec l'extérieur, n'a pas fait l'objet de mise à jour et est toujours avec Openplotter 1.20 et OpenCPN en 4.8x.

Enfin, il faut signaler une défaillance de la réception AIS de la radio VHF RO4800. En 2019, j'avais déjà observé des plantages de la réception AIS, essentiellement en présence de plusieurs centaines de cibles, par exemple dans le Solent, l'Escaut, au travers de Rotterdam, etc. A l'époque, un arrêt/marche de la VHF suffisait à rétablir la réception. Le fonctionnement a été normal pendant les 3 premières semaines de la croisière 2021, mais s'est rapidement dégradée avec un temps de bon fonctionnement en réception de plus en plus court et surtout un simple arrêt-marche ne suffisait pas à rétablir une réception AIS. Un arrêt long, de plusieurs dizaines de minutes était nécessaire mais la réception cessait de plus en plus vite.



Une grande partie de la croisière s'est donc faite sans réception AIS, ce qui par bonne visibilité et un trafic plutôt faible n'a posé aucun problème. En revanche, je souhaitais disposer de l'AIS pour les zones

⁴ Galaxy TAB A 10.5 2018

à fort trafic, comme les estuaires de l'Elbe ou de l'Escaut, les traversées de rail, etc. En urgence, j'ai donc implémenté un transpondeur/récepteur AIS AMEC Camino 108S, soit la version avec splitter, de façon à minimiser les modifications de connectique dans le réseau du bateau.

En effet, la prise USB « descendante » du Camino se substitue à la liaison NMEA 38400 bauds provenant de la VHF, et il suffit d'intercaler le transpondeur entre la VHF et l'antenne, le câble coaxial nécessaire étant fourni, tout le reste étant autonome.

Cette configuration a fonctionné du premier coup, avec cependant une performance décevante tant en émission, avec des trous observés sur Marinetraffic ou Vesselfinder, qu'en réception, par rapport à ce que je captais par exemple avec la VHF RO4800. Une investigation est en cours, après une réfection de la connectique de l'antenne en pied de mat, mais la sensibilité de détection reste beaucoup plus faible que celle de la VHF RO4800 et en usage régulier, Marinetraffic ne me voit pas à l'intérieur du port à Port Médoc alors que quelques voiliers, probablement avec un transpondeur plus puissant sont toujours visibles.

Il faut préciser que pour configurer le Camino, ainsi que pour faire un premier test autonome de bon fonctionnement, j'ai dû utiliser la session Windows du PC de la table à carte, car je n'ai pas réussi à faire trouver le port virtuel aux logiciels spécifiques AMEC en les faisant tourner sous Wine. Seul inconvénient, je ne peux pas paramétrer la destination à chaque sortie, elle reste donc en blanc.

Configuration logicielle

Configuration nominale – cartes vectorielles O-Charts

La cartographie vectorielle oeSENC fournies par O-charts couvrant la totalité de la zone de navigation prévue constitue la configuration de base. Ainsi les 2 périphériques de navigation, en liaison wifi avec le RPI, le PC Linux à la table à carte, et la tablette Android dans le cockpit font tourner chacun OpenCPN, en version 5.2.4, avec les 2 droits de la cartographie O-charts, avec le pack « FR-UK », le pack « Belgique – Pays-Bas – Allemagne », le Danemark et la Suède.

Pour la lisibilité de l'affichage, la palette couleurs est configuré en version « SHOM » sur les 2 périphériques.

L'affichage et le niveau de détail se sont révélés bien adaptés, avec une bonne lisibilité pour les approches dans les cartes de détail pour l'essentiel des pays traversés. Toutefois, pour la Suède, le niveau de détail ne permet pas les approches des mouillages proposés par le guide Hamnguiden et ses cartes Hydrographica, et par comparaison sur SASplanet, Navionics semblerait plus détaillé sans cependant avoir cherché à comparer si Navionics présentait le même niveau de détail que les cartes Hydrographica. J'ai donc pratiqué à vue, « comme avant », en prenant des repères au sol pour me situer par rapport à l'extrait de la carte Hydrographica du Hamnguiden (c'est là que la version papier du Hamnguiden est indispensable), avec le fait que la grande échelle de ces extraits donne parfois une fausse impression de place, lesdits mouillages étant souvent assez petits. Ce qui est certain, c'est que si je retourne là-bas, disposer d'une compilation préparé à l'avance des mouillages envisagés directement lisible sur OpenCPN serait un plus.

Cartes NV Charts

Initialement raster, ces cartes sont maintenant essentiellement vectorielles. Pour ce qui concerne les cartes utilisées à bord, seule la DE11 (estuaire de l'Elbe) de 2019 est encore raster. Elles sont vraiment très bien, très lisibles et leur mise à jour mensuelle par simple téléchargement annoncée dans l'application est très pratique. Elles disposent d'une information dynamique disponible sur l'application Android⁵ et sur Linux, avec par exemple des informations sur les ports ou le fond remarquées par d'autres plaisanciers. Ces informations n'ont parfois pas été mises à jour, parfois d'autres plaisanciers les ont mis à jour dans les commentaires.

Toujours le même regret majeur : pourquoi n'est-il pas possible de configurer le plugin NV Verlag pour OpenCPN sous Linux et éventuellement aussi pour Android ! Pour naviguer sur la Wattenmeer entre les îles de la Frise Allemande, ce serait un vrai plus par exemple. Résultat, le PC Linux à la table à carte est toujours avec les cartes O-charts sur OpenCPN, mais dès qu'on était en côtier, pour le trajet Norderney-Greetsiel par exemple ou au Danemark, la tablette au cockpit était souvent utilisée avec l'application NVCharts.

J'ai aussi très souvent utilisé le calcul automatique de route sur l'application NVCharts, et j'ai été très agréablement surpris de la qualité des itinéraires choisis, avec une très bonne adaptation aux chenaux tortueux ou aux parcs éolien, même si le tracé a tendance pour certains chenaux à rejoindre la bouée d'atterrissage plutôt que « couper » là où il y a encore suffisamment de fond. Mais cela va dans le sens de la sécurité.

Il est aussi possible d'accéder sur l'application Android à toutes les informations des guides portuaires papier déjà cités, complétées de photos d'ensemble dans quelques cas.

Comme les 2 années précédentes, du fait de l'impossibilité de les utiliser sur OpenCPN sous Linux, je n'ai donc utilisé les cartes NV Charts que sur la tablette avec leur application spécifique. NV Charts a une politique assez large des droits avec 2 droits PC et 5 droits Android. J'ai affecté un droit supplémentaire Android à mon smartphone pour assurer une éventuelle redondance en cas de défaillance de la tablette que je n'ai jamais mise en œuvre.

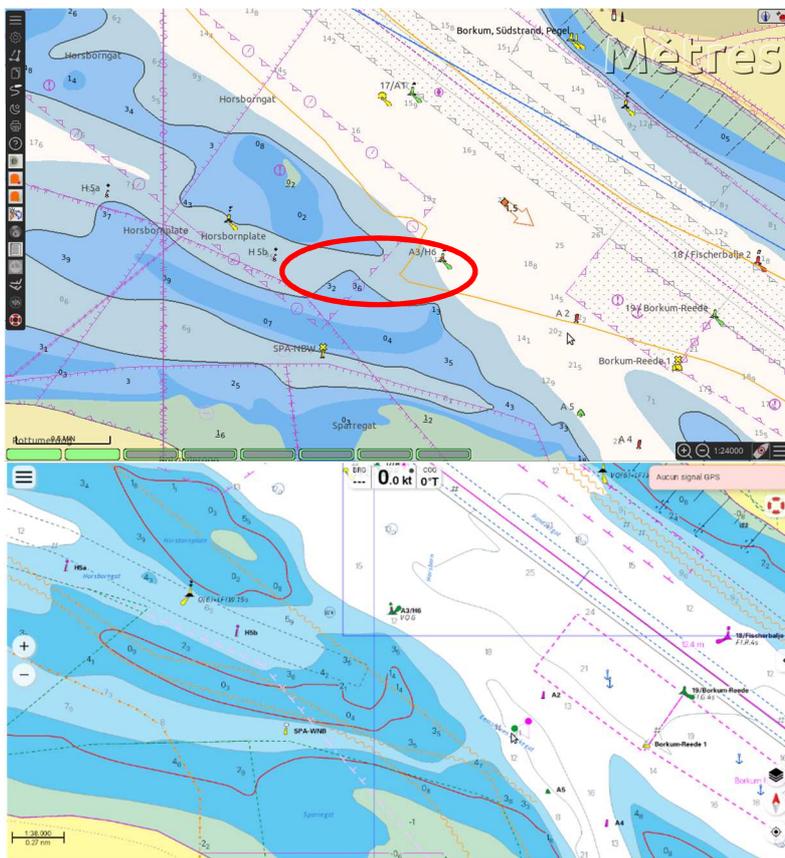
Pour mémoire, l'application NV Charts tourne aussi sur la partition Xubuntu de mon PC Asus à la table à carte en utilisant Wine 64 bits, elle se connecte au réseau du bord et si connexion à internet, elle réplique tous les itinéraires calculés sur la tablette avec une configuration alors identique à celle de la tablette.

Enfin reste une limitation qui n'est toujours pas résolue : la tablette se connecte sans problème au réseau wifi du Raspberry, ce qui permet d'une part de bénéficier de la meilleure qualité et stabilité de la localisation GPS du bord par rapport à celle plus bruitée de la tablette (ou d'un smartphone) et d'autre part de récupérer sur le volet droit « tableau de bord » les informations de vent, apparent et réel ainsi que la profondeur⁶. Cependant cette connexion n'est possible que dans la configuration dite « GPS » mais non avec la configuration « AIS⁷ ». Lorsque j'utilise les NV Charts sur la tablette, je perds donc la copie des cibles AIS. Les dernières versions de l'application NV disposent maintenant d'une connexion en mode UDP, dans laquelle circulent bien tous les paramètres mais avec un taux de rafraîchissement aléatoire qui rend ce mode pour le moment inutilisable. Toutefois les cibles AIS sont toujours

accessibles sur OpenCPN en « bas » à la table à carte en cas de doute, ou pour les croisements douteux sur la page AIS de l'écran I70s de l'anémomètre à la console de barre. Mais le choix de la configuration restait assez facile : les configurations de chenaux tortueux ou les zones peu profondes du Danemark et de l'Allemagne ne sont pas les zones de fort trafic où la surveillance de l'AIS est indispensable !

Comme l'année dernière, toujours quelques gels intempestifs de la connexion wifi de l'application NV Charts avec le réseau du bord, à rapprocher toutefois de ceux observés avec OpenCPN. Comme le point d'accès n'est pas le même, cela tend à incriminer le côté tablette. Même traitement que celui indiqué l'année dernière : il suffit d'aller dans le menu à droite sur « réglages » et « GPS » puis de faire « Connect » en bas, et ça repart.

A noter un constat d'écart dans la topographie des fonds entre la carte NV et la carte O-charts dans l'estuaire de l'Ems, et malheureusement, en raison du trafic j'étais en mode O-charts sur OpenCPN et non NV...



Les 2 figures ci-contre présentent tout d'abord la version O-charts sous OpenCPN et ensuite la version NV. Je précise que les réglages de profondeur sont les mêmes, avec le niveau d'alerte à 2 m, et le niveau intermédiaire à 5, et la limite haute à 10.

Tant qu'on reste dans le chenal principal, ces différences ne posent pas de problème ; en revanche, si l'on veut prendre le chenal du Horsborngat, au milieu à gauche pour couper un peu vers les Pays-Bas, cela change. Précisons qu'en pratique, il y a encore beaucoup moins de fond qu'indiqué puisqu'au moment où je fais demi-tour pour reprendre sagement le chenal principal, je n'avais guère plus de 2 m au sondeur,

⁵ Je n'ai pas du tout testé la version Windows de ces cartes cette année

⁶ Ce « tableau de bord » de l'application NV Charts est cependant moins lisible que son équivalent OpenCPN

⁷ Le couplage de l'application NV Charts au réseau wifi du Raspberry fonctionne bien dans le mode TCP et avec un paramétrage verrouillé sur 2 modes, et a été assez laborieux à comprendre. Pour une raison mystérieuse, il m'a été impossible d'établir une liaison TCP entre l'OpenCPN du Raspberry et la tablette. La tablette est donc couplée en TCP avec la passerelle NMEA2000 Yacht Devices qui, elle, est liée au Raspberry en TCP... Il est aussi possible de coupler en TCP la tablette au Raspberry directement à la sortie du Kplex. Pourquoi : mystère (à mon humble niveau informatique). En revanche toujours pas moyen de récupérer l'AIS... D'après l'assistance NV, il s'agirait d'un préfixe à changer dans les en-têtes de message ce que je ne sais pas faire.

à mi-marée soit une sonde de moins d'1 m... D'où l'intérêt dans ces coins aux sables baladeurs d'avoir des cartes à jour, et de regarder le sondeur.

Cartes raster

Pourtant partisan convaincu des cartes raster jusqu'à encore récemment, je n'en ai pas du tout utilisé cette année. Je n'ai par exemple pas fait la mise à jour des cartes Visitmyharbour des Pays-Bas à la France pour le retour et je ne les ai pas utilisées.

Application Waterkaarten Nederland et cartes ENC

Comme déjà dit à l'aller, l'application « Nautical Map » est indispensable pour les chenaux et mers intérieures aux Pays-Bas, avec mise à jour de l'état des ponts, écluses et autres obstacles à chaque connexion internet⁸. Pendant tout le séjour aux Pays-Bas, elle était systématiquement affichée sur la tablette, en mode autonome avec le GPS de la tablette.

Comme déjà dit en 2019, on peut télécharger sur le site⁹ des voies navigables des Pays-Bas des cartes ENC mais je ne les ai pas du tout utilisées cette année.

Windows10 ou Linux sur le PC de la table à cartes ?

On pourrait m'objecter que je pourrai très bien utiliser le PC de la table à carte en session Windows 10 afin de pouvoir utiliser les cartes NV sous OpenCPN, et avoir ainsi l'avantage de ces cartes tout en ayant la puissance d'OpenCPN pour les connexions réseau, la disponibilité de toutes les informations de navigation (vent, cibles AIS, ...), etc. Oui, mais 2 points majeurs font que je ne veux pas utiliser Windows à bord sur le PC de navigation :

- Disponibilité : quand je pars naviguer, je lance mes instruments et l'informatique de bord (PC, Raspberry). Avec Linux, la disponibilité du total est rapide et déterministe, et je peux me consacrer à la préparation du bateau, en jetant un rapide coup d'œil au GPS 2-3 minutes après : si le vent et des cibles AIS sont affichés, c'est que tout fonctionne et dialogue correctement, connexions réseau comprises. Avec Windows 10, ça dépend... Parfois c'est rapide, parfois pour une raison inconnue pour moi, il va falloir que je patiente des minutes entières à me demander pourquoi je n'ai pas la main sur la session Windows. Même en ouvrant le gestionnaire des tâches on constate alors tristement que Windows vit sa vie avec plein de choses qui bougent, mais peine perdue, il faut patienter et je n'ai pas envie de patienter... surtout quand la marée est très tôt le matin.
- Maîtrise des données consommées : le Wifi des ports est de qualité fort variable, dans certains petits ports des Pays-Bas surtout hors saison, ça marche très bien, dans d'autres, c'est beaucoup moins convaincant. Souvent, il faut utiliser le smartphone en partage de données, et il faut alors faire avec la quantité de data autorisée par le forfait¹⁰. Or Linux fait ce qu'on lui dit de faire, donc l'occupation de la bande passante et la consommation de données sont prévisibles. Tandis qu'avec Windows, on a parfois la mauvaise surprise de constater que tout en déclarant le réseau du smartphone en

⁸ Soit sur le Wifi d'un port, souvent de qualité correcte aux Pays-Bas, soit en utilisant le smartphone en partage de données

⁹ https://www.vaarweginformatie.nl/frp/main/#/page/infra_enc

¹⁰ 20 Go en Europe dans mon cas, 50 Go en France

« connexion limitée », ce qui évite normalement les mises à jour, ou en bloquant les mises à jour en reportant au plus loin la reprise de celles-ci, il y a des consommations de data en arrière-plan non maîtrisées qui font soit exploser la consommation de données du forfait en une soirée, ou alors bloquent toute autre communication comme le téléchargement d'un fichier Grib. Donc non, quand je veux télécharger un fichier Grib, je sais que ça va consommer 15-20 Mo, et je ne veux pas que ça soit 1 Go et 20 Mo qui rament...

Synthèse

En résumé les packs de cartes disponibles par région étaient les suivants :

Région	Cartes vectorielles	Cartes Raster	Back-up Papier
Bretagne Sud	oeSENC	Néant	Bloc Marine + dossier bord
Bretagne Nord	oeSENC	VMH (2019 non utilisé)	Bloc Marine + dossier bord
Manche -> Picardie-Nord	oeSENC	VMH (2019 non utilisé)	Imray C12 + Bloc Marine
Belgique - Zelande	oeSENC	VMH (2019 non utilisé)	Imray C30
Zelande -> Texel	oeSENC	VMH (2019 non utilisé)	Néant (eaux intérieures)
Texel -> Borkum	oeSENC	VMH (2019 non utilisé)	ANWB n°20
Borkum -> Helgoland	oeSENC + NV DE13	Néant	NV DE 13
Helgoland -> Hamburg	oeSENC	NV DE 11	NV DE 11
Brunsbüttel -> Kiel -> DK	oeSENC + NV Verlag	Néant	NV Ostsee Kartenkoffer 1 à 4
Baltique – côte allemande	oeSENC + NV Verlag	Néant	NV Ostsee Kartenkoffer 1 à 4
Baltique – Danemark + Suède → Simrishamn	oeSENC + NV Verlag	Néant	NV Ostsee Kartenkoffer 1 à 4
Suède (Simrishamn - Gotland)	oeSENC	DK 11 (non utilisé)	DK 11 + SMA S7
Suède (Stockholm - Gotland)	oeSENC	DK 12 (non utilisé)	DK 12 + SMA S6

Et leur affectation sur les différents écrans de navigation était la suivante :

Région	Tablette Samsung	PC Linux (navigation)	PC Lenovo W10 (spare)
Bretagne Sud	oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93
Bretagne Nord	oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93
Manche -> Picardie-Nord	oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93
Belgique - Zelande	oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93
Zelande -> Texel	App Water Kaarten / oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93
Texel -> Borkum	App Water Kaarten / oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93
Borkum -> Helgoland	NV DE 13 / oeSENC	oeSENC	DE 13/App ou OpenCPN/CM93
Helgoland -> Hamburg	NV DE 11 / oeSENC	oeSENC	DE 11/App ou OpenCPN/CM93
Brunsbüttel -> Kiel -> DK	NV Pack 1 à 4 / oeSENC	oeSENC	NV Pack 1 à 4/App ou OpenCPN/CM93
Baltique – côte allemande	NV Pack 1 à 4 / oeSENC	oeSENC	NV Pack 1 à 4/App ou OpenCPN/CM93
Baltique – Danemark + Suède → Simrishamn	NV Pack 1 à 4 / oeSENC	oeSENC	NV Pack 1 à 4/App ou OpenCPN/CM93
Suède (Simrishamn - Gotland)	oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93
Suède (Stockholm - Gotland)	oeSENC	oeSENC	OCPN/CM93

Remarque : la colonne concernant le PC Lenovo (mon PC pro) sous W10 en spare est donnée à titre indicatif comme la configuration que j'aurais installée en urgence en cas de crash du PC Asus mais je ne l'avais pas préparée à l'avance, estimant la redondance entre tablette et PC à la table à carte suffisante pour terminer une navigation en cours.

Marées et courants

Tout le retour à partir de la sortie du canal de Kiel sur l'Elbe nous a amené à renouer avec les calculs de marée et de courants. Toutefois, le courant est aussi une donnée à prendre en compte à partir du Danemark, où il est tout à fait significatif par exemple dans le Grönsund entre Mön et Falster puis dans le Storström en revenant vers l'ouest puis bien sûr dans le Langelands Belt en redescendant vers l'Allemagne.

Si éviter les situations de vents contre-courant est intuitive dans les Raz ou certains endroits de la Manche, elles doivent aussi être évitées dans les estuaires de la Mer du Nord comme l'Elbe où dès un gros force 4, la mer devient vraiment courte et creuse.

En pratique, presque tous les horaires de marées de la navigation ont été calculés avec le module « Harmonics_V10 » intégré à la place du module d'origine dans OpenCPN. En complément pour un affichage rapide sur smartphone (et sur tablette), j'ai utilisé l'application Marée de C. Guine du Google Play (<https://play.google.com/store/apps/details?id=maree.tools&hl=fr>). Cette application donne quelques ports en nombre suffisant pour la côte sud de l'Angleterre et va jusqu'à Ostende. A l'est d'Ostende il ne restait qu'OpenCPN.

Une exception à l'utilisation d'OpenCPN a été la navigation sur la Wattenmeer où j'utilisais directement les horaires de marées des NV Charts, en vérifiant les corrections des hauteurs d'eau sur le site du BSH. Les quelques contrôles occasionnels que j'ai effectués ont toujours montré une très bonne concordance avec les valeurs données par les sites officiels, SHOM pour la France, IRM (<https://www.meteo.be/fr/meteo/previsions/marees>) pour la Belgique ou BSH (https://www.bsh.de/DE/DATEN/Gezeiten/gezeiten_node.html) pour l'Allemagne. Attention toutefois lors de l'utilisation du site du BSH à bien vérifier le zéro des hauteurs sélectionné, en cochant systématiquement SKN (zéro des cartes ou « Seekartennull »), sinon gros risque d'erreur.

Je disposais aussi à bord comme back-up en version papier de l'annuaire des marées du Bloc Marine, des annuaires figurant dans les 2 atlas NV Charts et celui présent à la fin des guides « De Havengids » néerlandais.

Remarque : dans la Waddenmeer allemande et la Waddensee aux Pays-Bas en Mer du Nord, où les conditions météorologiques ont proportionnellement une influence très significative sur les hauteurs d'eau, mais aussi en Baltique (+/- 50 cm observés avec des conditions ne présentant rien d'exceptionnelles), il est tout à fait recommandable de consulter les hauteurs d'eaux prévues et actualisées :

- Pour la mer du Nord :
https://www.bsh.de/DE/DATEN/Wasserstand_Nordsee/wasserstand_nordsee_node.html
- Pour la Baltique :
https://www.bsh.de/DE/DATEN/Wasserstand_Ostsee/wasserstand_ostsee_node.html ; en conditions normales, les variations, à la baisse, sont à surveiller sans trop s'inquiéter en navigation près des côtes, mais peuvent être critiques dans les ports souvent très peu profonds.

Pour les courants, les sources d'information utilisées étaient :

- Les commentaires dans les guides régionaux donnant les ordres de grandeur des décalages des renverses aux différents endroits par rapport aux horaires des marées ;
- Les valeurs de courant donnés par OpenCPN avec le module « Harmonics_V10 » jusqu'à Norderney, dont les valeurs se sont révélées très cohérentes du courant observé ;
- Et, pour les calculs de routage, les fichiers Grib de courants que je visualisais aussi sur OpenCPN. Jusque à l'ouest de Nieupoort, j'utilisais les fichiers disponibles sur Weather4D : <http://grib.weather4d.com/MyOcean/> mais curieusement la mer du Nord n'est pas couverte sur ce site alors que la Baltique l'est. J'ai utilisé les fichiers du BSH allemand à la page suivante : <ftp://ftp.bsh.de/Stroemungsvorhersagen/grib2/> mais il faut trouver le bon fichier en décodant les 3 lettres du nom du fichier Current_xyz_... où la zone couverte par « xyz » est donnée dans le mode d'emploi à l'adresse suivante :

https://www.bsh.de/DE/DATEN/Vorhersagen/Stroemungen/Oberflaechenstroemung_fuer_Segler/oberflaechenstroemung_fuer_segler_node.html. Particularité de ces fichiers Grib très détaillés, ils sont coupés en 3 par période de 24 h. Ces fichiers sont aussi très utiles pour choisir les bons horaires dans les chenaux étroits au Danemark où le courant peut être significatif.

- Pour la Suède, pas de fichiers sinon le fichier Baltic accessible sur Weather4d mais une page très intéressante sur le site de la météo suédoise :

<https://www.smhi.se/en/weather/forecasts/marine-coastal-weather/>

On y trouve aussi des informations sur la hauteur des vagues, très important si on veut éviter de taper dans une mer courte et creuse, et sur les hauteurs d'eau

- Pour mémoire, mais non utilisé, en back-up papier, les informations de courant données par le Bloc Marine et les atlas NC Charts.

Attention, le lien FTP a marché tout l'été mais ne marche plus sous W10 ni Linux aujourd'hui. Pour accéder au répertoire des fichiers Grib de courant du BSH, il faut taper directement le lien ci-dessus dans l'explorateur de fichier Windows et l'arborescence ainsi que les fichiers apparaissent alors comme un fichier normal. Autre solution, utiliser le lien alternatif :

<https://filebox.bsh.de/index.php/s/Z8k9NMB3dKVpOXA>

Météo

Les sites consultés étaient :

- Windy qui est vraiment très appréciable à la fois à court terme mais aussi moyen terme avec la possibilité de comparer différents modèles, en pratique pour la région considérée ECMWF et ICON ;
- Pour la France, le site Météo France : <https://meteofrance.com/meteo-marine>
- Pour la Belgique : <https://www.meteo.be/fr/meteo/previsions/cote-belge-et-mer>
- Pour les Pays-Bas : <https://www.knmi.nl/nederland-nu/maritiem/coastal-waters> et <https://www.knmi.nl/nederland-nu/maritiem/dutch-continental-shelf>
- Pour l'Allemagne : <https://www.dwd.de/DE/leistungen/kuestenseewetterbericht/kuestenseewetterbericht.html>, avec la possibilité dans le menu déroulant en haut à droite d'accéder à la météo large, à la tendance et à la prévision à 3 jours ;
- Pour la Suède : <https://www.smhi.se/en/weather/forecasts/sea-weather-forecast#ws=wpt-a,proxy=wpt-a,lang=en,area=none>

En pratique, j'ai aussi utilisé les prévisions allemandes au Danemark, le site danois ne m'ayant pas paru très clair, toujours en nuanciant la force annoncée du détail donné par Windy et des grib téléchargés avec Xygrib. Même commentaire qu'en 2019 et 2020 : j'ai pris l'habitude de considérer qu'il fallait souvent rajouter un cran, par exemple 4 signifie qu'on aura régulièrement au moins 4-5, 5 veut dire des bonnes rafales à 6 et 6 prévu veut dire qu'il y aura des rafales à 30 kt... Les grib, ou Windy, donnent sur ce plan-là une information plus réaliste des rafales, en utilisant le modèle ICON-EU, mais là aussi en s'attendant à avoir plutôt la moyenne entre le vent annoncé et les rafales.

Pour les Grib, je téléchargeais une large zone sous Xygrib des prévisions à 5 jours du modèle ICON-EU qui se sont révélées d'une remarquable fiabilité, sauf pour la France où j'utilise les Grib Arome à l'adresse : <http://grib.weather4d.com/AromeHD/>

Navigation - généralités

Le trafic commercial et les rails

Globalement, le trafic a paru en 2021 en recul par rapport à ce qu'on avait rencontré en 2019 et les traversées d'estuaires ou de rails se sont plutôt faites tranquillement. Pourtant, à voir par exemple les porte-conteneurs géants pleins en mouillage d'attente entre l'estuaire de l'Elbe et Helgoland, il y avait du monde sur l'eau !

Deux cas particuliers : en sortant du canal de Kiel à Brunsbüttel, il faut soigneusement surveiller l'AIS pour tirer des bords dans l'estuaire de l'Elbe. Et c'est aussi le cas lorsqu'on débouche dans l'Escaut à la sortie de Vlissingen ou du « Kanaal door Walchere », car le chenal sortant rase la côte nord de l'Escaut et le trafic y est vraiment dense. Il faut d'ailleurs appliquer le principe des passages à niveau : « un bateau peut en cacher un autre »...

Les ports avec poteaux

Très majoritaires au Danemark et sur la côte allemande de la Baltique, nous avons appliqué la même méthode que celle mise au point en 2019 et décrite dans les notes 2019. Un équipier allemand embarqué en début de croisière m'a expliqué les grandes lignes de l'arrivée et du départ sur garde avec une longue amarre plutôt du côté au vent dont on passe le grand nœud de chaise sur le poteau (plutôt amarre en double si c'est en sortant) et qui revient depuis un chaumard au maitre-bau sur un winch à la hauteur du barreur. Même par vent de travers, il « ne reste plus » qu'à réguler l'avance ou le recul du bateau en jouant astucieusement entre le moteur, la barre et l'amarre au winch... Je n'ai pas expérimenté pour pouvoir confirmer. Mais dans les ports étroits, une amarre en double par le chaumard arrière permet de « virer sur place » pour placer le bateau dans l'axe de la sortie. La revue allemande Yacht a publié un article très complet sur toutes les subtilités de la manœuvre dans les ports avec poteaux.

Et heureusement, si on arrive dans des heures raisonnables, l'accueil d'un plaisancier sur le ponton est presque systématique en Allemagne, un peu plus rare au Danemark.

Même remarque qu'en 2020, même si les marées sont faibles, il faut souvent s'amarrer assez long sur le ponton qui souvent ne flotte pas de façon à laisser une certaine souplesse pour les variations de hauteur d'eau parfois sensibles.

Les ports avec bouées

Ceux-là sont très courants en Suède. La technique ressemble à la manœuvre des ports avec poteaux, sauf que par vent de travers, c'est encore plus instable car d'une part la bouée est parfois assez loin et en plus elle bouge.

La technique qui nous a rapidement donné une certaine tranquillité pour ces manœuvres a consisté à utiliser la longue sangle de l'Ankarolina pour les arrivées sur bouée. Avant l'arrivée, on déroule une 7 à 8 mètres de la sangle de l'Ankarolina qu'on amène par l'extérieur vers le maitre-bau du bateau : attention, il faut s'imaginer qu'elle doit ensuite pouvoir tirer droit depuis le taquet au pied de l'enrouleur

de l'Ankarolina vers la bouée, sans tordre ou raguer sur les pieds du balcon arrière. Au moment où le bateau arrive à la hauteur de la bouée, souvent prolongée par un anneau assez haut, l'équipier, ma femme en l'occurrence, passe la sangle dans l'anneau, me ramène le bout de la sangle à l'arrière puis part tranquillement à l'avant tandis que le bateau continue doucement sur son erre vers le quai. Pendant ce temps, je passe la sangle au taquet arrière sur le bord opposé à l'Ankarolina, ce qui forme alors un V d'environ 3 à 4 m entre l'arrière du bateau et la bouée. Le bateau sur son erre déroule doucement l'enrouleur de l'Ankarolina. Lorsque l'équipier annonce qu'il ne reste plus qu'un ou 2 mètres avant le ponton, on freine la sangle avec la main, gantée bien sûr, et pendant que l'équipier passe une amarre avant sur le ponton, au vent de préférence, on retend la sangle au taquet au pied de l'Ankarolina. Attention, il ne faut pas utiliser l'enrouleur pour retendre la sangle : il n'est pas fait pour ça. Le gros avantage est qu'on a ainsi toujours la bonne longueur d'amarre, même en double, et cela sans avoir un énorme tas à l'arrière du bateau au cas où la bouée serait très loin.

A la sortie on peut se reculer en reprenant la sangle en gardant en double l'amarre au vent tendue aussi longtemps que possible, et on laisse filer la sangle en la reprenant à bord rapidement dès que le bateau est dégagé.



La technique alternative consiste à utiliser une amarre avec le crochet « Handy duck¹¹ » ou alors un long crochet inox. Personnellement je n'aime pas trop resté amarré sur le seul crochet « Handy Duck » et nous préférons l'utiliser pour passer vite une amarre à l'avant au ponton, quand il n'y a pas de comité d'accueil. Les suédois utilisent aussi beaucoup un long crochet en inox, que je trouve bien encombrant à bord.

Le contexte Covid-19

Globalement les consignes étaient nettement plus souples qu'en 2020. Cela va encore sûrement changer pour 2022, mais voici les consignes rencontrées :

En Suède :

- Pas de port du masque obligatoire et en pratique on ne le portait pas aux sanitaires
- Sauna fermé dans certains ports, dans d'autres, cahier de réservation pour limiter le sauna à un seul équipage
- Dans les transports en commun, nous avons en général porté le masque, ce qui était le cas d'environ 50% des personnes.
- Dans les magasins, port du masque en fonction du monde présent

¹¹ <http://handydock.se/english/>, acheté pour notre part il y a fort longtemps au salon nautique à Paris, où cette société suédoise exposait et faisait la démonstration de son crochet.

-
- Partout beaucoup de distanciation dans les files d'attente, mais pas de réservation nécessaire, même pour le musée Wasa
 - Dans notre cas, même vacciné, il fallait un test COVID récent avant l'arrivée en Suède.

Au Danemark, c'était très similaire. La principale différence était l'obligation d'un vaccin de plus de 14 jours.

En Allemagne :

- Port du masque obligatoire dans les lieux clos, tous les commerces, les restaurants et les cafés, et les transports en commun. Obligation d'inscrire ses coordonnées, adresse et numéro de téléphone dans les restaurants et cafés, et/ou d'utiliser l'application Luca pour flasher un QR-code.
- Port du masque dans les capitaineries et théoriquement pour l'accès au bloc sanitaire mais très diversement appliqué à l'entrée et rarement à la sortie.
- Toujours les traditionnels courants d'air dans les blocs sanitaires...

Aux Pays-Bas, c'était un peu comme en Allemagne, mais avec le port du masque beaucoup plus irrégulier dans les restaurants.

La question s'est posée au retour d'une escale à Jersey, permettant de couper en 2 l'étape entre le Cotentin et la Bretagne. Mi-septembre, le site de Jersey affichait que les touristes étaient de nouveau les bienvenus. Mais le contact téléphonique avec la capitainerie a douché tous les espoirs : « on peut venir mais il vaut mieux ne pas venir » répété deux fois. Les pontons étaient démontés pour dragage du bassin, et la seule possibilité était à couple sur les pontons d'attente de St Héliier, sans eau ni électricité. Nous ne sommes donc pas allés voir...

Avitaillement

Facile aussi bien en Allemagne qu'au Danemark et en Suède, même si la vie courante est plus chère au Danemark et en Suède qu'en Allemagne où elle est plutôt nettement moins cher qu'en France.

En Allemagne, les superettes Edeka ou Rewe offrent en général un bon rapport choix/qualité/prix. Les DM (parapharmacie, bio, ...) sont aussi très pratiques. Certains ports proposent un service de petits pains frais de différents types le matin en saison, sinon on peut en trouver dans les nombreuses boulangeries, « Bäckerei », qui ouvrent en général très tôt.

Au Danemark ce sont souvent les « Brygsen » dans différentes tailles et les Coop. En Allemagne, En Allemagne et au Danemark, souvent une boulangerie est colocalisée avec les superettes.

En Suède, les grandes chaînes sont les supérettes ICA, Coop et Hemköp, ces dernières plutôt présentes dans les grandes villes et adossées aux magasins Aahlens. Attention, certains petits ports ne proposent aucun avitaillement et il est souhaitable d'avoir du frais pour plusieurs jours. Pour mémoire, la vente d'alcool est strictement limitée aux magasins d'état System Bolaget, présent dans les villes d'une

certaine taille, et on ne trouve dans les supermarchés que de la bière à au plus 3.5°. Donc prévoir son approvisionnement en conséquence si on n'aime pas la bière trop légère...

Aucun problème pour utiliser la carte de crédits dans ces pays. En Suède d'ailleurs, c'est au contraire l'argent liquide qui n'est quasiment pas ou plus utilisé. Les Suédois règlent souvent leurs achats (voire les dons dans les musées ou églises) avec une application sur smartphone Swish, qui malheureusement nécessite un compte dans une banque suédoise ; donc inutilisable pour un plaisancier étranger. Ce n'est que sur les marchés que quelques petits commerçants ne prennent pas la carte de crédit et acceptent alors le liquide comme alternative à Swish. Donc surtout ne pas trop retirer de cash. Les distributeurs automatiques de banque ne sont d'ailleurs pas très nombreux et inexistant dans les villages. Dans certains très petits ports, paiements avec Swish, donc inutilisable, ou en liquide dans une enveloppe, mais les Suédois sont pragmatiques et dans le port où cela nous est arrivé, c'était possible de régler en euros.

Concernant le paiement, c'est au contraire aux Pays-Bas où il faut prévoir d'avoir du liquide car certains magasins et supérettes n'acceptent que la carte de débit locale et pas les Visa ou Mastercard, ce qui est parfois gênant.

Côté shipchandler, c'est assez rare d'en trouver près des ports en Allemagne et encore plus rare en Suède.

Un point important, le gaz déjà évoqué en 2020 car sans gaz, difficile de manger chaud... On trouve du Camping-Gaz en Allemagne et au Danemark mais il est très rare en Suède. Certaines grandes marinas en proposent, notamment celle du Wasahamnen à Stockholm.

La situation s'est plutôt nettement améliorée en Allemagne par rapport à notre souvenir et on en a vu dans plusieurs marinas à la capitainerie, comme à Rendsburg et à Norderney, par exemple. Pour mémoire, on peut utiliser le très utile lien suivant : <https://www.campinggaz.com/gasfinder/?locale=fr-FR> mais il ne donne pas forcément toutes les solutions¹² et par exemple n'indique pas les marinas ci-dessus.

¹² La carte est d'ailleurs un peu trompeuse à grande échelle : on a l'impression qu'il y en a partout. Quand on regarde de plus près, parfois c'est à l'autre bout de la ville...

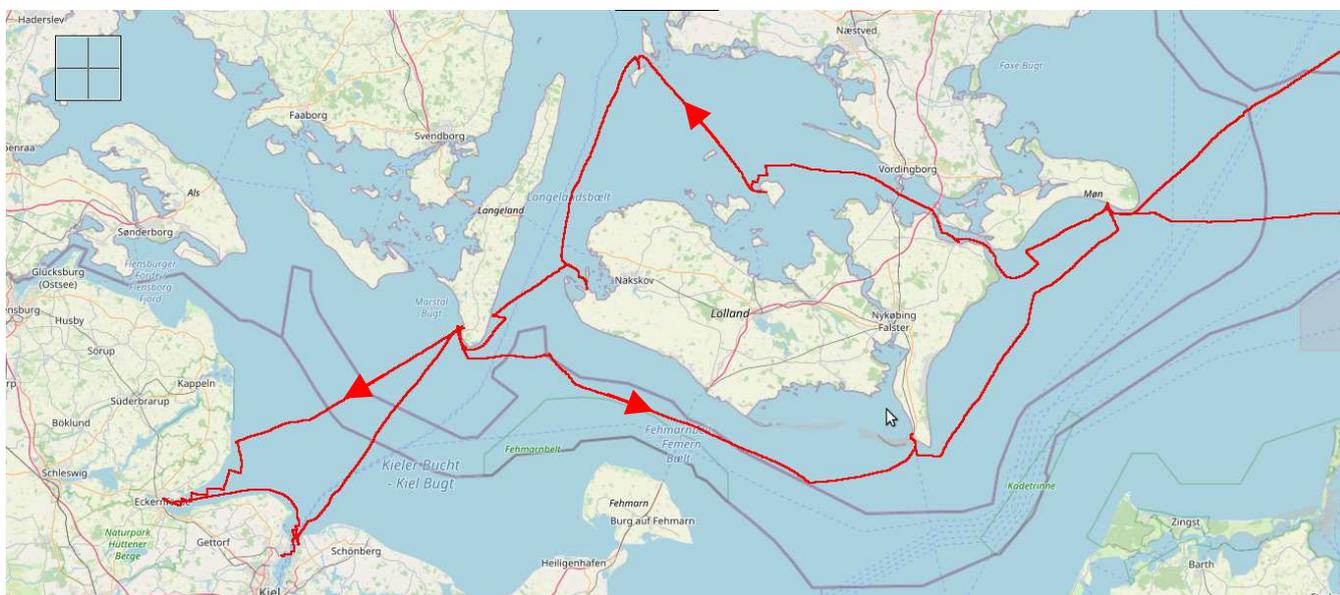
Navigation – en route et escales

Généralités

Le voyage 2021 a consisté à un aller-retour de la baie de Kiel, depuis Laboe où le bateau avait hiverné, jusqu'à Stockholm, puis au retour en France.

Le départ a été retardé le temps que les modalités de voyage en Europe se clarifient et lorsque les règles ont été connues, il a fallu attendre 2 semaines après la 2^{ème} injection du vaccin COVID pour être autorisé à accéder en Allemagne et au Danemark.

Danemark – de Laboe à Rønne (aller) et de Klintholm à Bagenkop



L'aller depuis Laboe jusqu'à la Suède s'est faite via le Danemark en raison du contexte sanitaire. Ma femme ne pouvait me rejoindre que 2 semaines plus tard (Allemagne et Danemark ne considérant la vaccination effective que 2 semaines après la seconde injection). Entre les différentes contraintes sanitaires et la facilité pour rallier un port, nous avons convenu que le plus pratique serait de nous rejoindre lorsque le bateau serait à Karlskrona, accessible en train direct depuis l'aéroport de Copenhague.

Pour le trajet initial, j'avais un équipier allemand. Les bourses aux équipiers allemands sont très actives, assez similaires à Vogavecmoi, et trouver un équipier est plutôt facile. L'aspect linguistique n'est pas à négliger. Mais les allemands parlent souvent anglais, et grâce à ma lecture assidue de la revue Yacht, j'ai une connaissance de quelques termes nautiques en allemand (même si je me trompe parfois entre virer et empanner en allemand... mais il comprenait en fonction du contexte !). Je suis tombé sur un équipier curieux qui en a donc profité pour apprendre les termes en français.

Cependant, mon équipier, alors non complètement vacciné, ne pouvait pas aller en Suède car cela l'aurait obligé à une quarantaine à son retour dans son pays. Heureusement le Danemark acceptait les



résidents du land frontière, le Schleswig-Holstein, avec seulement un test récent. Cela nous interdisait d'alterner entre ports danois et allemands, et pour profiter de la validité du test initial, il nous fallait donc aller au Danemark dès la 1^{ère} escale et y rester.

Ensuite, le compromis trouvé pour aller le plus à l'est possible et le plus proche de la Suède sans la contrainte de la quarantaine au retour pour mon équipier a été d'aller à Bornholm, très proche pour moi ensuite de la Suède et avec des ferries directs pour l'Allemagne pour mon équipier.

Bagenkop



Sympathique petit port danois tout au sud de l'île de Langeland où nous avons fait escale à l'aller et au retour, c'est vraiment la porte d'entrée au Danemark pour les très nombreux allemands. Accès facile par tous temps, avec un avant-port qui casse bien les vagues, et un bassin plutôt spacieux mais qui peut être rapidement complet en saison avec une très forte affluence. Lors du retour, les places en box étaient

complètes en fin d'après-midi et les bateaux devaient ensuite s'amarrer le long de chaque côté du grand quai qui sépare le port de l'avant-port, le côté de l'avant-port étant à éviter absolument en cas de coup de vent.

Une belle plage au nord du port et quelques petits commerces, dont la boulangerie directement sur le quai mais fermée au retour pour cause de COVID...

Plusieurs blocs sanitaires, mais dont la capacité est un peu faible en regard du nombre de bateaux de passage.

Gedser



Assez grand port de plaisance, lui aussi réputé pour avoir beaucoup de transit des plaisanciers allemands, mais plutôt calme lorsque j'y ai fait escale à l'aller (mi-juin).

Entrée depuis le large par un assez long chenal qui mène au port des ferries, théoriquement interdit aux plaisanciers, puis par un petit chenal qui fait une sorte de boucle vers l'ouest. Entrée assez étroite, avec peu de place pour manœuvrer et très

exposé aux vents dominants d'ouest. Toutes les box sont nord-sud alors que les vents sont soit d'ouest soit d'est...

Je n'ai pas eu le temps de faire une balade dans les environs. Sanitaires soignés.

Klintholm



Joli petite marina, où nous avons déjà fait escale en 2020, et où nous sommes passés à l'aller et au retour.

Peu de monde mi-juin, mais marina pleine au retour le 6 août, où même en arrivant tôt en milieu d'après-midi nous étions à couple et les bateaux se mettaient aussi sur les quais de l'ancien port de pêche dans le bassin est.

Un gros chantier a ajouté une digue supplémentaire au sud de l'entrée du port, chantier qui faisait un certain bruit lorsque la grue larguait les gros cailloux sur la digue même la nuit à l'aller. Il vaut mieux avoir la carte à jour pour ne pas être surpris par la configuration de l'entrée.

Roenne

Depuis Klintholm, c'est un peu moins de 80 NM presque en ligne droite. Il faut d'abord rester au sud d'un immense parc éolien puis ensuite couper le rail vers le sud juste avant une espèce d'aiguillage avant de remettre le cap sur Bornholm, mais le trafic n'était pas très important quand nous y sommes passés.

« Capitale » de Bornholm, c'est une jolie petite ville avec tous les commerces et de belles petites rues typiques des bourgades danoises. Un chocolatier-glaçier réputé, Svaneke, sur la grande place, avec entre autres des chocolats à la réglisse excellents, qu'on peut d'ailleurs trouver en Suède.



Un joli petit bassin de bateaux un peu traditionnels au milieu du port industriel (indiqué par la flèche sur la photo en regardant vers le nord), et une marina au nord de la ville, très pratique et facile d'accès, mais en fonction du tirant d'eau, il vaut mieux viser les 2 pontons les plus au nord. Catways, ce qui est appréciable. Mais ils sont très

écartés et peu nombreux. Quand il n'y a apparemment plus de place, il suffit de se mettre entre 2 bateaux déjà sur catway.

Un shipchandler tout à fait à l'autre extrémité tout au sud du port industriel (près de 30 mn de marche). Ferries « classiques » ou catamarans rapides vers la Suède et l'Allemagne.

La Suède avec Simrishamn n'est qu'à 25 NM et on voit d'ailleurs très bien Bornholm depuis la côte suédoise par temps clair.

Stubbekoebing



Escale beaucoup plus agréable que pourrait le laisser penser les commentaires du guide Delius-Klasing avec une jolie petite marina bien abritée et bien équipée à l'est du vieux port. Depuis le Grönsund, on prend d'abord un chenal plein sud vers le vieux port et ensuite un étroit chenal vers l'est au ras du môle nord de la marina, car le fond remonte sinon très vite dès

qu'on s'écarte du môle. Les places visiteurs sont en box sur l'intérieur de ce môle nord.

Sympathique balade sur l'île d'en face avec un très beau vieux ferry tout en bois (gratuit). Il y a aussi un petit port de plaisance sur cette île mais on est beaucoup mieux à Stubbekoebing. Possibilité de location de vélos plutôt de bonne qualité avec une application mais la météo ne se prêtait pas trop à la balade en vélo...



Femoe



Toute petite mais très agréable marina à l'ouest d'une petite île danoise. Port facile d'accès avec deux bassins, l'un au sud à tribord de l'entrée (au fond à gauche sur la photo) à réserver plutôt aux faibles tirants d'eau 1.3-1.4 m maxi¹³) et un autre au nord, sur bâbord de l'entrée. Prêt de vélo gratuit par la mini-supérette sur le port, ce qui permet une belle balade tout autour de l'île

qui s'avère nettement plus vallonnée qu'on ne pourrait le penser au premier abord.

Omoe



Au nord-nord-ouest de Femoe, une autre petite très différente, qui semble plus fréquentée que Femoe. La marina est un peu plus grande mais surtout très très étroite pour y manœuvrer... Une curiosité, il n'y a qu'un poteau sur 2 pour délimiter les box, ce qui ne simplifie pas les manœuvres par vent de travers. En fonction du vent annoncé pour l'appareillage, il est préférable de choisir une place avec le poteau

au vent, mais il est peu probable qu'il y ait beaucoup de choix de place.

Bloc sanitaire très moderne partagé avec le tout petit camping.

Là aussi prêt de vélo, en prenant un bandeau similaire à ceux des places de port sur l'automate, mais nous avons choisi l'option de la balade à pied. Des « hauteurs » de l'île par ailleurs plutôt plate sauf dans sa partie nord-est, on voit le trafic dans le grand Belt.

¹³ Le bassin nord paraissant plein, nous avons tenté de nous y amarrer, mais j'avais l'impression qu'on était dans la vase avec 1.5 m. Donc par précaution, nous sommes revenus vers le bassin nord, où les autres plaisanciers nous ont recommandé de nous amarrer derrière un autre bateau sur l'intérieur du môle bordant l'entrée.

Langoe



Escale beaucoup moins fréquentée que les deux précédentes car un peu à l'écart des parcours des plaisanciers allemands, mais très jolie dans une petite marina bien entretenue et très soignée. Club-house avec sanitaires impeccables dans petites salles d'eau privées. En fait on a le choix entre la marina indiquée sur les guides à l'ouest, et le bassin des pêcheurs à l'est où il est aussi possible de

s'amarrer et où il y a aussi un petit bloc sanitaire.

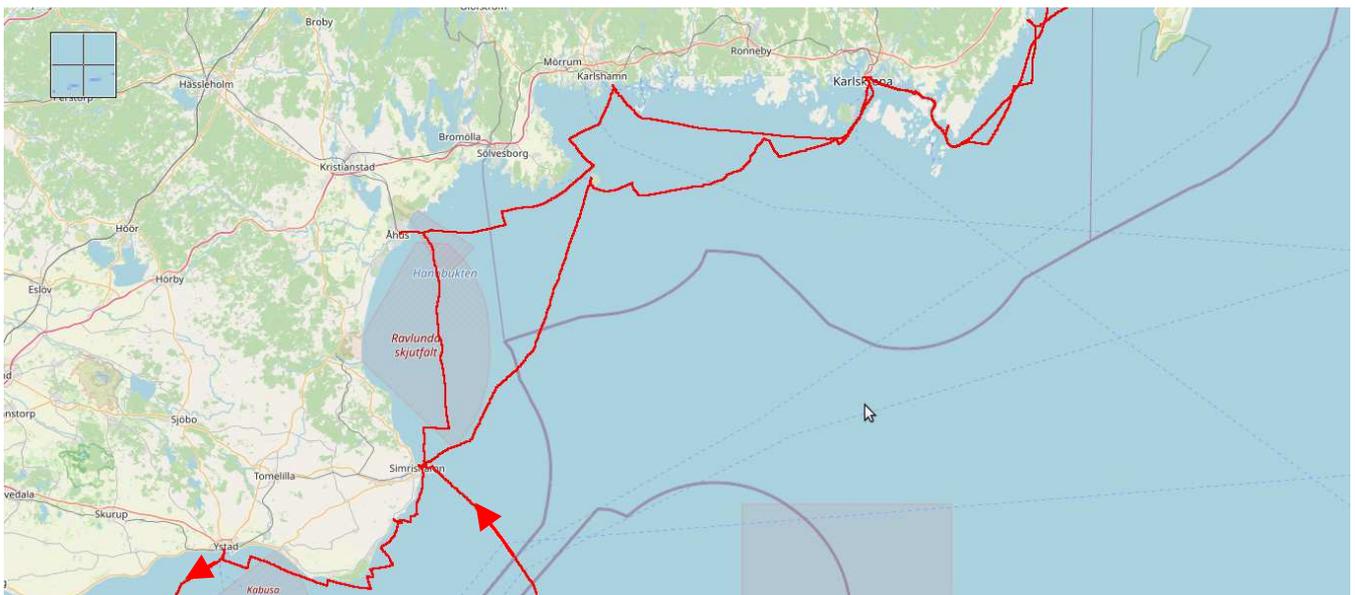
L'accès est un peu long car il faut emprunter une partie du chenal qui mène à Nakskov, qu'on quitte plein sud sur l'entrée du port.

Le port est à l'est d'une grande lagune fermée à l'ouest par un isthme très étroit (photo en regardant vers le nord). Cet isthme s'élargit sur la fin sur un mouillage accessible d'après la carte par les faibles tirants d'eau.

La balade pour rejoindre cet isthme depuis le port est de l'ordre de 13 km. La marina prête gratuitement des vélos, mais je n'ai pas trouvé les clés qui étaient en fait dans la cuisine du club-house, accessible avec le code des sanitaires. Ça se fait aussi à pieds, c'est plus long...

Le tout petit restaurant sur le port de pêche est très sympathique et on y mange bien mais il faut accepter de diner tôt, à l'heure danoise, car il ferme tôt !

Le sud de la Suède – de Ystad à Karlskrona



A l'aller, je suis arrivé en Suède à Simrishamn, après une navigation d'environ 25 NM depuis Roenne. Au retour nous avons continué le long de la côte jusqu'à Ystad d'où nous avons traversé directement jusqu'à Klintholm, ce qui nous a permis de visiter quelques lieux sympatiques où je n'avais pas été à

l'aller. De façon à prendre les ports dans une suite pratique, d'ouest en est, on va donc commencer par le dernier port visité, Ystad.

Cette zone ne présente pas de difficultés significatives de navigation. Toutefois les guides recommandent d'éviter la proximité de la côte à la hauteur de la pointe de Sandhammaren, à l'est d'Ystad et juste au sud de Skillinge, où les courants peuvent être significatifs et la mer mauvaise par vents forts, ce qui n'a pas été notre cas.

D'autre part, il y a un champ de tir juste au nord de Simrishamn qui s'étend à peu près jusqu'à Aarhus. Je dois reconnaître avoir cherché vainement l'affichage de ses créneaux d'activités sur le port de Simrishamn et à Aarhus, et mes tentatives par téléphone sur les numéros indiqués par les guides n'ont pas été plus fructueuses. Peut-être était-il tout simplement fermé pendant la période estivale ?

Ystad



Cette escale est un must en Suède ! A plusieurs titres : je voulais absolument voir la ville des aventures du commissaire Walander, héros des romans policiers d'Henning Mankell, et la ville elle-même est superbe, avec de vieilles rues où il est agréable de se promener. Tous commerces, grande marina très bien équipée et bien abritée, mais très fréquentée. Catways !

L'accès est facile, le chenal plutôt actif des ferries est large, et on prend tout au bout sur bâbord vers la marina qui est à l'ouest du port commercial. Un plateau de hauts-fonds au sud-est de la ville qu'il faut arrondir assez largement.

La balade le long de la côte vers l'est, après la zone industrielle et le port des ferries est très agréable et donne sur des belles plages avec de très belles maisons en contre-bas de la digue.

La ville est plutôt animée, et il vaut mieux réserver si on veut dîner dans un des nombreux restaurants de la ville, qui sont souvent complets le soir.



Skillinge

Petite escale très sympathique entre Ystad et Simrishamn, avec un joli petit port dans un tout petit village. Accès facile. Par rapport à ce qui est indiqué dans les guides nautiques, les places visiteurs ont changé. Elles sont maintenant le long d'un quai en bardage bois tout neuf, qui fait tout l'est et le nord du bassin. Pas beaucoup de places donc à couple si on arrive trop tard, ou alors en

cherchant une place libre dans le 2^{ème} bassin à l'est, (photo de droite) qui est celui des pêcheurs, avec l'entrée de ce bassin à droite sur la photo du haut.

Petit bloc sanitaire mais propre.

Le restaurant du port, juste au-dessus du quai, est très bien mais il faut réserver le soir, car il est très fréquenté, à se demander d'où sort tout ce monde quand on voit la taille du village !

Balades assez sauvages à pieds par le sentier littoral de chaque côté du port.



Simrishamn



Grande marina assez fréquentée, car c'est le port d'atterrissage idéal en Suède quand on vient de Bornholm (ou pour y aller) avec tous commerces pour l'avitaillement. La marina elle-même est un peu décalée par rapport au bourg qui présente quelques vieilles rues plaisantes.

L'accès n'est pas difficile, mais par vent de secteur est, il ne faut surtout pas compter sur l'avant-port, plutôt étroit pour

manœuvrer tranquille à l'abri, par exemple affaler ou enrayer les voiles, donc c'est dehors dans le clapot... Dans cet avant-port, à gauche, au sud, le port de pêche et, à droite, au nord, l'entrée très étroite entre deux petites bouées de la marina (ça surprend un peu).

Aahus



Bourg sympathique avec quelques commerces, à l'entrée d'une rivière. Ce port marque théoriquement la limite entre la côte sud, sableuse et plus ou moins dunaire, et le début d'une côte découpée et rocheuse qui va ensuite se transformer en un archipel, bien qu'il soit encore assez limité à ce niveau. Toutefois, ce qui est certain, c'est qu'à partir de là, on ne peut plus naviguer comme on veut le long de la côte,

il y a des balises partout, et il faut faire le tri entre celles à destination des « gros » et celles qui marquent un haut-fond à éviter absolument.

Entrée facile, avec un large chenal bien balisé et aussi couvert par un alignement lumineux. 2 solutions, soit le petit port du club nautique sur la rive droite au sud, qui vu de l'autre côté a l'air très sympathique, soit une quinzaine de places en catways sur la rive gauche, donc côté ville au nord. Il peut y avoir un peu de courant dans le lit de la rivière, mais faible le jour de notre passage. Le bureau du port est dans une auberge de jeunesse à une centaine de mètres au nord. On y est parfaitement abrité.

Pour les amateurs, ce bourg héberge la distillerie de la vodka Absolut... filiale du groupe Pernod-Ricard.

Hanö

Première rencontre vers le nord avec une toute petite île, qui dégage une grande sérénité : quand on y arrive, on se dit qu'on arrive au paradis. Après, l'archipel plus au nord regorge d'endroits idylliques, mais quand Hanö est la première escale de ce type rencontrée, elle laisse un souvenir particulier ! Et comme autant les locaux que les plaisanciers allemands apprécient l'endroit, c'est plein dès le milieu d'après-midi.

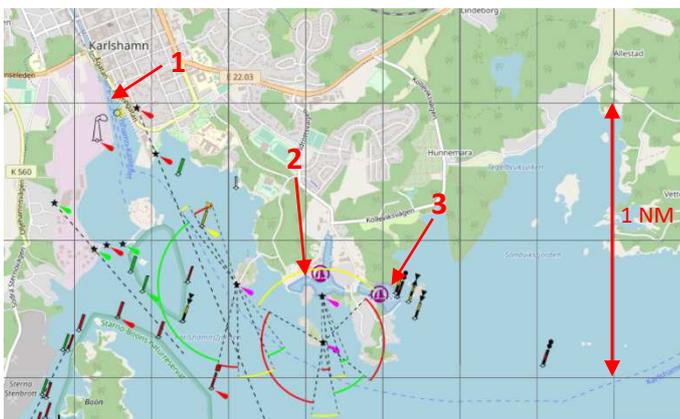
Accès sans aucune difficulté mais le bassin est plutôt petit, avec quelques places le long du quai sur bâbord en entrant (attention une unique borne électrique, prévoir un long câble électrique...) mais en laissant libre la zone destinée au ferry (flèche jaune sur la photo), et



sinon sur le môle ouest, le long du quai vers l'extrémité, et, plus au fond, en « épi », un peu en biais, sur mouillage arrière, car le bassin se rétrécit progressivement vers le sud.

Petit bloc sanitaire impeccable. Jolie balade pour aller à la pointe nord de l'île ou monter au phare.

Karlshamn



Escale à l'écart des itinéraires standards des plaisanciers, donc plutôt tranquille. Le centre-ville est typique d'une petite ville suédoise, avec quelques jolies petites rues, mais assez peu d'animation¹⁴ et on ne voit pas la zone industrielle à l'ouest. L'intérêt de ce port est que, comme Karlskrona, il est sur la ligne directe en train vers Copenhague et son aéroport, donc pratique pour récupérer un équipier ou aller passer un week-end à Malmö le temps de laisser

passer du vent fort de face comme dans notre cas. Plusieurs possibilités d'escales :

¹⁴ On y était fin juillet ce qui explique peut-être la faible animation d'une ville qui est à l'écart des circuits touristiques.

1. Le port visiteur proprement dit en catways en centre-ville. On y est passé en balade, il a l'air très bien mais, même si la Suède est tranquille, on préférerait « plus tranquille » pour pouvoir y laisser le bateau plusieurs jours le temps de la balade à Malmö. Contrairement à mes craintes, le plan d'eau est calme même par vent de secteur sud, même si le vent n'était pas encore fort lors de l'observation
2. La marina proprement dite, avec quelques places visiteurs dans le bassin est, à gauche en entrant. Là à déconseiller franchement si vent soutenu de secteur sud. A signaler, car ce n'est pas courant, un shipchandler au bout de la marina avec un chantier, et un magasin qui vend des fins de série de vêtement de sport.
3. Et très agréable, une petite marina en accédant par l'est de la presqu'île. Port très abrité par vent de secteur sud, probablement à éviter par vent de secteur est. Inconvénient, les box sont plutôt étroites, et les plus larges, sont tout au bout du long ponton, et encore ce n'est pas très large. Ou alors s'amarrer le long du môle sud.

La balade depuis les 2 marinas au sud et le centre-ville ou la gare dure environ 30 mn, et est très jolie en longeant le littoral (un peu plus long).



Karlskrona



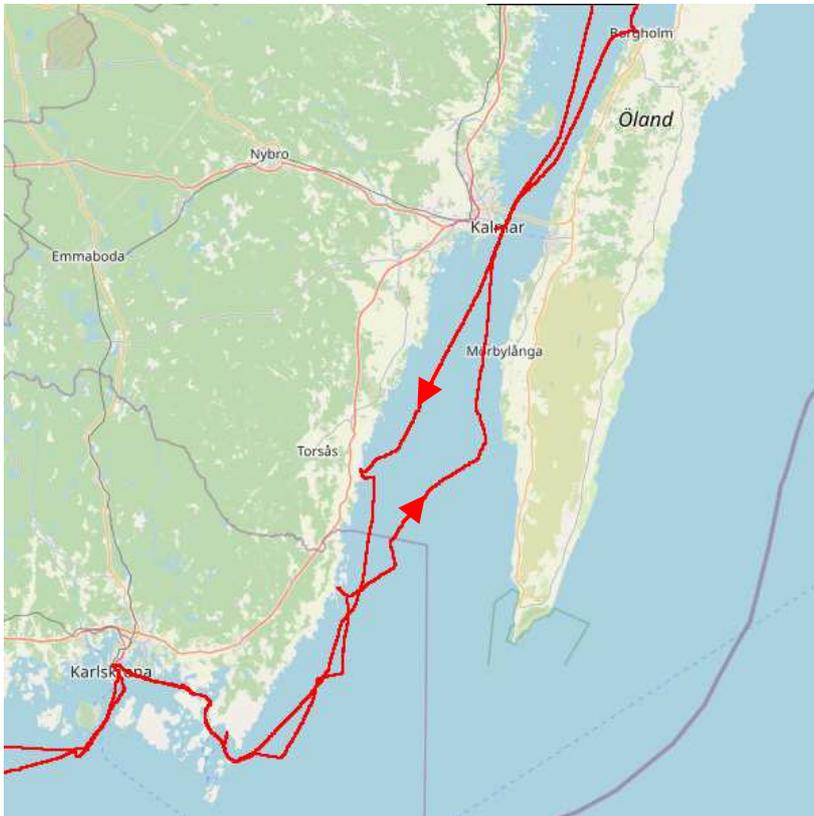
Grande ville, à l'échelle suédoise (donc il faut relativiser), avec un centre tout à fait agréable et assez animé, un bon glacier qui fait des glaces « énormes », quelques beaux quartiers. C'est la grande base navale de la Suède. Accès facile, bien balisé et large.

Il y a plusieurs ports pour la plaisance, mais le principal pour les visiteurs est une grande marina, sur catways¹⁵, au nord-est du centre-ville, entre la gare assez proche (mais qu'on n'entend pas) et un petit musée de la Marine, qui a l'air sympathique mais qu'on n'a pas eu le temps de visiter.

¹⁵ Une nuance toutefois, les catways sont très longs, flottent bien mais sont plutôt assez étroits, donc il ne faut pas descendre du bateau « aussi vite » que sur un catway d'un port français, sous peine de grosse surprise...

Les installations de la marina sont très bien et modernes, avec sauna séparé et gratuit¹⁶ dans chacun des sanitaires hommes et femmes, et une buanderie avec 3 paires de machines à laver et à sécher, gratuites incluses dans le prix¹⁷. Les pontons visiteurs sont les 2 premiers en entrant, sur bâbord.

Le sud-est de la Suède – de Karlskrona à Kalmar et Öland



Nous n'avons pas eu le temps d'explorer l'archipel entre Karlskrona et Karlskrona. Mais à partir de Karlskrona vers l'est, on a une première expérience d'un très bel archipel et de sa navigation exigeante. En particulier, pour contourner la pointe sud-est de la Suède, on peut soit ressortir par le chenal principal et faire un grand détour par l'extérieur, soit partir directement vers l'est, mais dès après le premier pont, on est dans le « bain » avec une série d'alignements « pointus » à suivre impérativement quand on regarde les hauts-fonds sur la carte... Mais les alignements en question se voient bien et ils sont donc assez faciles à suivre, sauf un en station arrière quand on va

vers l'est, après le pont « Möcklöbron », un peu plus délicat.

Après la pointe sud, on remonte vers le nord à une certaine distance de la côte en raison des hauts-fonds, avec avant d'arriver à Kalmar, 2 ports très agréables dont l'accès est bien balisé. Nous n'avons pas pratiqué les ports du sud d'Öland mais seulement les 3 sur la côte est de l'île au nord du viaduc reliant l'île à Kalmar et le continent.

Du port le plus au nord d'Öland, nous avons ensuite rejoint Gotland.

Torhamn

1^{ère} escale véritablement dans « l'archipel » et j'ai donc choisi un exercice raisonnable. Après on prend de l'assurance et on essaie des accès plus délicats.

¹⁶ Juste penser à allumer le thermostat une demi-heure avant utilisation, mais normalement il y a suffisamment de passage pour avoir été allumé avant, avec le risque cependant que ce soit franchement chaud...

¹⁷ Partout en Suède, il y a un cahier ou un panneau de réservation où on marque le créneau de lavage/séchage que l'on souhaite retenir. Ça évite les temps perdus à attendre.

Le port est tout petit, avec pour les visiteurs une darse tout de suite sur la droite en entrant où il doit y avoir environ 6 places... Nous y étions hors saison, fin juin, donc tout était fermé, sanitaires compris, mais c'était gratuit. Eau et électricité en revanche, mais prévoir un câble très long. Avitaillement dans le port de Sandhamn (rien à voir avec l'île très touristique de l'archipel de Stockholm



très connue pour la série policière) de l'autre côté de la presqu'île. Torhamn est peut-être un peu plus sauvage que Sandhamn, mais quand j'y suis allé voir en balade, environ 15-20 mn à pieds, il y avait un tout petit peu plus de bateaux de l'autre côté.



Kristianopel

Très belle escale (mais on finit par se répéter), disons que ce port est un peu différent et mérite à mon sens une escale. Ce village est sur une petite presqu'île.

La baignade de l'autre côté de la presqu'île, donc côté continent est totalement abrité et donc avec une eau franchement chaude.

Il y a plusieurs troquets sur le port, un au sud, à gauche sur la photo, derrière le voilier en bois, un autre à droite (en dehors de la photo) qui fait salon de thé. Mais attention, ils sont fermés le soir... Dommage car vu la température, la terrasse le soir aurait été très agréable.

Bergkvara

Escale très agréable dans un camping. Le port n'a pas beaucoup de place mais de l'espace pour manœuvrer. Le restaurant du camping est sympathique et bon, mais réservation conseillée car il y a du monde ! Attention, les sanitaires sont à carte magnétique, seul un bloc est équipé d'automates à jeton pour les plaisanciers de passage (pièce ou jeton disponible à l'accueil du camping qui fait capitainerie).



Pas eu le temps de se balader, mais l'environnement doit permettre des itinéraires sympathiques. Comme la petite baie (sur la photo) est peu profonde, l'eau de la baignade à la plage est plutôt chaude.

Nous y avons fait escale au retour alors qu'à l'aller c'était à Kristianopel. Dans les 2 cas, cela permet de couper l'étape en 2 avec une escale plaisante.

Kalmar



Escale obligatoire ! Grande marina très bien équipée, accueil par une équipe jeune et serviable, beaucoup de places mais aussi beaucoup de monde, encore que peut-être en raison du contexte, ce n'était pas complet. Sanitaires très propres, sauna gratuit, mixte mais accès séparé par les vestiaires respectifs hommes et femmes, avec nécessité de réserver un créneau d'une heure par bateau en

raison du COVID. Machines à laver et à sécher incluses dans le prix de la place. Accès bien balisé. Bref probablement le meilleur rapport qualité/prix pour une marina suédoise.

Tous commerces, dont un shipchandler juste de l'autre côté de l'avenue devant le port, un petit centre commercial juste au nord du bassin plaisance et plusieurs restaurants et bars. Côté tourisme, visite du château, avec à la fois l'intérieur et aussi le tour par les remparts, la vieille ville qui est en fait un vieux village près du château, le centre-ville, de l'autre côté de la gare qui est la ville « historique », plus des balades, en particulier côté nord, etc.

A noter qu'il y a visiblement une petite halte plaisance balisée côté château avec tout qui avait l'air prêt pour accueillir des plaisanciers : ponton en bois tout neuf, bornes électriques, bouées arrière, chenal balisé mais donc j'ignore la profondeur car il n'est pas sur les cartes. Il n'y avait aucun bateau, ni à l'aller ni au retour. Peut-être pour les heureux visiteurs 2022 car le cadre est somptueux.

Borgholm



Petite station balnéaire sur la côte est d'Öland, au nord du viaduc, à un peu de 15 NM de Kalmar. On espérait y voir la « Midsommar », mais aucunes manifestations, probablement à cause du COVID. Toutes proportions gardées, des airs de St Trop local quand on voit les bateaux à moteur dans les bassins les plus proches de la ville, et l'animation qui règne sur leurs plages arrières respectives. Marina très

grande, avec beaucoup de places. A noter qu'avec le reçu du bureau du port on a l'accès gratuit à la piscine intérieure de l'hôtel et au sauna qui va avec, même si les 2 ont un peu vieilli. Balades à la résidence d'été du roi de Suède, mais l'accès au jardin était fermé quand on y était, et à une curieuse forteresse en ruine mais d'où on a une superbe vue sur l'île.

Sandvik

Toute petite escale beaucoup plus intime que Borgholm, et très sympathique. Petite marina impeccable mais où il y a beaucoup de places. Une petite supérette à quelques minutes à pieds. Un très bon restaurant de poissons simple mais très bon sur le port, juste au début du môle nord où il y a franchement du monde à midi, beaucoup plus calme le soir.



Byxelkrok

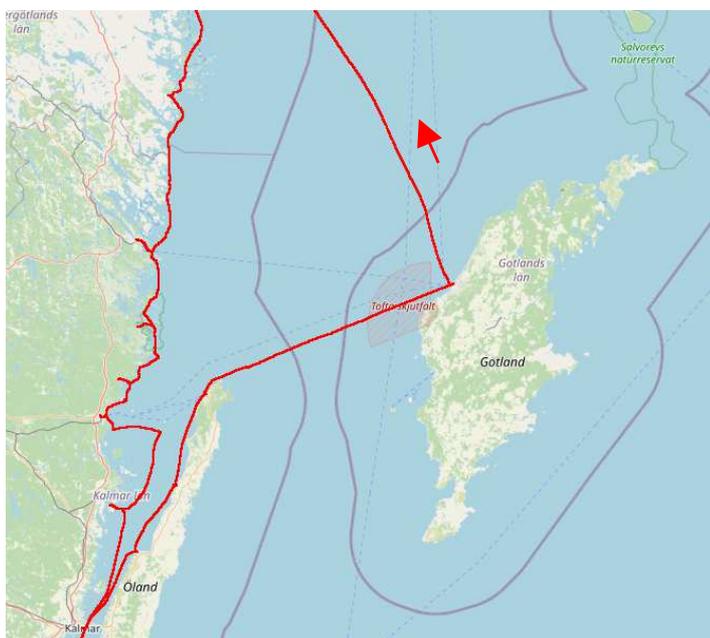


Marina la plus au nord d'Öland, idéale pour ensuite traverser vers Gotland, ce que nous avons fait.

Escale sympathique avec une atmosphère différente de la précédente, et curieusement beaucoup plus de passage qu'à Sandvik, mais j'ai préféré Sandvik. Beaucoup de places, 2 nouveaux pontons tous neufs dans le bassin sud de l'autre côté du quai du ferry (au look désuet et improbable), mais tout le monde

se serre dans le bassin nord ! Location de vélo au milieu des cabanes du port, qui permet d'aller à la très belle plage de Böda Sand sur la rive est de l'île.

Gotland



La traversée depuis Öland vers Gotland est assez courte, 45 nautiques et sans difficulté par beau temps. Elle est nettement plus longue vers le nord, Nynäshamn ou la côte entre Arkösund et Landsort, avec plusieurs possibilités d'atterrissage, à choisir en fonction du programme, de la motivation ou non à faire une grande distance... et du vent. Dans notre cas, nous aurions bien aimé faire Nynäshamn direct pour gagner quelques jours dans la montée vers Stockholm, mais le clapot très court et bien creusé de la Baltique après plusieurs jours de nord-nord-est bien soutenu ne permettait pas mieux que 50-55° du vent

réel, donc on a abattu sur Oxelösund, guère plus court mais au moins sans tirer de bord et une meilleure vitesse en serrant moins le vent.

Il suffit de surveiller les AIS des ferries géants en route vers de Visby à Oskarshamn ou Nynäshamn et qui déboulent à 27 nœuds, sans fumée car ils marchent au GNL. Sinon pas beaucoup de monde sur l'eau.

Visby



En raison du temps qui était compté et de la météo, nous n'avons pu faire qu'une escale à Gotland. Dommage car cette île est vraiment très agréable. Heureusement le port propose des locations de voiture à un tarif ultracompetitif ! Oui, mais les voitures en question sont « vintage », année 80, et entre 200 et 300 000 km ! Elles sont bien entretenues, de toute façon, les

distances ne sont pas énormes et c'est très pratique pour visiter.

Location de vélos aussi très proche du port, de bonne qualité et comme les distances sont tout de même assez grandes, avec du vent, l'option électrique n'est pas à négliger. Beaucoup de monde dans les rues, à l'échelle suédoise.

La marina elle-même n'est pas la mieux de Suède, même un peu décevant après Kalmar, et pourtant plus chère, Gotland oblige. Beaucoup de monde aussi dans la marina elle-même, réservation possible avec une application.

L'entrée se fait en passant d'abord dans l'avant-port où stationnent et manœuvrent les ferries géants au GNL, et en allant tout au fond du port où se trouve la marina, parfaitement abrité et au pied de la vieille ville. Curieusement, le guide ne parle de fréquence



particulière à veiller du fait du trafic ferry important.

Tous commerces dans la ville, des supérettes plutôt à l'est de la vieille ville, à la sortie des remparts. Mais à noter, surtout si on profite des voitures de location du port, un grand centre commercial à l'est de la ville avec une grande Coop (« stora Coop » comme son nom l'indique) et juste à côté un grand magasin d'accessoires automobile et camping-car, avec au fond un rayon shipchandler.

Lickershamn, Faarösund et autres ports de Gotland

Les conditions météo, avec un vent assez fort de nord-est alors que nous pensions surtout à poursuivre au plus tôt notre route vers Stockholm ne nous ont pas permis de visiter d'autres ports de cette belle île. Toutefois nous en avons visité quelques-uns pendant la balade avec la voiture de location.

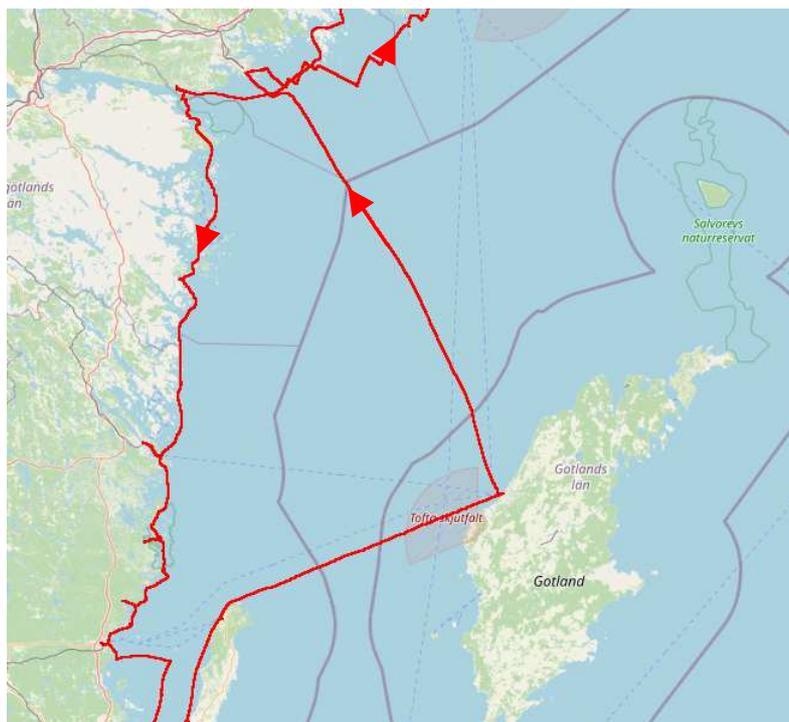
Lickershamn au nord-ouest de l'île est très sauvage et dans un beau cadre, avec une jolie balade vers un gros rocher qui évoque vaguement une statue, le rocher de la vierge avec une légende attachée à ce rocher. En plus il était presque sur la route, il aurait fallu un jour de plus, dommage.

L'autre n'est pas sur la route, mais le cadre est très joli aussi : Faarösund. C'est très beau, les ports de plaisance sont très peu fréquentés. Au contraire, en voiture, beaucoup de circulation (au sens suédois tout de même), avec plus d'une heure de

queue pour l'embarquement vers la petite île de Faarö, très touristique mais que nous n'avons pas eu le temps d'aller voir. Pour ceux qui d'aventure se retrouveraient dans ce coin, un improbable et très bon restaurant, Bungenäs Kalkladan, dans une ancienne usine à chaux tout au bout d'une presqu'île, à 20 mn de marche à pieds car dans une réserve naturelle... et pourtant bondé !



L'archipel de la côte est – de Kalmar à Landsort



L'archipel entre Kalmar et Landsort est immense, très varié, d'une extraordinaire richesse de paysages avec plusieurs endroits où on aimerait rester plus longtemps. Des alternances de dédales d'îlots, et de rochers parmi lesquels le balisage constitue un véritable slalom spécial tellement le balisage est serré et étroit. Puis des « transits » plus larges. Quelques « autoroutes » à bateaux avec un trafic plaisance intense. Pour moi, la partie Västervik – Arkösund est peut-être celle que j'ai préférée.

Quelques défilés franchement étroits aussi, dont un à la sortie sud de Västervik,

entre les îles de Grönö et Spaarö, où on n'a vraiment pas envie de croiser un ferry ou une navette côtière tellement c'est serré avec en plus un caillou sous l'eau sur le côté ouest du chenal... Le vent était dans le bon sens, on l'a pris sous GV seule, ça allait suffisamment vite comme ça !



C'est là où la carte papier prend un certain sens : en effet pas facile de trouver d'un coup le bon itinéraire dans ce labyrinthe et on voit tout de suite sur la carte papier le chenal « préférentiel » qui dessert à peu près tout et les branches secondaires en impasse.

Après le choix n'est pas toujours évident entre slalomer dans le chenal ou sortir pour aller tirer au large. Sauf si le vent est dans le bon sens, il faut souvent faire du moteur dans les parties étroites et il est rare de pouvoir tirer des bords sauf sur quelques tronçons plus larges mais souvent assez courts. Mais sortir est souvent assez long et ne se justifie vraiment que pour les grandes étapes et on perd en partie l'intérêt de la beauté de l'archipel.

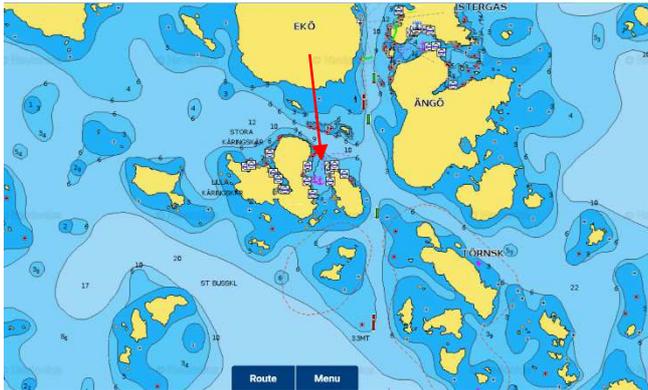
Pour la logique de l'exposé, les ports sont présentés dans le sens du sud au nord, sachant que nous avons rejoints la côte à Oxelösund vers Landsort à l'aller tandis qu'au retour nous avons fait le trajet le long de cette côte « par l'intérieur » de Södertälje à Kalmar.

Quelques mouillages réalisés dans cette zone, donnés seulement à titre d'exemples tellement les possibilités sont nombreuses voire infinies.

- Stora Kättelsö (57° 18.84' N 016° 35.02' E), dans l'anse au sud de l'île dans l'anse de Skeppshamholmen, plutôt bien abrité mais où les fonds me paraissaient remonter plus vite que ce que me disait la carte (photo en regardant au sud-ouest)



- Stora Käringö (57° 29.83' N 016° 44.16' E), qui est un peu étroit pour vraiment éviter tranquillement sur ancre, et où là aussi les fonds paraissent remonter assez vite (peut-être présence d'algues), j'ai dû mouiller un peu à l'extérieur de l'anse (photo vers le sud-est)



- Skallö (58° 32.29' N 016° 54.13' E), au nord-est, avec assez de place pour éviter sur ancre, même si d'autres bateaux sont mouillés à la suédoise avec l'étrave sur le rocher et l'ancre arrière (photo en regardant au sud)



Mönsterås/Lakhamn

Tout petit port contigu à un camping sur l'île d'Oknö sur bâbord, donc au sud, au début du chenal qui mène à Mönsterås. Cadre sauvage, dans la pinède, très tranquille et bien abrité. Les places visiteurs sont arrière sur bouée, tout de suite à tribord en entrant sur l'intérieur du môle. Le club-house/capitainerie est un petit chalet dans la pinède, indépendant du camping plus à l'ouest. 2

vélos en libre-service avec la clé du cadenas dans le club-house. Pour le règlement, c'est par Swish (donc pas possible pour un plaisancier sans compte bancaire en Suède) ou en liquide, 170 kr ou 17 € pour 10 m à placer dans une enveloppe dans la boîte aux lettres du club house. La ville, avec un joli petit centre (et un distributeur automatique de billets), est à 5 km en vélo, où il y a aussi un petit port dans l'ancienne darse commercial, mais on est vraiment bien à Oknö ! La balade pour le tour de l'île fait découvrir quelques belles maisons dans la pinède et quelques sympathiques petites plages.

Oskarshamn

Port commercial avec entre autres le trafic des ferries pour Gotland, mais un petit centre-ville sympathique, plein de commerces et un petit musée maritime en face de la marina que nous n'avons pas eu le temps de visiter mais où étaient



amarrés un beau remorqueur ancien et un somptueux 12 m JI, Wings. Accès large et facile, marina spacieuse et confortable.

Figeholm

Un petit coup de cœur. Havre de sérénité : les vélos de la capitainerie sont vraiment en libre-service, dehors, sans cadenas. Seule sécurité : ils sont marqués d'une grosse étiquette par la capitainerie.

Contrepartie : beaucoup de passage pour un port qui est plutôt petit. Mais il y a une 2^{ème} partie un peu avant sur tribord dans le chenal, la « marina »



mais moins proche du centre et quand même un peu moins de charme. Nous avons eu une des dernières places libres, dans un angle, pas très facile pour débarquer.

Klintemaala

Très belle escale, à l'écart du trafic principal des plaisanciers, dans un tout petit port : un ponton, les locaux côté intérieur, les visiteurs à l'extérieur sur bouées. Le café fait capitainerie, et vend aussi des produits locaux. Excellentes gaufres à déguster sans modération ! Des soirées avec des petits groupes locaux sont aussi organisées.

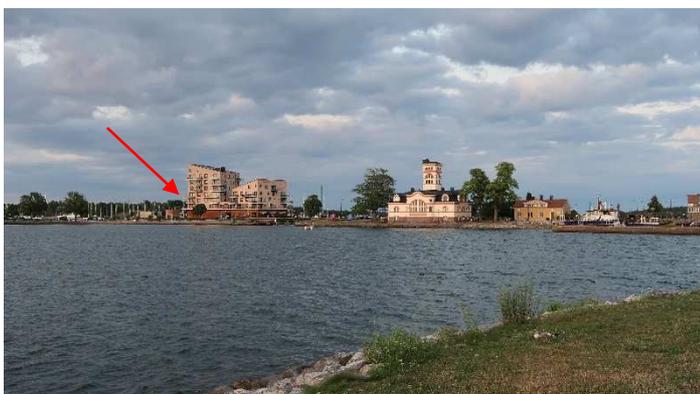


Le village lui-même est aussi très petit avec quelques jolies maisons dans un cadre très tranquille. Possibilité de balades mais si on veut éviter la route, il faut d'abord passer sur un ponton à gauche de la route le long de la falaise.

Västervik



Très grande marina parfaitement abritée dans une grosse bourgade très animée. Escale un peu St Tropez locale à la vue du nombre et de la taille des gros bateaux à moteurs. Le guide Hamnguiden indique 3 ports pour les visiteurs mais en pratique, ceux marqués par les flèches 2 et 3 sur la carte ci-dessus sont plutôt destinés aux locaux avec quelques rares places visiteurs, alors qu'il y a tout ce qu'il faut dans la marina principale.



Attention toutefois, le Hamnguiden indique que la zone destinée aux visiteurs, pontons avec bouées, est dans le bassin est, marquée par le rond ci-dessus. Mais il faut savoir que la capitainerie et le bloc sanitaire au standard suédois sont sur une barge au pied de l'hôtel d'un des membres du groupe ABBA, tout à fait l'autre bout de la marina, marquée par la pointe de la flèche 1 sur la carte ci-dessus et sur la photo (vue depuis la vieille ville, on devine les mats de l'autre côté de la route).

Et après nous être amarrés dans la zone indiquée par le guide, à 10 bonnes minutes à pieds de la capitainerie, j'ai constaté qu'il y avait 2 zones pour visiteurs, repérées par des V sur la carte ci-dessus, sur bouées arrière pour celle au nord et sur catways pour celle contigüe au ponton de la capitainerie et

du bloc sanitaire. Il y a certes un bloc sanitaire proche de la zone visiteur à l'est, mais dans un petit Algeco indigne du niveau de la marina, et d'un port en Suède et un nombre de douche/WC ridicule en regard du nombre de bateaux de passage. Peut-être le port est-il en cours de réaménagement et cela n'est que provisoire. Entre ces 2 autres zones visiteurs, les grands catways sur le quai parallèle à la grande route sont réservés aux très gros bateaux à moteur.



Tous commerces et restaurants. Très belle balade à faire dans l'île de Gränsö à l'est de la marina, île à la fois résidentielle par endroit et sauvage avec une belle plage à l'est.

Gryt Varv

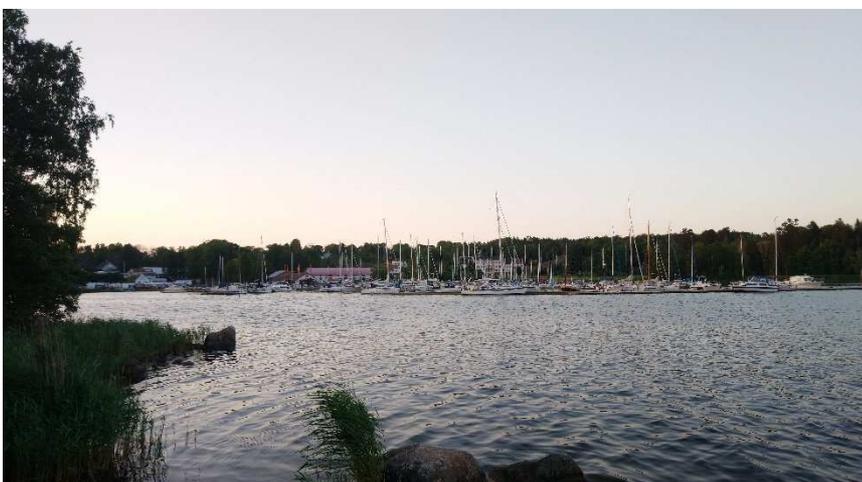


Petit port perdu au milieu de nulle part mais avec tout de même un chantier et un hôtel restaurant, que nous n'avons pas essayé. Accès facile mais pas beaucoup de place ou plutôt nous n'avons pas très bien compris où pouvaient aller les visiteurs, car on s'est entassé sur le ponton en face de l'hôtel, alors qu'il y a une marina plutôt grande pour le lieu à l'est mais probablement

plutôt pour les résidents à l'année.

Beau cadre, mais pas franchement de possibilité de balades.

Nävekvärn



Belle escale dans un beau cadre sur la rive nord du bras de mer rentrant jusqu'à Norrköping. Assez bien abrité sauf peut-être par vents de sud. Les installations sont simples mais parfaitement entretenues. Un petit café restaurant sur le port et de très belles possibilités de balade, sur la petite île juste à l'ouest et aussi pour monter sur les hautes falaises encore plus à l'ouest où la vue vers

le sud et l'archipel est absolument magnifique. Beaucoup de myrtilles sur le chemin, prévoir un sac adapté pour ne pas en mettre partout ! Possibilité d'avitaillement dans une petite supérette dans le village juste au-dessus. A noter aussi une station-service sur le port avec beaucoup de passage, ce qui n'est pas courant.



Oxelösund

Belle escale dans une grande marina à un quart d'heure à pieds d'Oxelösund, au Fiskehamn, sur tribord en entrant, la grande marina sur bâbord étant destinée aux résidents. Un restaurant qu'on n'a pas essayé mais qui doit être bon vu le nombre de clients, dont certains arrivent en bateaux à moteur pour le diner.

Cadre agréable et un petit shipchandler au fond de la marina, où il y a aussi un chantier. Possibilité de belles balades tout autour.

Il y a aussi une autre marina au centre-ville, qui a l'air bien aussi, mais Benoit (dit Bigben sur Hisse-et-Oh) y a rencontré un plan d'eau assez agité par vent de sud-est l'obligeant à revenir au Fiskehamn.



Trosa

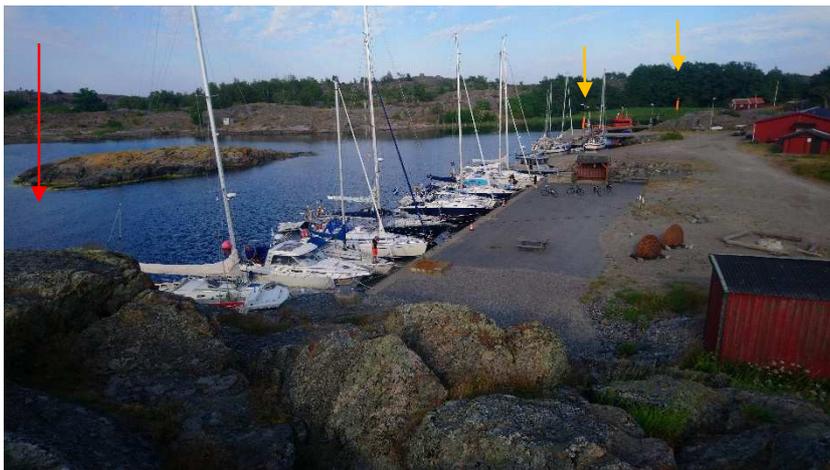
Station balnéaire très fréquentée et il ne faut pas arriver trop tard car ça se remplit vite et le port ne propose pas les places des résidents libres. Le village est très agréable. Sauna gratuit dans chacun des sanitaires hommes et femmes.

Attention, pas beaucoup de fond, donc pour les quillards c'est à l'extérieur est du môle est de la petite rivière, car le fond remonte assez vite dans la rivière. Mais pour ceux qui ont un tirant d'eau faible, ou mieux un dériveur comme Benoit,

cette rivière offre des places dans un cadre très agréable, au calme en face de la vieille ville.

Landsort

Autre coup de cœur dans une région où il y en a beaucoup ! Sérénité (aucune voiture), presque l'impression d'un bout du monde, cadre superbe. Escale à recommander ainsi que la petite balade à pieds, une demi-heure environ aller simple pour aller au village proprement dit, avec le phare, le port plaisance lui-même étant au nord de l'île sur la face ouest. Attention, le joli petit port du village est

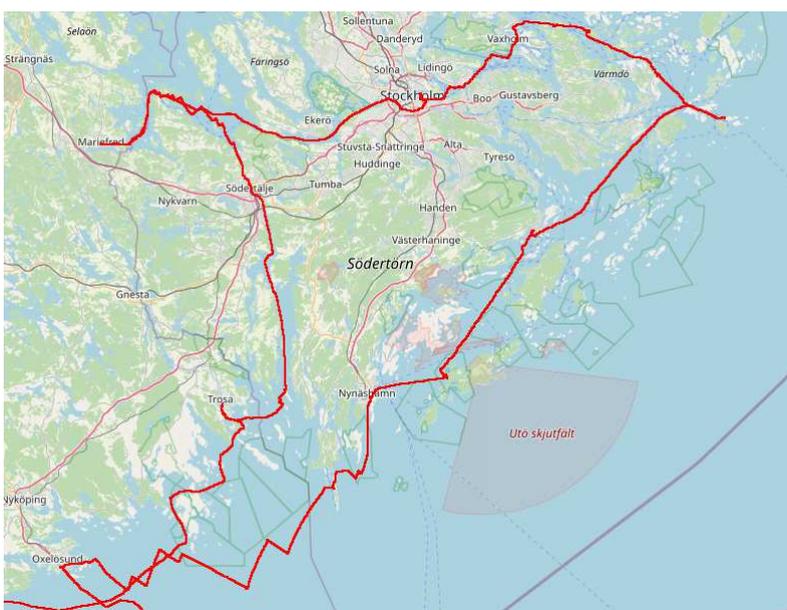


réservé aux professionnels. L'accès du port de plaisance n'est pas difficile... mais il y a un caillou recouvert de pas beaucoup d'eau à bâbord de l'entrée, à peu près à l'endroit marqué par la flèche rouge et, comme d'habitude en Suède, c'est franchement plus petit que ce à quoi on s'attend en lisant la carte... Donc l'alignement sur les 2 panneaux orange fluo aide bien pour l'entrée. A

noter que seules les places les plus à l'est sont sur bouées, vers le fond du port c'est sur ancre arrière. La balade à la pointe sud de l'île montre bien, avec ses blockhaus désaffectés, que la Suède est prudente, pour un certain nombre de raisons assez faciles à comprendre, avec son grand voisin de l'autre côté de la Baltique.



L'archipel de Stockholm - De Nynäshamn à Mariefred



Après de longues réflexions et hésitations, nous avons décidé de rentrer dans l'archipel par l'est et Nynäshamn et d'en ressortir par le lac Mälars à Södertälje en poussant jusqu'à Mariefred à l'ouest et le château de Gripsholm.

Côté navigation, nous avons plutôt joué la prudence, en restant dans les chenaux balisés sans improviser trop de variantes. Dans ces conditions, sauf par exemple de Landsort à Nynäshamn, où au nord de Landsort il y a un passage un

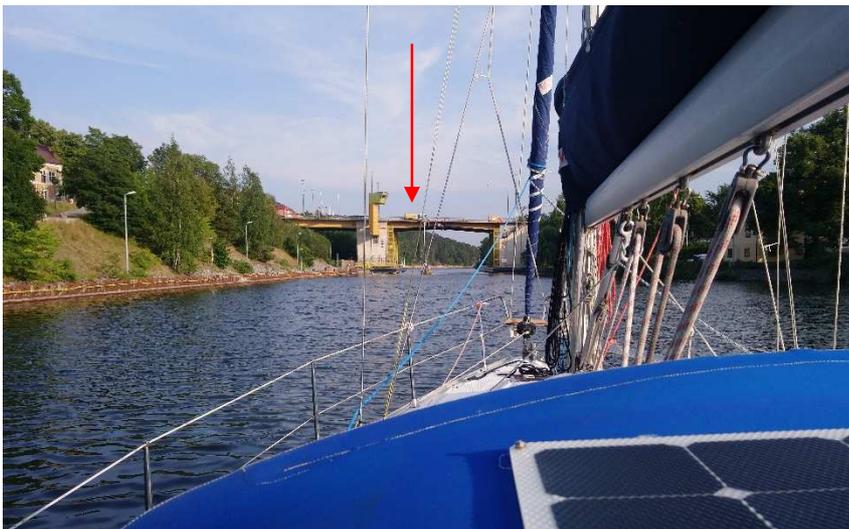
peu étroit, la navigation avec la tablette faisant traceur donnait toute satisfaction. Là encore la vue d'ensemble sur la carte papier Delius Klasing était un plus.



Contrairement aux souvenirs de ma jeunesse où j'ai habité Stockholm de 74 à 77, les ferries et autres paquebots de croisière ne slaloment plus dans l'archipel en sortant à proximité de Sandhamn mais prennent maintenant tous un chenal plus au nord-est plus large et plus direct. Ce n'est donc qu'à proximité de Stockholm qu'il faut de nouveau surveiller l'AIS et ne pas trop se faire surprendre par un gros ferry qui rattrape. Les multiples navettes, dont les

vénérables bateaux à vapeur du début 1900 se gèrent plutôt bien, mais méfiance autour de Waxholm, où le chenal est un peu étroit au nord de la ville, et où le ferry à chaîne qui relie la forteresse ne laisse pas beaucoup de temps pour passer (gyrophare à surveiller à l'entrée du chenal interdisant le passage).

Le passage de l'archipel au lac Mälaren à Stockholm et à Södertälje n'est pas décrit dans beaucoup de guides et souvent de façon un peu vague. En pratique, c'est le petit cahier d'informations annexé aux cartes Delius Klasing qui est le plus précis.



A signaler une petite surprise : juste avant de sortir par l'écluse de Södertälje, il faut passer sous le pont Mälaren (Mälarenbron), qui pour 1 m (l'antenne radio VHF...) était un peu trop bas pour mon bateau sans lever le pont, avec une ouverture toutes les heures. Nous nous sommes présentés à 19h pour l'avant dernière ouverture de la journée, mais un camion était en train d'arroser le pont, pile au

milieu, sans sembler avoir l'intention de bouger. Après appel téléphonique (numéro dans le cahier du pack de carte), il s'est avéré que le pont était en panne et le responsable m'a demandé si je ne pouvais pas tenter de passer, estimant que son pont était probablement un peu plus haut qu'annoncé. Après palabres, il m'a dit qu'il allait tenter de l'ouvrir à 20h, car l'autre option aurait été de revenir sur nos pas jusqu'à Stockholm puis de ressortir en faisant tout le tour comme à l'aller par l'est et Nynäshamn. Le camion est alors reparti pour revenir arroser le pont de plus belle : je soupçonne qu'il faisait tellement chaud cet été 2021 que le pont était en fait bloqué par la chaleur et la dilatation, et qu'avec l'arrosage, il a suffisamment refroidi pour pouvoir s'ouvrir à 20 h. Ouf !

Nynäshamn

Grande marina moderne et bien équipée, beaucoup de place, installations sanitaires impeccables. Accès facile et large. Toutefois les machines à laver sont payantes, et le sauna gratuit était fermé pour cause COVID.



Il y a une autre marina, plus au sud, celle de la photo mais elle est nettement plus loin du centre-ville.

La ville elle-même ne présente pas beaucoup d'intérêt, et les supérettes demandent de marcher un peu. Juste à côté du port, une série de petites cabanes qui font café ou bar très sympathiques. Côté balade, il faut un peu marcher pour sortir de la ville vers le sud, mais ensuite, c'est très agréable.

Dalarö



Bourgade visiblement aisée de l'archipel, avec un port très agréable sur la face ouest de la presqu'île. Un des rares ports en Suède où nous avons été accueillis et placés sur le ponton. Un restaurant sur le port dans un très beau cadre qui fait envie, avec beaucoup de monde, mais on ne peut tout de même pas aller au restaurant tous les soirs et il était complet donc pas de regret. Installations sanitaires

impeccables mais sauna gratuit séparé fermé pour cause COVID.

Quelques places au sud de l'appontement de la navette de la Waxholm Bolaget, mais personne ne s'y met car plus de clapot.

Sandhamn

En fait Telegrafholmen car la marina était fermée au visiteur en raison de l'arrivée de la régata du tour de Gotland. L'arrivée et l'après-midi à Sandhamn ont été le jour de pluie de ce mois de juillet exceptionnel, et la 2^{ème} fois que j'ai porté le ciré, avec la traversée depuis Gotland, depuis le 1^{er} jour de la croisière !

Escale culte pour beaucoup de raisons, parce que j'y avais été plusieurs fois avec le vénérable Waxholm



il y a 45 ans et que je voulais y retourner avec mon propre bateau, parce que c'est est le lieu de la série à succès « Meurtres à Sandhamn » et les romans correspondants (possibilité de prendre le plan de tous les sites de la série à l'office du tourisme), ... et parce que Sandhamn est vraiment une très belle île, même sous la pluie. Contrepartie : beaucoup de monde.

Les 2 ports de délestage de Lökholmen et Telegrafholmen, qui dépendent comme Sandhamn du KSSS, le club de voile royale de Suède, sont donc une très bonne option, avec une navette gratuite pour Sandhamn toutes les heures. A noter aussi le sauna gratuit avec vue sur l'archipel de Telegrafholmen, mais prévoir de quoi relancer le feu du four à bois (le bois est lui fourni).

L'accès de Telegrafholmen est facile.



Grinda



Petite île au milieu de l'archipel sur la route vers Stockholm, avec un port agréable à l'ouest. Aucune protection en cas de vent d'ouest. Les guides signalent aussi que le plan d'eau peut être agité avec les sillages des gros bateaux, mais ce devait être du temps où les ferries sortaient par Sandhman, car dans notre cas, c'était parfaitement calme. L'hôtel-restaurant est à 200 m du port, et le diner sur la terrasse avec vue sur l'archipel au couchant

est un plaisir qui vaut bien un tarif un petit peu plus élevé que la moyenne suédoise tout en restant très raisonnable. Belles balades sur l'île, surtout quand la foule est repartie à Stockholm par la navette.

A signaler aussi une station-service.

Stockholm



Objectif du voyage et capitale de la Suède, Stockholm mérite plusieurs jours d'escale. Plusieurs ports possibles d'après le Hamnguiden et le guide Delius Klasing mais en pratique presque tout le monde va au Wasahamnen, qui comme son nom l'indique est au pied du musée Vasa.

Ce musée est d'ailleurs vraiment extraordinaire, un réel moment d'émotion à la vue de ce bateau aujourd'hui

entièrement reconstitué.

Le port est facile d'accès, dispose de très belles installations, mais le sauna-tonneau payant au milieu des pontons présente peu d'intérêt. Machines à laver gratuites, mais ne pas oublier de s'inscrire car il y a beaucoup de monde donc ça tourne sans relâche. A noter un clapot permanent du fait de tout le trafic de navettes en tous sens



dans le port, que le ponton lourd amortit tant bien que mal. Donc plutôt viser la darse la plus proche du quai dans la mesure du possible, mais les places le long du quai sont réservées à la location via l'application Dockspot (photo ci-contre, le Wasahamnen vu au téléobjectif depuis Södermalm).

Tout récent et pas encore dans les guides, il semble y avoir un nouveau port de passage quelques centaines de mètres

plus loin toujours côté Djurgården (donc sur la même île que le Wasahamnen) juste l'angle de l'île mais là les pontons sont perpendiculaires au quai donc aucune protection contre le clapot permanent du port. Visiblement utilisé par des plus de 40 pieds.

Pour le passage dans le lac Mälaren, il faut revenir un peu vers l'est jusqu'à la pointe du quai des bateaux de croisière et tourner au sud dans le canal. Ouverture du pont, le Danviksbron juste à l'entrée du canal, et de l'écluse un peu plus loin toutes les heures, avec possibilité de s'amarrer sur un ponton sur tribord avant l'écluse. C'est gratuit à l'entrée, et payant, 240 kr à la sortie, donc dans notre cas à Södertälje. Ensuite le pont suivant est fixe mais il y a un dernier pont levant, Liljeholmsbron, avant d'être tranquille dans le Mälaren.

Mariefred



La plus belle escale ? En tout cas le site est unique : depuis le cockpit du bateau, vue directe sur le château. Une petite baignade dans l'eau chaude du Mälarsjön, ensuite apéro dans le cockpit avec l'impression d'être quasiment dans le jardin du château. Naturellement beaucoup de monde alors que le port n'est pas très grand, mais le maître de port gère bien son affaire. Sanitaires impeccables comme d'habitude.

Mariefred est aussi très jolie et mérite une petite visite, avec en particulier la gare du train à vapeur à voie métrique juste à côté du port. Supérettes et boulangerie en ville. Le restaurant juste devant le port, avec une terrasse qui permet de déjeuner presque devant son bateau est très bon, et propose une formule déjeuner intéressante. Réservation recommandée, même le midi en saison. Et bien sûr possibilité de balades variées.

Södertälje



Après Mariefred, le contraste est saisissant : la pire escale ? En fait c'est un peu injuste car le port était en travaux donc tous les services du port étaient fermés et en chantier. Il était d'ailleurs toujours en travaux fin août lors du passage de Benoit cité précédemment. Mais quelqu'un avait le code des sanitaires, et miracle, ce code permettait aussi de débloquent le courant sur les bornes électriques, avec une logique

identique à celle de Simrishamn. Donc de l'eau, du courant, c'est déjà ça surtout que c'était gratuit.

Je n'ai pas visité la ville mais ma femme est allée voir et c'est beaucoup mieux que ce que j'imaginai. Benoit nous a d'ailleurs confirmé cet avis, surtout que la gare pour aller à Stockholm est proche du port. Donc ce peut être une escale valable dans le futur car le chantier devrait être rapidement terminé.

A signaler juste au nord de l'écluse, l'usine AstraZeneca, connue mondialement avec le vaccin COVID.

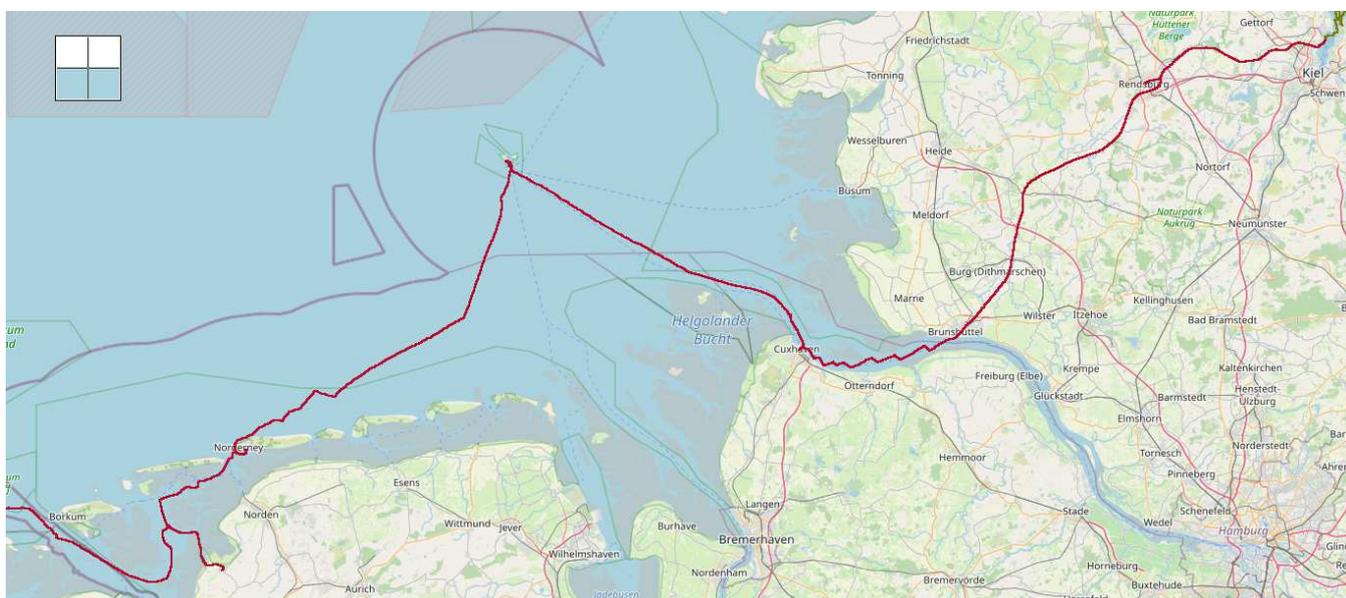
Pour l'écluse, je n'ai pas réussi à comprendre la logique de l'automate sur le quai d'attente, mais le responsable de l'écluse est venu après des bateaux avec possibilité de payer en carte de crédit.



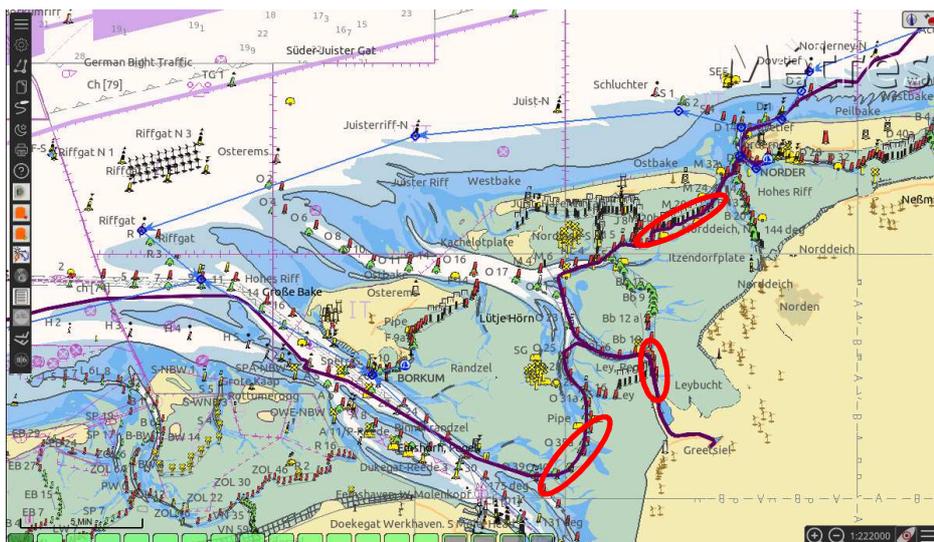


Une remarque concernant le canal de Södertälje, aussi bien dans un passage étroit côté Mälars donc au nord de l'écluse et que dans la partie canalisée immédiatement au sud de l'écluse, il faut bien regarder les feux avant de s'engager. En effet, un croisement d'un cargo, comme celui que nous avons attendu avant de pouvoir partir, est absolument impossible.

Le retour – D'Eckernförde à Greetsiel



De Bagenkop, nous avons regagné directement Eckernförde où nous avons laissé passer 2 jours de mauvais temps, puis pendant une journée d'accalmie, nous avons rejoint la marina Stickenhör, juste au nord de l'entrée du canal de Kiel, à Friedrichsort. Ensuite la traversée du canal s'est faite pendant que le nord de l'Allemagne était balayé par un bon flux d'ouest qui nous a valu deux jours de patience à Rendsburg, et même si le vent d'ouest s'était un peu calmé, l'Elbe au jusant à la sortie de l'écluse de Brunsbüttel était suffisamment agitée et creuse pour nous montrer qu'il n'y avait aucune raison de tenter la sortie plus tôt ! Attention, nous n'étions pas seuls à avoir fait le même raisonnement et décidé d'attendre que ça se calme à Rendsburg, car le port de Rendsburg était absolument plein. Et tout le monde ayant tenté la sortie le même jour, soit depuis Rendsburg comme nous, soit pour d'autres dont nos voisins du 1^{er} jour à Rendsburg, depuis le petit port de Brunsbüttel, c'était ensuite tous les ports de Cuxhaven qui affichaient complets. Mais avec l'esprit pratique des allemands, on finit toujours par trouver une place.



Après beaucoup d'hésitation, discussions avec des plaisanciers allemands et avec le maître de port de Norderney, je me suis décidé à tenter de rejoindre l'Ems au départ de Norderney par l'intérieur et la Wattenmeer et non pas par l'extérieur dans la mer du Nord (trace en mauve foncé, la route par l'extérieur est en bleu et on voit bien le détour que ça

représente). Certes un propriétaire de Hallberg Rassy croisé à Groningen en 2019 m'avait dit que ça passait avec 1.8 m, mais quand je regardais mes calculs de marée sur les différentes parties découvrautes (entourées en rouge), ça ne paraissait pas très large, même avec seulement 1.5 m. J'avais aussi consulté un site dont j'ai perdu le nom indiquant que le chenal du Busetief était maintenant très étroit, ne permettant pas forcément le croisement des ferries reliant Norderney au continent à Norddeich. Mais le maître de port de Norderney m'a convaincu que c'était faisable et en pratique, c'est un véritable convoi de plusieurs voiliers qui s'est engagé dans le chenal à l'heure indiquée par le maître de port, soit **4 heures avant la pleine mer de Norderney**.



Et effectivement ainsi ça passerait avec 1.8-1.9 mais sans marge... Il faut longer les « Pricken », les troncs de bouleaux à la « bonne distance », la photo ci-dessus me paraissant trompeuse car j'avais le souvenir d'être plus près... Le ferry n'était pas inquiet et n'a pas hésité à doubler énergiquement par l'extérieur puis à un endroit que lui seul connaît à couper pour tirer tout droit sur l'île de Juist sans

suivre le chenal balisé. Il suffit de se souvenir que les Pricken avec les branches vers le haut, donc le sens

naturel, sont des « bâbords » alors que si les branches sont nouées en haut vers le bas, donc en forme de cône, ce serait une « tribord ». Sur la première photo ci-dessus, nous avons affaire à une rangée de bâbords, et sur la seconde photo ci-dessus, juste avant l'écluse un exemple de tribord ! Le résultat est une belle navigation, et aussi la possibilité d'accéder à des ports vraiment sympathiques comme Greetsiel.

Eckernförde



Nous avons donc retrouvé pour la 3^{ème} année consécutive cette escale que nous aimons bien. Petit changement, au lieu de la marina « Im Jaich¹⁸ » des 2 années précédentes, sur bâbord en arrivant et côté centre-ville, nous avons choisi le quai du shipchandler « Yachtsport Eckernförde » qui dispose d'une vingtaine de places sur tribord dans un cadre agréable, à côté du petit pont levant, en face du port de pêche et à proximité du port

« traditionnel » juste après la passerelle. C'est aussi le concessionnaire Saare donc on est alors au milieu de très bateaux voiliers qui font envie... Il suffit de téléphoner quelques heures avant d'arriver pour savoir s'il a une place libre et le tarif est similaire à la marina en face. Installations impeccables. Le shipchandler est aussi très intéressant.



Le restaurant de poisson « Fischdeel Land & Meer » déjà essayé l'année dernière est toujours aussi bien. A signaler aussi à 800 m à pieds un grand magasin de bricolage qui a un superbe rayon camping avec beaucoup de choses qui peuvent être pratiques pour le bateau, et qui en temps normal a aussi les bouteilles Camping Gaz mais qui là n'avait plus les grands formats.

Stickenhörn

Histoire d'essayer un autre port de la baie de Kiel, cette grande marina est bien équipée et abritée juste au nord de l'entrée du canal de Kiel, à proximité de Friedrichsort où on trouve tous les commerces. Un shipchandler et un chantier à l'entrée de la marina. Vue imprenable sur tout le trafic maritime de Kiel !

A noter qu'à l'ouest de la grande digue sur laquelle est appuyée la marina, se trouve une baie très bien abritée dans laquelle on peut mouiller en toute sécurité.

¹⁸ Chaîne qui dispose de marinas à Flensburg, Eckernförde et Lauterbach avec une carte de fidélité

Rendsburg

Après avoir hésité à essayer un des autres ports de la ville, ou la marina du chantier Schreiber en face, nous sommes finalement décidés pour la marina de l'association des régates de Rendsburg, comme en 2019, pour sa proximité immédiate du centre-ville et des commerces. A noter la possibilité de louer des vélos électriques en libre-service sur le parvis de la gare DB, en installant une application sur son smartphone.

Recharges Camping Gaz à la capitainerie.

Comme le port était très plein en raison des conditions météorologiques, certains mouillent au milieu de l'anse de l'Eider, dans l'ouest du bar de la plage.



Cuxhaven

Soupçonnant que la marina principale, celle au nord de la ville gérée par le club de voile de Cuxhaven et où nous avons fait escale en 2019 serait bondé¹⁹, nous avons choisi d'essayer la plus petite marina du centre-ville, dite « City Marina Cuxhaven ». Inconvénients : il faut entrer par un pont ouvrant dans le bassin, avec une ouverture toutes les heures, le bloc sanitaire est rustique et franchement en dessous du niveau habituel en Allemagne, un simple Algeco mais c'est propre, et attention il n'y a pas beaucoup de fond à marée basse au fond, même si d'après les locaux ce n'est pas gênant car c'est de la vase molle. Mais tant qu'on reste près des pontons du centre, ça va. Avantages : plus près du centre-ville, à proximité immédiate juste au nord de la digue d'un quartier avec beaucoup de commerces, et un bon et sympathique restaurant juste au-dessus, « Restaurant Austernperle ». Une curiosité jamais vu jusqu'ici, le tuyau d'alimentation en eau douce du ponton est fixé au quai, donc fixe ; il faut donc attendre mi-marée si on a des grands bras pour pouvoir brancher son tuyau pour faire le plein d'eau ! Pour la carte servant au paiement de la douche et à l'accès aux sanitaires, il faut s'adresser au bar qui domine le fond de la darse lorsque la capitainerie est fermée.

Helgoland

Cette île est vraiment fascinante. Pourquoi venir dans une île où le port de plaisance n'a pas beaucoup d'attrait, où on est entassé par paquets de 10 à couple, avec de spectaculaires manœuvres lorsque le 1^{er} ou le 2^{ème} décide qu'il doit appareiller à 6 heures du matin, et où le bloc sanitaire est plutôt cher ? Mais on y vient quand même et cela reste une très belle escale.

¹⁹ Nous avons croisé au cours d'une balade l'équipage du Najad skipé par une énergique allemande avec qui nous étions à couple à Rendsburg qui nous a confirmé que c'était effectivement plus que plein

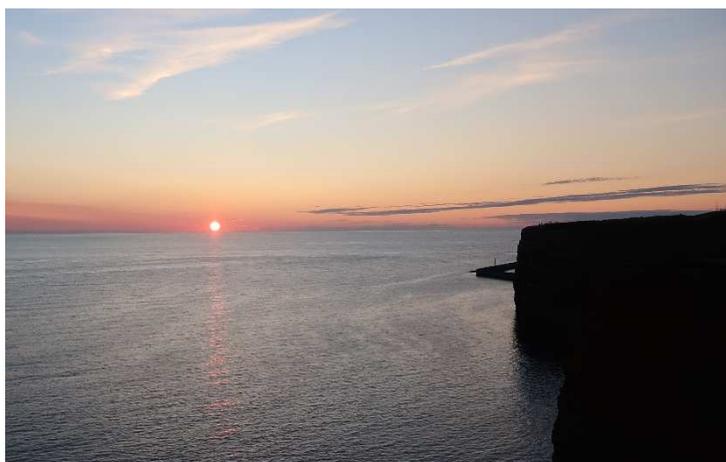


Alors qu'on venait de subir une semaine franchement perturbée, le ciel s'est miraculeusement dégagé pour l'arrivée à Helgoland, le vent est tombé, le coucher de soleil sur la falaise de grès rouge a été somptueux, la pleine lune dans l'axe du port fait rêver, avec en arrière-plan les portes-conteneurs géants en attente pour

aller débarquer leur cargaison à Hambourg.

Par rapport à 2019, il y a des progrès notables : quelques places en catways sur le ponton central côté est, il y a de l'eau et de l'électricité sur ce ponton central²⁰, pour 1 € on a maintenant le droit à 2 minutes de douche, et toute la zone de la station carburant sous le shipchandler Rickmers a été bien aménagée.

Le plein de carburant à 60% du prix sur le continent est une opération intéressante ! A condition toutefois de ne pas mettre une goutte de carburant dans l'eau car le responsable de la station-service n'a aucun sens de l'humour et menace de 150 € d'amende la moindre irisation de la surface. Donc attention au réservoir qui refoule, car là l'opération serait nettement moins rentable, l'équipage suédois qui faisait le plein avant nous a failli y passer.



Norderney



Autant lors de nos 2 passages à Helgoland, la magie a opéré et nous avons eu un temps magnifique, autant pour nos 2 passages à Norderney, le temps aura été mauvais avec des grains et du vent... Dommage car Norderney est plutôt agréable, le maître de port très sympathique et toujours prêt à donner des conseils pour la navigation sur la Wattenmeer.

²⁰ 3^{ème} à couple permettait d'en profiter, mais en contrepartie on avait encore 7 bateaux sur nous.

Les installations de la marina sont impeccables, avec du Camping Gaz si nécessaire à la capitainerie. Pour mémoire, entre Helgoland et Norderney, les rails et les chenaux d'accès à la Weser conduisent à bien marquer l'angle en passant un peu à l'est de la TG9.



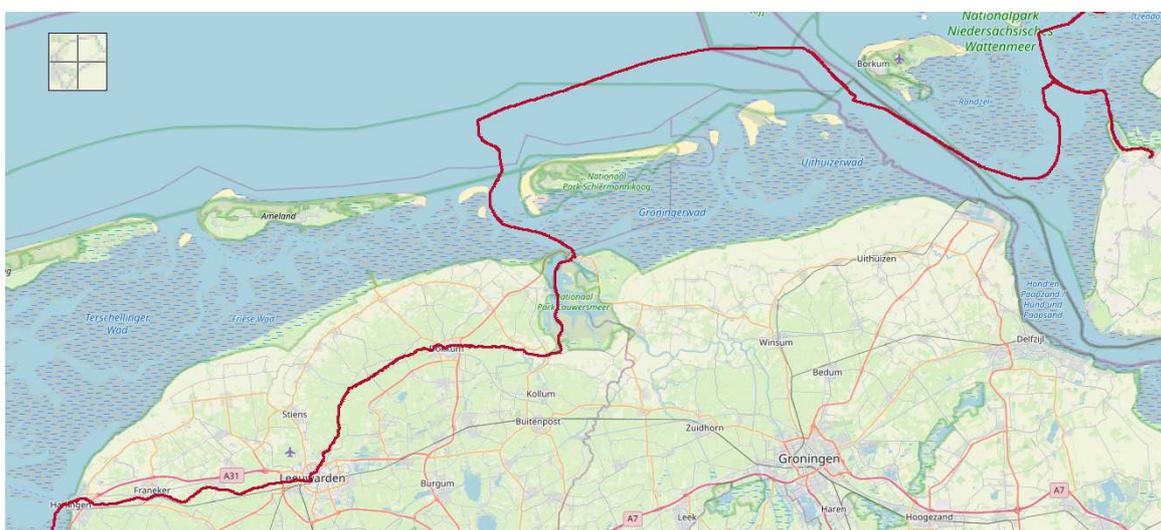
Greetsiel

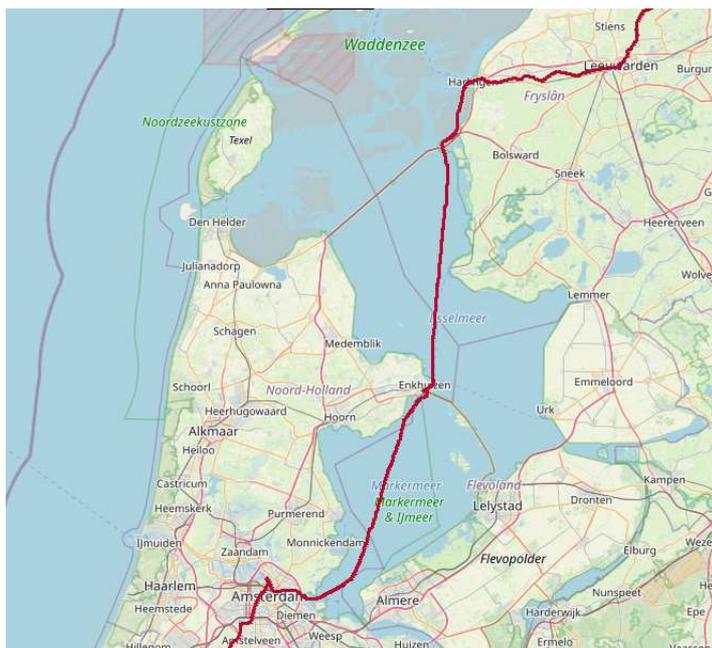
Escale magnifique à faire absolument et qui mérite les quelques heures passées à la table à carte pour préparer la navigation sur la Wattenmeer. Le passage de l'écluse qui ferme l'ancienne baie qui mène à Greetsiel ne pose aucun problème. Simplement faire attention à l'arrivée que des 2 côtés il y a une digue submergée à marée

haute. Ensuite c'est large et profond pour aller jusqu'à Greetsiel, mais il faut que le vent soit bien orienté pour le faire à la voile. Pour les visiteurs, le grand ponton qui ferme la marina offre beaucoup de places. Sanitaires dans un petit conteneur, mais très propre et soigné, dont la clé est dans une boîte à clé avec le code fourni par le maitre de port par téléphone. Il faut seulement éviter qu'un plaisancier de passage considère cela comme sa clé privative... Nous n'avons pas pu croiser le maitre de port car nous sommes rentrés trop tard de balade, il a suffi de laisser le montant des frais de port dans une enveloppe. Le village est vraiment très beau, et donc beaucoup de monde. Beaucoup de possibilité de balades. Bref une très belle escale où on serait bien resté plus longtemps. Dernière escale allemande 2021 !



Les Pays-Bas – La Staande Mast Route de Lauwersoog à Amsterdam



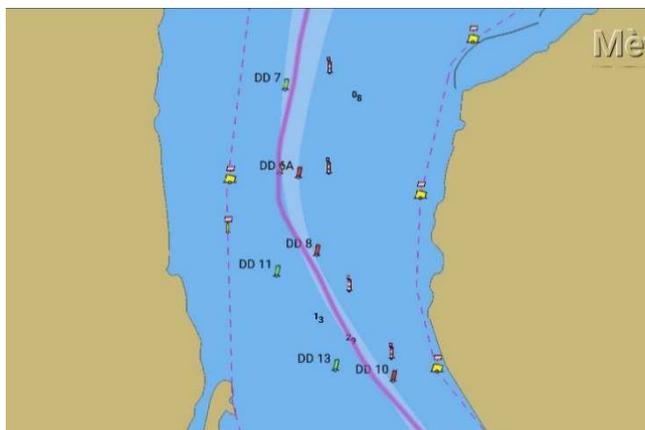


Pour repartir de Greetsiel il aurait été presque plus simple de sortir directement entre Borkum et Juist mais au moment de partir je n'avais pas vraiment décidé si on reprenait le canal de la Staande Mast Route à Delfzijl pour profiter des avantages de Groningen, ville magnifique, et de ses inconvénients, la traversée en convoi qui n'en finit pas et prend une demi-journée, ou alors, si on passait par l'extérieur pour rejoindre la Stande Maast Route dans la Lauwersmeer via Lauwersoog. La question de faire tout le tour par l'extérieur ne se posait pas car du vent fort de face était prévu dès le lendemain. En pratique, les conditions avec un nord-nord-est 3-4 à 4 étaient idéales pour passer par le nord mais j'ai eu envie de passer par le haut-fond de l'Osterems avant de rejoindre l'Ems.

Le chenal d'arrivée à Lauwersoog par le Westgat dans ces conditions ne pose pas de problème, et même avec un bon reste de jusant, la navigation depuis l'Ems ayant été assez rapide, il n'y avait pas de barre. Et cette arrivée au soleil couchant entourée de bancs de sable est vraiment très belle, avec au choix des bateaux tranquillement échoués ou des phoques.



Ensuite après l'écluse de Lauwerssoog, c'est la Lauwersmeer avant d'attaquer le canal et ses multiples ponts. Le chenal de la Lauwersmeer jusqu'à la 1^{ère} écluse est très bien balisé, mais attention à un piège :



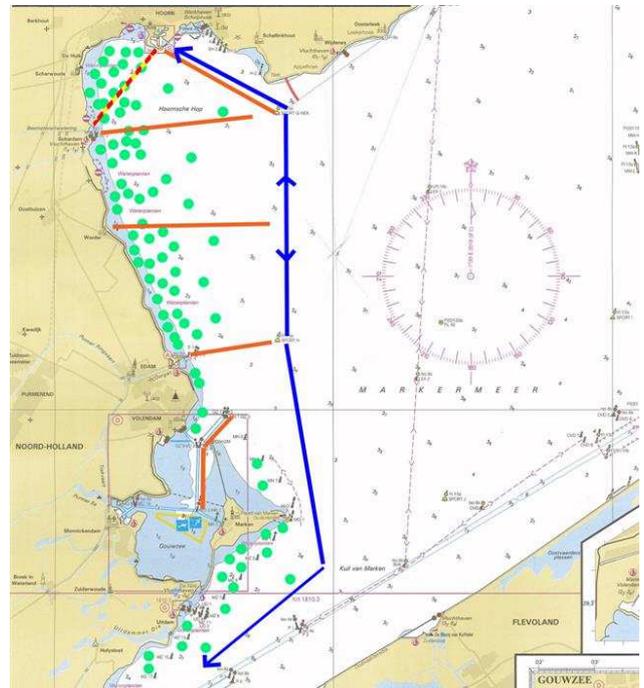
la Tribord DD11 est curieusement placée là où il n'y a pas d'eau... Contrairement à la logique qui veut d'être sur la moitié tribord du chenal pour laisser de la place au trafic venant en face, il vaut mieux être dans la moitié bâbord. D'habitude on dit de regarder le balisage et pas la carte numérique, eh bien là c'est le contraire mais heureusement c'est l'Océanis devant qui en saluant d'un grand mouvement de son mat nous a alerté sur la remontée du fond !

Il avait été annoncé que certains ponts de la Frise était télécommandable avec le smartphone et l'application « Nautical Map ». Mais ce ne doit pas être sur cette route-là... On a plutôt eu droit à l'arrêt forcé devant un pont parce que c'était l'heure de la pause déjeuner de l'opérateur ! En revanche dans la branche Leuwarden-Harlingen, très bonne

coopération de l'opératrice assistée d'un collègue parlant français qui nous a ouvert tous les ponts au fur et à mesure sur simple appel radio. Merci à eux !

Nous sommes entrés dans l'IJsselmeer par Kornwerderzand : d'habitude, c'est assez efficace et les attentes sont courtes, là il a fallu attendre franchement longtemps l'ouverture des ponts.

A noter qu'en cette fin de saison 2021, aucun problème de « waterplanten » (plantes d'eau) contrairement à 2019 où cela avait rendu très pénible la navigation dans la Markermeer. Une carte était affichée dans les capitaineries avec les itinéraires recommandés qui sont « tondus ». Il existe un site maintenant qui gère cela, en faisant la recherche « markermeer waterplanten » sur Google pour avoir le dernier état à jour de cette calamité quand ça se prend dans la quille ou l'hélice. Nous avons toutefois pu couper un peu depuis Enkhuizen sans rejoindre l'itinéraire en bleu sans problème. Mais une astuce : le flux des AIS néerlandais (ils sont quasiment tous équipés, location comprise) indiquent bien aussi sur la carte les itinéraires où ça passent bien.



Lauwerssog

Il y a deux marinas, l'une juste sur tribord après avoir passé le travers de l'écluse, que nous avons retenue, et une autre à l'intérieur côté Lauwersmeer. Marina simple dans un cadre de port de pêche industrielle mais tout à fait correcte avec de robustes pontons métalliques. Attention, aucun problème entre les pontons, mais le port est très envasé entre les catways. Il faut donc arriver un peu d'énergie à marée basse pour approcher le catway dans la vase molle et terminer avec les amarres. Les grands tirants d'eau restent un peu plus loin et terminent de s'amarrer après 2 bonnes heures de flot.



Dokkum

Rapide escale d'une heure histoire de marcher un peu après le déjeuner dans cette belle ville que nous avons bien aimée à l'aller en 2019. L'idéal est de s'amarrer le long du quai, sur une place libre d'une des 2 rives près du pont ouvrant le plus près du centre, en surveillant le fond.

Pour mémoire, le 2^{ème} pont ouvrant en venant de l'ouest est « à péage » avec l'opérateur du pont qui tend une canne à pêche avec un magnifique sabot dans lequel on est prié de glisser 5 (ou 3, trou de mémoire) euros, en liquide ! L'autre « péage » est dans la ville de Burdaard, juste à l'ouest de Dokkum, au passage du pont est, avec le même système.

Leeuwarden

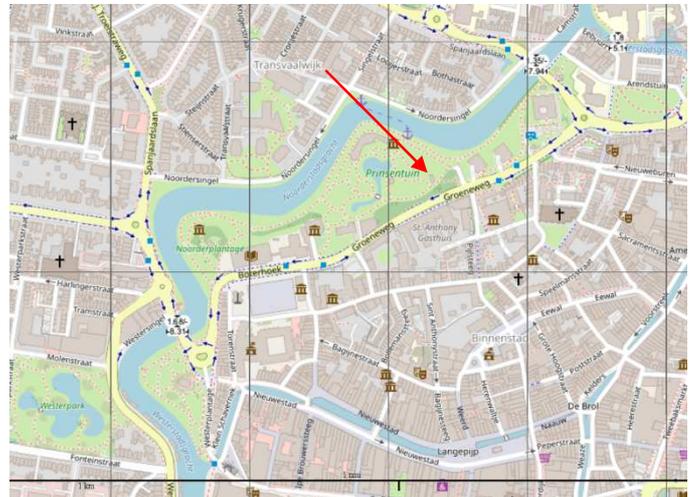
Impression mitigée de cette escale où nous sommes arrivés sous une pluie battante un peu tard avec peu de places restantes. Pourtant Leeuwarden est une très belle ville et le lendemain sous le soleil (et le vent) c'était déjà beaucoup mieux.

On s'amarre le long des rives, avec des anneaux ou des bittes d'amarrages un peu cachés dans la terre et l'herbe des rives. Prévoir les défenses très basses, des amarres longues et quand il pleut, entre les feuilles et la boue,

pas facile de garder le bateau propre quand on remonte à bord.

Des bornes électriques et quelques rares points d'eau douce assez espacés avec un débit faible. Un unique bloc sanitaire assez moderne (flèche sur la carte ci-contre, bon à savoir si on s'amarre sur l'autre rive...), mais petit et dont la propreté est en dessous du standard auquel on est habitué aux Pays-Bas, peut-être en raison de la forte fréquentation. Un responsable du port passe régulièrement pour encaisser les frais de port et donner les codes d'accès.

Bref pas trop envie de s'éterniser alors que le cadre est très beau, très différent de l'impression que nous avait laissé Groningen à l'aller.



Harlingen

Quel plaisir de retrouver Harlingen que nous avons beaucoup aimé en 2019. Même petite marina très accueillante qu'en 2019, celle du Jachthaven Harlinger Watersportvereniging », juste au sud de l'écluse de l'entrée du canal Van Harinxma, côté canal. L'accès est toujours aussi étroit, mais cette marina est parfaitement abritée, impeccablement entretenue et bien située.

Enkhuizen

Enormément de monde sur l'eau et dans les ports aux Pays-Bas en cette fin août, mais peut-être aussi que la météo agitée tendait à concentrer les plaisanciers sur les mers intérieures plutôt que sur la mer de Wadden.

Toujours est-il que contactée par téléphone, la très grande marina « Compagnieshaven » au nord de l'écluse et de la ville, affichait complet. Nous avons trouvé une place dans la très agréable marina au sud de la ville, juste au nord de la vieille écluse, dans le Krabbershaven de la « KNZ&RV Buyshaven ».



Peut-être un petit peu plus loin du centre-ville mais installation impeccable et très bien abritée, et moins « usine » que celle de la « Compagnieshaven ». Effet de la météo ou du COVID, beaucoup moins de monde en ville qu'aller, et les grands voiliers traditionnels qui proposent des croisières semblaient tout de même moins bouger, un peu comme à Harlingen d'ailleurs.

Amsterdam

Nous n'avions prévu de n'y passer qu'une nuit car la route était encore longue pour ramener le bateau à Port Médoc. Nous sommes retournés à la « Amsterdam Marina », essentiellement pour un diner dans le restaurant « Loetje aan 't IJ » et sa superbe vue sur l'IJ et Amsterdam (le repas est bien aussi). Plutôt que de téléphoner, nous nous sommes amarrés rapidement sur une des places du restaurant le temps d'aller demander une place à la capitainerie, afin d'éviter de nous voir attribuer une place très loin tout au fond du port comme la 1^{ère} nuit à l'aller en 2019.

A signaler un superbe shipchandler à Zaandam, Dekker Watersport, accessible en une vingtaine de minutes à pieds depuis la gare de Zaandam, avec des trains régionaux vers la gare d'Amsterdam. Je n'ai pas fait de comparaison des prix, mais le magasin est impressionnant et on y trouve tout !

Les Pays-Bas – La Staande Mast Route de Lauwersoog à Amsterdam

La Staande Mast Route proprement dite d'Amsterdam à Gouda



A la fois pour changer d'itinéraire par rapport à l'aller, mais aussi parce que les conditions météorologiques en Mer du Nord étaient mauvaises pour plusieurs jours, nous avons décidé d'essayer la Staande Mast Route depuis Amsterdam et sa traversée en convoi de nuit. Difficile de trouver des informations précises sur le point de rendez et l'heure sur

les sites néerlandais, et la capitainerie disait autre chose. Donc nous avons pris de la marge, 1 heure d'avance sur l'horaire que j'avais compris, et nous nous sommes présentés à 22 h au ponton d'entrée du canal, le Westerkeersluisbrug, pour apprendre deux choses :

- Il n'y a ni enregistrement des bateaux du convoi, ni paiement d'une redevance de transit (en 2021, il semble que cela ait changé depuis)
- Tous les autres bateaux du convoi étaient déjà entrés et attendaient sagement devant le pont de la gare, le Spoorbrug.

2 autres bateaux nous ont bientôt rejoints, signe que nous n'étions pas les seuls à ne pas très bien avoir compris l'horaire, et nous sommes allés rejoindre le gros du convoi à 22h30 devant le pont de la gare.

Vers 23h annonce à la radio des modalités du jour du transit, suivi du passage d'un opérateur qui s'assure auprès de chaque bateau qu'on a bien compris les



consignes : dans notre cas, passage à 1h45 après la sortie du convoi montant.

Attention : c'est la seule information, ensuite plus rien. Le pont s'ouvre à l'heure dite, le convoi montant sort, il faut être réveillé et prêt à appareiller car il n'y a pas de rappel à la radio. Résultat : un bateau qui n'avait probablement pas mis le réveil est resté coincé. Donc bien mettre le réveil avec le préavis suffisant !

La traversée d'Amsterdam est alors magnifique, et s'est terminée à 3h20 avec le franchissement de la Nieuwe Meersluis et des ponts Schinkelbruggen, avec l'entrée dans le noir total de la Nieuwe Meer. Après les lumières de la traversée d'Amsterdam, le contraste est saisissant : on ne voit plus rien, à part le clignotement de balises bâbord sur la Nieuwe Meer. Là deux options :

- Tous les autres bateaux ont serré sur tribord pour aller s'amarrer sur le ponton non éclairé d'attente du pont ; peut-être certains sont-ils allés après au petit port sur bâbord de la « Watersportvereniging Amsterdam », mais je ne l'ai pas observé.
- Nous avons continué dans la Nieuwe Meer, en espérant trouver un endroit plus sympa, mais finalement nous n'avons rien trouvé avant le quai un peu délabré sur tribord devant le pont de Schiphol, qui lui ouvre à 5h00 et où attendait déjà un autre bateau.

Au Schipholbrug, même recommandation que pour le départ d'Amsterdam : il n'y a pas d'annonce à la radio, il faut être réveillé, le pont ouvre à 5h00 et on passe après les bateaux montants. Ensuite c'est une belle balade jusqu'à Gouda.

Donc 2 possibilités pour dormir : jusqu'à 1h45 à Amsterdam, puis ensuite une gros heure soit à l'entrée de Nieuwe Meer (compter une demi-heure pour aller jusqu'au pont) soit directement devant le pont de Schiphol.



Le trajet de Schiphol à Gouda ne pose pas de problème majeur. Il faut toutefois suivre la carte avec attention, ainsi que les panneaux indicateurs, comme sur l'autoroute, de façon à ne pas rater un aiguillage de canaux ou un carrefour et bien rester sur la bonne route.

Prudence aussi sur le « Gouwe », à partir du sud d'« Alphen aan den Rijn ». Il y a à

la sortie de la ville au sud, après l'entrée dans le Gouwe, un port de conteneur actif et donc vers lequel remontent des péniches porte-conteneurs. « Péniche » est peut-être un peu modeste. En effet, après l'ouverture du Hefbrug Boskoop, le feu est resté au rouge longtemps : c'est qu'un monstre montait en

sens inverse et j'ai eu l'impression que cette « péniche » ou mini-cargo prenait toute la largeur du canal (photo ci-contre). Il fallait rester sagement amarré (accroché serait plus exact en l'occurrence) aux poteaux devant le pont pour que ça passe. En fait je reconnais que j'aurais dû mieux configurer l'affichage au cockpit : la tablette affichait la carte



de l'application « Nautical map » pour la route à suivre, les caractéristiques du prochain pont et ses horaires éventuellement, donc pas OpenCPN avec l'AIS. J'aurais dû afficher l'AIS sur l'I70 à la place de l'anémomètre car ne naviguant pas à la voile, l'information de vent était beaucoup moins utile que l'information d'éventuels « gros », voire très gros, arrivant en face.



En prenant la première ouverture du pont de Schiphol à 5h00 et en faisant le trajet tranquillement, y compris une attente un peu longue à un pont autoroutier et ce fameux pont à Boskoop, nous sommes arrivés à 10h00 devant le pont de chemin de fer de Gouda (photo ci-contre), autre « passage à niveau » de cette route, soit avec une bonne marge pour l'ouverture de 10h20.

Un point amusant : dans plusieurs cas, depuis le canal, on est au-dessus du jardin et des fenêtres du salon des maisons en bordure toutes proches : pourvu que la digue tienne !

La Staande Mast Route proprement dite de Gouda à Willemstad

Cette partie est beaucoup plus large et en partie en rivière, et non plus en canal. Il faut donc tenir compte du courant de marée pour si possible l'avoir avec soi.

Au départ de Gouda, juste après la Julianasluis, on entre dans le Hollandsche IJssel qui descend vers Rotterdam. Dans notre cas nous avons eu très peu de courant contraire avec la fin du flot, puis un léger courant favorable, mais il nous a fallu marcher assez fort pour attraper l'ouverture du pont de la Algerasluis (à droite), toutes les heures +20 (l'écluse était grande ouverte).



Ensuite beaucoup de trafic au carrefour avec la Meuse, mais ce n'est pas le plus spectaculaire, le carrefour le plus sportif étant celui à la sortie sud de Dordrecht au moment de bifurquer vers le sud, et il faut remonter la Meuse, où il restait encore un peu de flot, jusqu'au « passage à niveau » suivant,



l'Alblasserdamsebrug. Celui-là est doublement pénible : il n'ouvre pas souvent... et il n'y a pas de ponton d'attente. Solution palliative improvisée mais théoriquement non autorisée, s'amarrer juste au nord du pont sur le mur de la rive est (flèche rouge ci-contre vue du sud), en grande planche horizontales : on se tient comme on peut en mettant la main entre 2

planche et on passe les amarres entre 2 planches pour la récupérer dans la fente du dessous. Prévoir beaucoup, mais vraiment, beaucoup de défenses car le ressac dû au trafic intense est assez fort et inconfortable.

Ensuite à la sortie de Dordrecht, un nouveau pont, le Grotebrug. Si on y fait escale, tout à fait recommandée car très belle ville, on cale sa sortie avec l'ouverture du pont, toutes les heures. Ensuite il faut descendre le Dorstsche Kil, où nous avons rencontré un courant contraire de flot d'environ 1 bon kt. Et un peu moins de 3 heures après on est à Willemstad.

Gouda

Escale sympathique dans un port parfaitement abrité mais très très étroit du WVG, le demi-tour n'est pas vraiment possible. Accueil vraiment sympathique et installation simple mais d'une propreté irréprochable ! Soit le long du quai, soit dans quelques catways. La ville elle-même est à environ 20 mn à pieds, avec bien sûr possibilité d'acheter du fromage (le magasin à droite sur la photo propose un choix impressionnant de variétés et d'âges).



Dordrecht

Vraiment très belle ville qui mérite une escale. Plusieurs ports possibles, avec un cadre tout aussi joli. Nous avons choisi le WSV Maartengat, à l'accueil vraiment très sympathique. C'est tout petit, propre bien sûr. Un pont à manivelle à main ferme l'entrée et ensuite on est sur la place de la cathédrale. Le seul inconvénient c'est qu'on entend vraiment très bien les cloches toutes les heures et le carillon tous les quarts d'heures... (mais pas la nuit). L'entrée ne se voit pas très bien de la rivière dans une petite échancrure et ensuite on tourne à gauche, avec le maître de port qui ouvre la demande. Pour le lendemain, il suffit de lui donner l'heure d'appareillage et c'est tout.

Tous commerces au centre-ville, juste à côté, et la balade le long des quais est très belle.

Willemstad

Escale toujours aussi agréable, comme à l'aller, et dans la même marina. Toujours un régal de se balader autour et dans cette très belle petite ville. Pour mémoire on s'amarré rapidement au ponton capitainerie à l'entrée qui attribue une place.





Wemeldinge

Escale plutôt agréable dans cette très grande marina bien équipée. Pour l'attribution de la place ça se passe très bien par téléphone. Il y a 2 blocs sanitaires contigus, et le « nouveau » à droite, qui n'est pas réservé aux résidents, est beaucoup plus cossu que l'ancien, qui est déjà d'un très bon niveau. A signaler un petit restaurant, Bobby's Cafe Restaurant, avec une

formule menu qui permet un très bon diner dans un cadre local.

Middelburg

Nous avons retrouvé avec plaisir cette très belle escale où nous étions passés en 2019. On en aurait bien profité un peu, mais il y avait une course, avec une épreuve de natation dans le canal qui fermait le canal à tout trafic à 10h le lendemain. Il fallait être sorti avant, et nous avons donc dû repartir avec la vague bleue de



8h30. Pour mémoire, un des rares ports où il y a un shipchandler facilement accessible, sur une barge qui fait aussi station-service juste sur bâbord quand on tourne dans l'entrée du port.



Vlissingen

Escale rapide pour déjeuner, car du fait de l'obligation de partir tôt de Middelburg, nous étions très tôt sorti du canal et je voulais attendre le début du jusant pour descendre vers la côte belge. Après Middelburg, c'est un cran en dessous, mais l'escale est plutôt agréable. L'entrée dans la darse de la marina est assez étroite, et la hauteur de la digue laisse imaginer que la Mer du Nord peut être sévère l'hiver. A noter que comme les autres

ports de l'Escaut pratiqués à l'aller, Breskens et surtout Terneuzen, la sortie est à proximité immédiate du chenal des « gros » avec un trafic intense : surveiller son AIS ! Et regarder dehors.

La Mer du Nord – De Cadzand à Calais



Cadzand

Marina moderne, au sud d'une station balnéaire moderne elle-aussi, Cadzand-Bad, donc sans trop de charme. Toutefois l'escale est agréable, les installations sont impeccables, il y a des commerces dans la station proprement dite, la belle plage est directement accessible à côté de la marina et possibilité de balade vers le sympathique village de Cadzand même (photo). Accès sans difficulté mais l'entrée semble très exposé au nord-est.

Ostende

Même marina, celle du « Royal North Sea Yacht Club » tout de suite sur tribord en entrant, qu'à l'aller en 2019 et même commentaire. Nous n'avons toujours pas pu essayer le restaurant du club-house car il était complet. Mais côté trafic plaisance, quel contraste par rapport au souvenir de

2019 ! Très peu de monde, donc plein de place sur le ponton central. Effet de l'arrière-saison, début septembre ou du COVID ?

Dunkerque

Confirmation que nous aimons bien cette escale, où l'accueil de la responsable du Yacht Club de la Mer du Nord est toujours aussi sympathique et chaleureux. Merci à elle.



Le restaurant du club house a changé de gestionnaire et la formule déjeuner est très bien, surtout en terrasse avec le beau temps pendant notre escale (avec toutefois un gros orage après le déjeuner).



Calais

L'arrivée par le nord-est où il faut couper le trafic des ferries pour rejoindre la bordure sud du chenal demande de bien surveiller le trafic, mais ça se fait sans problème. Le contrôle du port est toujours très coopératif et ça se passe très bien, à l'entrée comme à la sortie où nous avons patienté tranquillement sur une bouée après être sorti du bassin le temps de prendre le petit-déjeuner et d'avoir le courant dans le bon sens. Le contrôle nous a trouvé un créneau pour sortir dès que nous avons été prêts.

Toutefois confirmation d'une remarque de l'Ecumeur sur les pêcheurs sur la digue sud, un peu pénibles. Le contrôle du port m'a demandé de serrer la digue, donc j'ai serré et juste derrière l'entrée je me suis pris une ligne dans l'étau que je n'avais pas vu... Donc méfiance avec ces pêcheurs.

Finalement le centre-ville avec ses commerces n'est pas si loin que ça, et la balade à pieds entre le Cap Blanc Nez et Sangatte est très belle.

La Manche de Boulogne à Diélette



Alors qu'à l'aller nous étions passés par la côte anglaise pour l'aller des Iles anglo-normandes et Weymouth à Brighton avant de rejoindre la France à Fécamp, nous avons voulu découvrir quelques ports normands à l'occasion du retour. La navigation n'a pas posé de problèmes dans les conditions très clémentes rencontrées. Toutefois, après 2 ans dans la Baltique sans calcul de marée, cela a été l'occasion de retrouver les charmes des ports dont l'entrée assèche avec la préparation de la navigation et les

calculs de marée associés de façon à arriver à la bonne heure devant les ports en question tout en optimisant le temps de trajet en ayant autant que possible un courant portant. qtVlm est pour cela vraiment pratique : on fait 5 routages espacés de 30 mn et on prend celui qui prend si possible le moins temps et surtout permet de faire le moins de moteur tout en arrivant dans la bonne fenêtre à destination.

Domage qu'étant un peu pressé de rentrer en raison des « portes » que pouvait constituer les 4 Raz, Barfleur, Blanchard, chenal du Four et Raz de Sein, avec une météo qui peut devenir incertaine en arrière-saison, nous n'avons pas pris le temps de faire escale à Ouistreham pour faire un tour sur les plages du Débarquement.

Ce retour aura été aussi pour nous une première pour mon expérience maritime : c'était la 1^{ère} fois que je passais les Raz Barfleur et Blanchard, et ce fut dans des conditions de pétrole absolue. Merci en tout cas aux navigateurs du coin qui ont bien voulu me donner leurs conseils sur le site Hisse-et-Oh si les conditions avaient été un peu moins favorables.

Boulogne

L'escale a été tout aussi satisfaisante qu'à l'aller en 2019 et les commentaires de l'époque sont toujours valables. A noter, au hasard d'une promenade dans la vieille ville, la très sympathique brasserie « la Table du Beffroi » qui nous a servi d'excellentes gaufres dont on aurait tort de se priver.



Saint Valéry en Caux



Là aussi une escale très agréable de la croisière 2019 que nous avons retrouvé avec beaucoup de plaisir. A noter que, dans des conditions pourtant modérées, nord-est 4, la réflexion des vagues sur la digue ouest crée un ressac assez fort, et on est bien secoué. C'était annoncé dans le guide Imray il faut le reconnaître.

La formule du jour au Sparrow permet un très bon déjeuner.

Balade agréable jusqu'à Veules-les-Roses, faisable à pieds si on fait un sens en bus.

Le Havre

Escale contrastée : grand port de plaisance bien équipé, bien abrité et facilement accessible, en faisant toutefois attention à ne pas trop couper à marée basse du chenal vers l'entrée, mais le bloc sanitaire était en travaux et il fallait marcher une dizaine de minutes (depuis les pontons visiteurs) pour se rendre aux sanitaires, pas très modernes mais propres, d'un des clubs de voile, le « Sport Nautique et Plaisance du Havre ».

Tous commerces à proximité.

Pour des raisons de temps, nous n'avions pas le temps de faire une escale en bateau à Honfleur, mais c'est tout à fait accessible en transports en commun, tramway jusqu'à la gare routière à côté de la gare SNCF puis bus direct assez rapide.

Un regret : le musée sur les transatlantiques et les collections de la Compagnie Générale Transatlantique ne sont accessibles que sur rendez-vous (coordonnées disponibles à l'office du tourisme à 100 m de la capitainerie, hélas égarées) et le musée est inaccessible pendant les escales de bateaux de croisière car dans le périmètre bouclé pour des raisons de sécurité. Donc nous n'avons rien pu voir faute de préavis.



Saint Vaast – La Hougue

Très belle escale, à la fois pour les installations impeccables, même si les douches sont vraiment étroites, et pour le site superbe. Malheureusement nous n'y sommes restés qu'une nuit mais envie d'y revenir plus longtemps. Accès facile en respectant les calculs de marée, surtout dans les conditions de calme de notre escale.



Cherbourg

Nous avions prévu d'y faire escale après le passage du Raz Barfleur, mais après nous y être amarré, les conditions très calmes du jour, la durée de jusant restant et les incertitudes sur la force du vent le lendemain nous ont amené à décider de repartir tout de suite pour Diélette. Donc pas d'avis sur cette escale sinon que l'accès par la grande rade ne pose aucune difficulté et que les places visiteurs sont très excentrées par rapport à la capitainerie.

Une anecdote qui fait sourire quand on revient des Pays-Bas ou de l'Allemagne avec un trafic intense où plaisance et trafic commercial cohabitent sans histoire : peu après être sorti de la marina et de la petite rade pour transiter vers la passe de l'Ouest, un Zodiac s'est rué sur nous dans un hurlement de moteur et est venu se ranger sur tribord, c'était la gendarmerie maritime. Après un moment d'inquiétude à me demander quelle entorse j'avais bien pu faire aux usages locaux, les gendarmes nous ont demandé de faire très attention au paquebot qui entrait dans la rade. Il s'agissait d'un tout petit paquebot de la compagnie du Ponant, tout seul dans la grande rade, fort loin de nous, et il aurait fallu beaucoup de mauvaise volonté pour interférer avec sa manœuvre...

Diélette



Belle escale, bonnes installations dans un beau cadre mais qui demande quelques précautions. Tout d'abord, heureusement que je ne me suis pas contenté de lire le Bloc Marine, pourtant à jour de l'année, car après contact téléphonique avec la capitainerie, il s'est avéré que l'entrée du port s'est notablement ensablée et le chenal n'est plus à +0.50 m mais

autour de 1.50 m. Donc prudence dans les calculs de marée, mieux vaut demander à la capitainerie la situation actuelle mais cela permet encore une certaine flexibilité dans les horaires d'entrée et sortie. Pour le bassin à flot, la hauteur sur le seuil est affichée à côté de la porte. Le bassin à flot est très tranquille.

2^{ème} surprise, l'état de la mer à la sortie peut être rude même un vent modéré. Dans notre cas, après un noroit 5 en fin de nuit, il y avait encore 4 à 5 mais cela suffisait pour créer une mer très courte et creuse à la sortie. Donc là aussi prévoir une bonne marge par rapport à la hauteur d'eau.

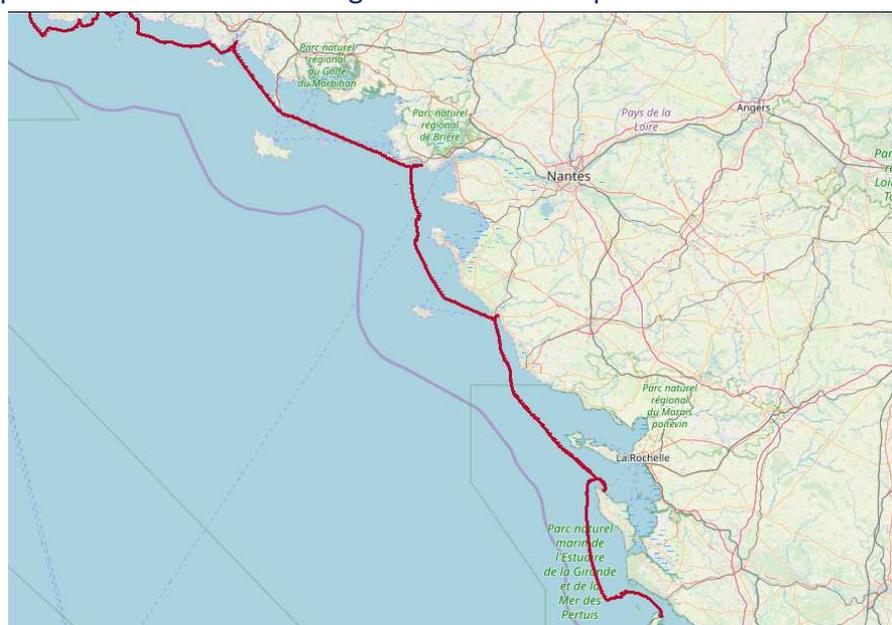
La Bretagne et le retour

Après une traversée directe de Diélette à St Quay Portrieux, faute de pouvoir s'arrêter à Jersey, les escales ont toutes été des ports que nous connaissions bien :

- Saint Quay Portrieux, où même hors saison et en fin de d'après-midi (19h30) un agent portuaire sympathique est présent pour l'accueil,



- Lézardrieux : un nouveau bâtiment abrite maintenant la capitainerie et un bloc sanitaire impeccable. A noter une modification des bouts de ponton par rapport à la configuration indiquée dans le Bloc Marine 2021 (je n'ai pas encore vérifié la version 2022 mais sur le site, c'est toujours l'ancienne configuration qui est photographiée) ;
- Trébeurden, toujours une escale agréable ;
- L'Aber Wrach. Des chantiers semblaient se préparer, peut-être de nouvelles installations prochainement ;
- Camaret : le cadre est beau, les sanitaires sont indignes et à chaque fois que j'y passe, j'ai honte de l'image que nous donnons aux plaisanciers anglais ou néerlandais, nombreux à y transiter, surtout quand on revient de chez eux.
- Lesconil. En fonction de son tirant d'eau et du coefficient de marée, toutes les places ne sont pas forcément praticables. Et il devient urgent de mettre en place un bloc sanitaire décent.



- Ste Marine. J'ai été très surpris du niveau de ressac au ponton visiteur par vent de sud-ouest. J'ai apprécié d'avoir des amortisseurs d'amarres.

-
- Port la Forêt. Je n'y étais pas retourné depuis de très nombreuses années. Le cadre est agréable, le port très bien abrité et les sanitaires somptueux, parmi le top du top.
 - Port Louis
 - Pornichet, où j'ai dû laisser passer 3 jours de vent très fort puis fort
 - Port la Vie, où l'accueil est toujours très sympathique
 - Saint-Denis d'Oléron
 - Et enfin Port Médoc !