

Philippe Fosse

Notes septentrionales (3)

Naviguer en Hollande



Grevelingenmeer : Mosselplaat

3.4.10 Volkerak :

On passe de l'eau salée à l'eau douce par les écluses de Krammersluizen, ce qui entraîne un temps de passage relativement important puisque l'eau du sas est intégralement pompée et remplacée afin d'éviter d'envoyer de l'eau salée dans le Volkerak. Cela se passe sans variation notable de niveau dans l'écluse.

3.4.10.1. Krammersluizen :

C'est un complexe qui comprend une écluse pour la plaisance (« sport ») et deux pour le trafic commercial.

Le tirant d'air de l'écluse plaisance est limité à NAP+18,50m, indiqué par un panneau lumineux sur le pont qui la domine.

En cas de tirant d'air supérieur, il faut passer par une des écluses du commerce.

Pour ce faire, appeler le contrôle par VHF 22 ou 68 en indiquant le tirant d'air nécessaire. Le pont est ouvrant au-dessus de l'écluse nord.

Si un passage immédiat n'est pas possible, en fonction du trafic, le contrôle invite à s'amarrer au ponton qui se trouve avant l'écluse.

L'ordre d'aller à l'écluse (« go to the lock ! ») arrivera par un des haut-parleurs installés sur le ponton.

On se retrouve alors dans le cas de figure classique des écluses du commerce, avec de grosses barges.



L'accès à Krammersluizen

3.4.10.2. Oude Tonge :

Une escale de charme au nord-est de Krammersluizen et une des rares omissions du guide Imray !

Le chenal d'accès bien balisé est dragué à 2,10 mètres, encadré par deux réserves ornithologiques.



Le canal de Oude Tonge

Après avoir franchi la première porte anti-inondation, toujours ouverte (seuil à 2,20m), suivre le chenal sur environ 1km, à allure très réduite. Le canal, large d'une quinzaine de mètres, est bordé de roseaux où abondent les oiseaux de toutes sortes, peu craintifs, dont les couvées s'éparpillent devant l'étrave. Dans les polders de chaque côté paissent poneys et chevaux en liberté.

En juillet 2002, la profondeur au milieu du canal n'était jamais inférieure à 1,80m avec un fond de vase molle permettant le passage de bateaux locaux calant 2,00m selon le maître de port. Cette profondeur pouvait se réduire à 1,45m près des rives, en fonction des bancs de vase.

En 2003, le chenal devait être dragué à 2,10m, soit pratiquement la cote du seuil des portes anti-inondations. A tribord en entrant dans le port se trouvent des places, l'étrave à la rive et l'arrière sur des pieux avec l'indication de leur disponibilité ou non au moyen de la plaquette verte ou rouge. On peut également s'amarrer le long de la rive opposée ou tout au fond, au cœur du village.

Oude Tonge est un village très calme. Capitainerie et sanitaires d'une simplicité certaine (style Algeco) au fond à droite. Depuis mon passage, la mise en place d'un « village » probablement de mobil homes m'a été signalé sur la rive ouest et les sanitaires ont été améliorés.



Oude Tonge, le port

3.4.10.3. Ooltgenplaat :

Encore une escale de charme non signalée par le guide Imray. L'accès se fait par un chenal étroit entre les arbres, dont l'entrée est bien balisée à partir de la bouée de changement de chenal OP2.



Ooltgenplaat : le canal



Ooltgenplaat : la porte anti inondation

Le fond est d'environ 2m dans le chenal et 2m le long du quai. Electricité au quai, poste d'eau à l'entrée. A tribord en entrant les emplacements sont le nez au quai et l'arrière amarré aux poteaux, avec le système d'étiquette verte ou rouge.



Ooltgenplaat : le port

Ooltgenplaat est un charmant village, malheureusement visité sous une pluie torrentielle en juillet 2007.



Mood Indigo à Ooltgenplaat

On peut en profiter pour réapprovisionner la cambuse au petit supermarché dans le centre du village. Pour cela, prendre la rue principale en direction de l'église, à partir de l'angle du quai côté hôtel de ville. Tourner à gauche juste avant l'église. Le supermarché est à 200m. En face, une station à carburants en cas de nécessité.

3.4.10.4. Volkeraksluizen :

C'est le système d'écluses permettant de passer de Volkerak au Hollandsche Diep.

Le sas pour la plaisance se trouve au nord, avec un tirant d'air de quelque NAP + 18,50m, indiqué par un panneau lumineux.

Dans le cas d'un tirant d'air supérieur, il faut passer par l'écluse la plus au sud, qui dispose d'une travée de pont ouvrante.

Appeler le contrôle sur VHF18 ou 69 pour la grande écluse pour organiser le passage.



Volkeraksluizen : on voit distinctement les rangées de bollards

3.4.11. Hollandsche Diep, Willemstad :

Immédiatement à tribord en sortant de Volgeraksluizen se trouve l'entrée de Willemstad.

Une première marina a été installée dans l'ancien petit port de commerce. La seconde entrée est largement préférable, qui donne accès à une marina et surtout au Binnenhaven. Le choix s'offre donc entre le port intérieur, pittoresque mais très encombré (1,50 à 2,70m) et la marina à bâbord (1,70 à 3,50m).



Willemstad Binnenvaart

Cela vaut largement la peine de tenter d'abord le Binnenvaart, aux vieilles maisons et surmonté d'un moulin transformé en résidence luxueuse. Dès que le vent souffle, les ailes tournent. J'ignore si elles actionnent encore des pompes pour assécher le polder ou fournissent de l'électricité pour l'habitation ! Il faut aller régulariser sa situation auprès du sympathique Havenmeester dont la cabine domine l'entrée. Les sanitaires, à la marina, sont de première classe, avec toutes les facilités souhaitables.

C'est ici que fut bâtie, en 1610, la première église du culte réformé, édifice polygonal original. Contrairement aux allemands luthériens, les hollandais sont calvinistes alors que les flamands sont catholiques, nuances spirituelles autant qu'historiques.



Willemstad, le moulin et l'église de 1610

Gazole.

La route se poursuit ensuite en direction de Dordrecht et Rotterdam.



Les ponts de Dordrecht (*)

En face de Moerdijk (les 2 ponts de Moerdijk coupent le Hollandsche Diep en face), prendre la branche de gauche en direction de Dordrecht (Dordtsche Kil).

3.4.12. En route vers Amsterdam :

C'est la route 8-9 du guide Imray.

On suit le Dordtsche Kil sur 4,5 milles environ avant de virer sur tribord dans le Oude Maas et d'arriver au double pont de Dordrecht.

Il ouvre toutes les heures ou toutes les deux heures (voir guides et cartes) à H+17mn (VHF 71 : « post Dordrecht »).

Suivre ensuite le chenal principal en direction du nord, puis le Nieuwe Maas vers le nord ouest.

Au niveau d'Ijsselmonde, avant le pont Brienoordbrug qui coupe la route vers Rotterdam, virer vers le nord est dans le Hollandsche Ijssel.

C'est à partir d'ici que deviennent nécessaires les cartes de l'ANWB.

3.4.12.1. Gouda :

Avant d'arriver à Gouda, on franchit l'écluse Julianasluis où on peut s'approvisionner en gazole.

Gouda est vraiment le point sensible de ce trajet, à cause de son pont de chemin de fer qui n'ouvre que 4 fois par jour : 6h13, 10h13, 13h13 et 21h43, les jours ouvrables (quelques variantes les samedis et dimanches), ce qui peut entraîner de longues attentes (VHF18). Lors de l'un de mes passages, nous nous sommes présentés vers 13h45, d'où une demi journée perdue !

Il est possible de s'amarrer sur les appontements prévus de chaque côté.



Gouda : le pont routier et le pont du chemin de fer (*)

Au sud du pont se trouve le chenal d'accès à Gouda. Le stationnement est possible dans la marina au fond de Kromme Gouwe, virer à tribord environ 1,5km après avoir quitté le canal principal. Les fonds sont faibles dans Kromme Gouwe. J'ai personnellement dû renoncer avec un tirant d'eau de 2m.

Sinon, continuer jusqu'à l'écluse de Gouda, après avoir franchi un pont.

Après ouverture de la porte côté Gouda, attendre le feu vert du pont en face. Il existe alors deux possibilités après avoir franchi ce pont :

- Virer à tribord dans Turfsingelgracht.
- Franchir un autre pont à bâbord pour s'amarrer dans Kattensingelgracht.

Le premier est plus calme car plus éloigné de la circulation du centre ville. Toutefois, les deux canaux sont pleins en saison et nécessitent un amarrage à couple, pas toujours apprécié des « plaisanciers-péniche », qui occupent les lieux de façon quasi permanente. Les sanitaires sont quelquepart vraisemblablement, mais où ?



Les deux ponts de Gouda

3.4.12.2. de Gouda à Alphen a.d. Rijn et Oude Wetering :

On suit le canal, généralement en file indienne car les rares ouvertures du pont de Gouda entraînent la création de convois comprenant parfois plusieurs dizaines de bateaux. C'est un secteur qui ne pose pas de problèmes particuliers.



Le pont d'Alphen a.d. Rijn (*)

C'est après Oude Wetering que se situe l'embranchement donnant le choix entre deux itinéraires pour se rendre à Amsterdam.

3.4.12.3. vers Amsterdam par Westeinder Plas et Amstelveen :

C'est la route 8 du guide Imray.

On peut naviguer librement jusqu'à Nieuwemeersluis.

C'est là que sont regroupés les bateaux se rendant à Amsterdam pour un convoi partant à 23h00. Il est préférable d'être sur place à 22h00 (VHF22).

Après le passage de l'écluse, le convoi franchit sans encombre les **14 ponts**. Il y a en effet un pont ferroviaire à chaque extrémité et 12 ponts routiers. Le passage est payant.

Dans l'autre sens, les bateaux se regroupent au Singelgracht (Houthaven à l'ouest d'Amsterdam dans le Nordzeekanal) pour le convoi de 02h00 (du matin, bien sûr, ce qui ajoute au charme de l'opération !). Dans ce cas, il vaut mieux y être à 01h00 et prêt au départ à partir de 01h30. Pour le passage nord/sud, aller payer à la cabine du premier pont avant le départ.

Dans le sens nord/sud, compter environ 8 heures sans arrêt jusqu'à Gouda

3.4.12.4. vers Amsterdam par Haarlem :

C'est la route 9 du guide Imray.

Après Oude Wetering, prendre la branche de gauche.

3.4.12.5. Haarlem :

Haarlem mérite une escale.

Les ponts de Haarlem ouvrent selon des tranches horaires (voir guide) et la traversée de Haarlem s'effectue en convois. Le service se termine à 21h00. On peut donc se retrouver... quelquepart le long d'un quai pas équipé pour nous. En principe, il faut s'annoncer sur VHF 18, mais comme il y a généralement plusieurs bateaux, mieux vaut compter sur les indigènes pour le faire.

Normalement, le stationnement pour la journée ou la nuit est possible entre Gravenstenen et Melkbrug et jusqu'au pont de chemin de fer. On peut également s'amarrer le long du quai entre Prinzenbrug et Waarderbrug.

Pour repartir, rien n'est plus simple que d'attraper un convoi au vol. Si on se trouve à plusieurs bateaux voisins désirant repartir au même moment, il suffit de prendre contact avec le Havenmeester, car on constitue alors un convoi.

Les sanitaires identifiés mais non utilisés sont des édicules peints en vert foncé près de certains ponts.

Après avoir passé la nuit à Haarlem en venant du sud ou avant de s'y arrêter en venant du nord, il faut verser son obole au bureau du port (Havenkantoor), qui se trouve côté nord, sur la rive ouest du canal. Il est possible d'y refaire le plein d'eau.

3.4.12.6. de Haarlem à Amsterdam :

Après Haarlem on franchit l'écluse de Grote Sluis, payante : dès que le bateau est amarré dans l'écluse, aller payer à la cabine de l'éclusier.

Ensuite, le pont d'autoroute de Spaarndam ouvre à la demande dans les tranches horaires, en semaine de 05.00 à 06.00, 12.00 à 13.00h, 19.30 à 20.30h. avant de rejoindre le Nordzeekanaal pour Amsterdam. Il faut compter au moins une heure entre la sortie de Haarlem et Sparndambrug.

A 1 mille au Nord de Sparndambrug se trouve une marina.

De chaque côté du pont juste au sud du Nordzeekanal on peut s'amarrer sur des appontements d'attente.

3.4.13. Amsterdam vers la Markermeer :

On poursuit la navigation vers l'est, pour franchir les Orangesluizen (route 15 du guide Imray).

Après l'écluse, suivre le chenal balisé.

Une escale remarquable est Marken ou Monnickendam (carte 1810-6). Attention au tirant d'eau.



Le phare de Marken



Rencontre sur la Markermeer

3.4.13.1. Marken :

Ancien village très pittoresque où ont été conservées intactes les maisons de pêcheurs. Avec un peu de chance, on peut y voir une ou deux vieilles dames en costume traditionnel. L'accès au port est aisé par un chenal balisé. Attention toutefois aux bateaux de touristes. Après l'entrée, virer sur bâbord dans le port municipal. On peut s'amarrer immédiatement à bâbord le long du quai ou bien en face, le nez au quai si on a la chance d'y voir un « carton vert ». Eau, électricité, sanitaires (attention aux heures d'ouverture).

3.4.13.2. Hoorn :

Hoorn était jadis un port important por les traversées lointaines de la Compagnie des Indes Orientales. La ville a gardé de cette époque de nombreuses maisons du 17è décorées de bas-reliefs notamment. Beaucoup de charme.



Entrer de préférence dans l'ancien port (Binnenhaven), à l'entrée étroite, en ignorant les deux marinas de chaque côté. S'amarrer au quai, sud de préférence sous les arbres car c'est plus calme. Il y a un shipchandler le long du quai. Sinon, shipchandlers et diéseliste se trouvent au fond de Grashaven, la marina à gauche en entrant.



Hoorn : quai nord de Binnenhaven

3.4.13.3. Lelystad :

Il s'agit d'une ville neuve, construite sur des terres gagnées sur la mer dans les années 1960. Entrer dans la marina et s'amarrer temporairement au ponton d'accueil tout de suite à gauche. En fonction de la longueur du bateau, prendre une fiche dans une des boîtes au bout du ponton. La fiche indique un emplacement disponible. Ce système est simple et fonctionne à toute heure ! Cette marina est malheureusement très loin du chantier du Batavia.

A tribord juste au nord de l'écluse se trouve une seconde marina, très bien et dont le maître de port parle français. Elle est très proche du chantier du Batavia. Le seul intérêt touristique de Lelystad est la visite du Batavia. Cette visite est passionnante, ainsi que celle des bâtiments annexes relatives aux différents corps de métiers. Commentaire en français sur demande à l'accueil.

Ce navire de la Compagnie des Indes Orientales fit naufrage le 4 juin 1629 sur la côte ouest de l'Australie car son capitaine avait confondu les brisants avec un reflet de lune !

Les quelques 300 survivants de ce naufrage se réfugièrent sur un archipel voisin pendant que d'autres partaient chercher des secours. Sous l'influence d'un illuminé, une mutinerie se déclara parmi les survivants et entraîna un massacre.



La poupe impressionnante du Batavia

Lelystad est probablement la capitale européenne du moustique dont les hordes sauvages attaquent les équipages en fin de journée et la nuit !

3.4.13.4. Muiden :

Canal et marina au sud de l'île de Pampus. Chenal d'accès bien balisé et marina très agréable. Chantiers et shipchangers à proximité. Sanitaires excellents au Yacht Club Royal.

En arrivant, se rendre d'abord au ponton du bar du Yacht club. Demander une place au maître de port (bureau à une vingtaine de mètres).

En franchissant l'écluse payante, on trouve une seconde marina un peu moins chère, quelque peu rustique et quasiment sous le pont de l'autoroute, donc bruyante.



Balisage de la Passe de Zuydcote depuis juin 2005

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord informe les navigateurs (avis 056 du 08/06/2005) que dans le cadre de la modification du chenal d'accès EST au port de Dunkerque dite « passe de Zuydcote » :

- La bouée "E4" (LFCA19600) est définitivement déplacée à la nouvelle position :
51 04.515 N - 002 24.520 E (WGS 84)La bouée "E10" (LFCA19450) est définitivement déplacée à la nouvelle position :
51 06.259 N - 002 30.405 E (WGS 84)La bouée "E11" est définitivement déplacée à la nouvelle position :
51 06.849 N - 002 30.831 E (WGS 84)La bouée "E7" (LFCA 19520) est définitivement supprimée. La bouée "E8" (LFCA 19480) est définitivement déplacée à la position :
51 05.1204 N - 002 28.5983 E (WGS 84).
- Création de la bouée "E9" (latérale tribord 2 éclats verts période six secondes) à la position :
51 05.6119 N - 002 29.6015 E (WGS 84).



Passe de La Panne

Carte 1801.2 Koninklijke Marine, Dienst des Hydrografie

Passé de Zuydcote, les moulières depuis l'été 2007

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD

BP 1 – 50115 CHERBOURG ARMEES

Cherbourg, le 10 janvier 2007

ARRETE PREFECTORAL N° 02 / 2007

Division "action de l'Etat en mer"

: 02 33 92 65 25

Fax : 02 33 92 59 26

PORTANT INTERDICTION DE LA CIRCULATION ET DU MOUILLAGE DES NAVIRES, ENGINS OU EMBARCATIONS AINSI QUE DE LA PECHE, DE LA BAINNADE ET DE LA PRATIQUE DE LA PLONGEE SOUSMARINE ET DES SPORTS NAUTIQUES DANS UNE ZONE AFFECTEE A L'ELEVAGE DES MOULES AU LARGE DE ZUYDCOOTE (NORD).

-

Le contre-amiral Philippe Périssé

préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,

Vu la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, et notamment son article 63 ;

Vu le décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines ;

Vu le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Vu l'article R 610-5 du code pénal ;

Vu l'avis de la commission nautique locale du 21 octobre 2005 ;

Vu la proposition du directeur départemental des affaires maritimes du Nord ;

CONSIDERANT qu'il a été créé une zone de production de moules sur filières en mer au large de la commune de Zuydcote (département du Nord) ;

CONSIDERANT que, pour des raisons de sécurité, il y a lieu d'interdire la navigation, la pêche, la baignade, la pratique de la plongée sousmarine et des sports nautiques dans le périmètre affecté à l'élevage des moules ;

2 / 3

ARRETE

Disposition préliminaire :

Les coordonnées géographiques sont exprimées en degrés, minutes et dixièmes de minute dans le système géodésique ED50. Une représentation cartographique de la zone réglementée est annexée au présent arrêté. En cas de litige résultant d'éventuelles discordances entre le texte et sa représentation cartographique, seul le texte doit être pris en compte.

Article 1 :

La navigation, le mouillage, le stationnement, la pêche, la baignade, la plongée sousmarine ou toute autre activité maritime sont interdits dans la zone délimitée par les points suivants :

A : 51° 06, 60' N – 002° 26, 60' E

B : 51° 06, 20' N – 002° 26, 90' E

C : 51° 07, 20' N – 002° 29, 90' E

D : 51° 07, 50' N – 002° 29, 70' E

Article 2 :

Ne sont pas soumis aux interdictions édictées à l'article 1 :

- Les navires de l'Etat dans l'exercice de leur mission ;
- les navires et plongeurs employés à l'installation, l'exploitation et l'entretien des concessions mytilicoles ;

- les navires utilisés par l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour réaliser notamment les prélèvements de coquillages nécessaires au suivi sanitaire de la zone de production ;
- les navires participant à des opérations d'assistance et de sauvetage ;
- à titre exceptionnel, les personnes ou navires ayant reçu une autorisation écrite particulière préalable du directeur départemental des affaires maritimes du Nord.

Article 3 :

Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et peines prévues par l'article R610-5 du code pénal et par l'article 63 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Article 4 :

Le directeur départemental des affaires maritimes du Nord, le commandant du groupement de gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord, les officiers et les agents habilités en matière de police de la navigation, sont chargés de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Nord.

Signé : Le contre-amiral Philippe Périssé,
Préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord,



Bulletins météo.

“WEATHER FORECAST TRANSMISSIONS FOR THE NORTH SEA AND
FOR DUTCH COASTAL WATERS AND LARGER INLAND WATERS.

The Netherlands Coastguard Centre in Den Helder provides the transmission of the weather forecast for the North Sea, the Dutch coastal waters and larger inland waters on the VHF working channels 23 and 83, on the medium wave frequency 3673 kHz and on NAVTEX

The working method, the announcement, the times of transmission and the frequencies for the weather forecasts are as follows:

VHF: (Weather forecast for Dutch coastal waters and larger inland waters):

Weather forecasts for Dutch coastal waters and larger inland waters will be transmitted on VHF channels 23 and 83, without prior announcement on VHF channel 16, on the following regular times:

08.05, 13.05, 19.05 and 23.05 local time*.

* Local time between the end of March and the end of October = UTC + 2 Hours.

Local time between the end of October and the end of March = UTC + 1 Hour.

MF: (Weather forecast for the North Sea):

Weather forecasts for the North Sea will be, without prior announcement, transmitted on the MF frequency 3673 KHz on the following regular times:

09.40 and 21.40 UTC.

NAVTEX: (Weather forecast for the North Sea):

As from July 3rd 2002 the Coastguard Centre in Den Helder started with the transmission of the weather forecast for the North Sea on NAVTEX on the following regular times:

02.30 and 14.30 UTC

Newsletter nr. 22E cancelled

Text Box: NETHERLANDS COASTGUARD
(RCC Den Helder)
NEWSLETTER nr. 29E

Text Box: Text Box: Since June 24th 2002 the new classification of districts of the Royal Netherlands Meteorological Institute (KNMI) will be used in this weather forecast, in which distinction is made between coastal waters and larger inland waters.

For coastal waters the districts are: Flushing, Hook of Holland, IJmuiden, Texel and Rottum.

For the larger inland waters the districts are: Zierikzee, Marken, IJsselmeer, Harlingen and Delfzijl.

(See also the newsletter from KNMI of February 2002).

Text Box: This weather forecast consists of: gale warnings in force, synopsis, forecast for 12 hours and outlook for 24 hours. Forecast and outlook are for the districts Thames, Humber, German Bight and Dogger.

New in this weather forecast is the mentioning of wave heights for these districts.”

Ces notes ont été compilées à la suite de plusieurs croisières dans ces eaux.

Je tiens à remercier mes aimables correspondants qui m’ont fait part de leurs commentaires et informations complémentaires.

Elles seront complétées au fur et à mesure que seront effectués d’autres voyages.

Les commentaires et compléments sont bienvenus.

Bonne navigation !

Philippe Fosse

« Mood Indigo »

ecumeur76@yahoo.fr

Crédits photos : photos marquées (*) Gérard et Catherine Giot que je remercie tout particulièrement.