



Par Max Wolfer



HOLLANDE

côté mer, côté jardin

Manche, Atlantique,
Méditerranée, Mer du Nord,

dossier n° 3

dans la série navigation
et tourisme sur les côtes
françaises et européennes.

2^e Volet
Suite du n° 174



Après le dossier « spécial Arcachon » (1), du mois de juillet, la presqu'île d'Arvert (2), Loisirs Nautiques vous emmène avec ce 3^e dossier, en Hollande.

Le but que s'est fixée cette série d'études, est de vous montrer qu'il suffit bien souvent de pousser la porte devant laquelle on passe tous les jours pour découvrir un autre monde, l'évasion, ou tout simplement d'autres manières de vivre. Les Français boudent un peu les Pays-Bas, mais ils sont bien les seuls car nos amis belges, allemands ou anglais ont vite compris les intérêts multiples de ce pays où l'eau s'insinue de façon tellement intime dans les terres, que l'on peut pratiquement tout visiter en bateau.

Dans le premier épisode du mois dernier, vous avez pris contact avec la Hollande et les Hollandais.

Cette fois-ci c'est décidé, on largue les amarres et nous voilà partis à la découverte du premier bassin de croisière qui va s'ouvrir à notre curiosité : la Zélande. Bien sûr, il nous faudra y arriver en retournant la manche.

Les aléas de navigations un peu ingrates que celles-ci vous réservent, seront bien vite oubliés dans ces estuaires et mers intérieures aux rivages champêtres.

Là, vous pouvez vous offrir la fantaisie de flâner dans la quiétude des siècles passés comme à Veere ou Willemstad ou au contraire, de goûter à l'ambiance folklorique et arriérée de ces gros bourgs qui ne veulent pas devenir des villes comme Middleburg ou Zierikzee.

Bref, de quoi raconter à votre retour ; n'en faites quand même pas un fromage (de Hollande bien sûr).

3) LA HOLLANDE : MODE D'EMPLOI

COMME j'ai commencé de vous l'expliquer, en Hollande, tout a été façonné par l'homme et le paysage maritime n'échappe pas à cette règle. Depuis environ l'an 500 qui marque l'apparition des premiers tertres (sortes d'îles artificielles, ancêtres des digues), il a dû mener contre les eaux et en particulier la mer, une lutte perpétuelle. Cela a donné naissance à un littoral fermé dont la vie semble s'être détournée. Les villes et les bourgs tournent le dos au grand large pour mieux encaisser tempêtes et coups de vent. Du large, ils ne laissent voir que « leurs noirs clochers » protégés qu'ils sont derrière leurs hautes digues ou par un cordon dunaire savamment ordonné et planté d'oyats jusqu'en bordure de plage. Ici, pas d'urbanisme galopant ou de murs de béton. Le contraste est d'ailleurs saisissant entre le littoral hollandais et la côte belge toute proche où comme dans pas mal de nos régions françaises, on arrive à près de 50 % d'occupation de la façade maritime par des immeubles. Pourtant, il ne faut pas croire que les promoteurs ne sévissent pas dans ce pays, mais leur terrain de prédilection se situe dans la « Randstad », vaste conurbation (pour reprendre la traduction littérale) regroupant les grandes villes à l'intérieur des terres. Même les quelques rares ports qui jalonnent

cette côte comme IJmuiden, Scheveningen ou l'Europoort et qui sont pour la plupart artificiels, ne constituent pas des sites très attractifs.

Non, pour vraiment découvrir le véritable visage de ce pays, il faut se donner la peine de franchir les écluses qui percent ces digues ou d'embouquer les estuaires du Rhin, de la Meuse ou de l'Escaut. Le réseau de lacs, de voies navigables et de mers intérieures que l'on découvre alors, est incroyablement dense et s'adapte à toutes vos fantaisies. Pour peu que l'on se soit muni de bonnes cartes, on peut entreprendre de sérieuses incursions même avec un voilier non dématé. Ainsi, on pénétrera au cœur de ces villes fortifiées ou dans les anciens bassins de la Compagnie des Indes.

A partir du littoral de la mer du Nord ; il existe de nombreux accès possibles à ce monde caché du Sud au Nord, on trouvera d'abord une zone d'estuaires :

Westerschelde, Oosterschelde et Haringvliet, puis les débouchés de grands canaux :

Europoort, qui peut vous mener à Rotterdam où l'on rencontre d'énormes péniches qui transitent jusqu'à Bâle (eh oui, la marine suisse, ça existe !)

IJmuiden qui garde l'entrée du Noordzee Kanaal et vous ouvre la voie de l'IJsselmeer en passant par Amsterdam.

Le Marsdiep qui est la passe entre l'île de Texel et Den Helder et qui constitue la porte de la mer de Wadden, peut aussi vous donner accès à l'IJsselmeer ou à d'autres canaux.

Cela fait beaucoup de possibilités et offre l'avantage en cas de mauvais temps en mer, de pouvoir continuer sa croisière tranquillement par les voies intérieures.



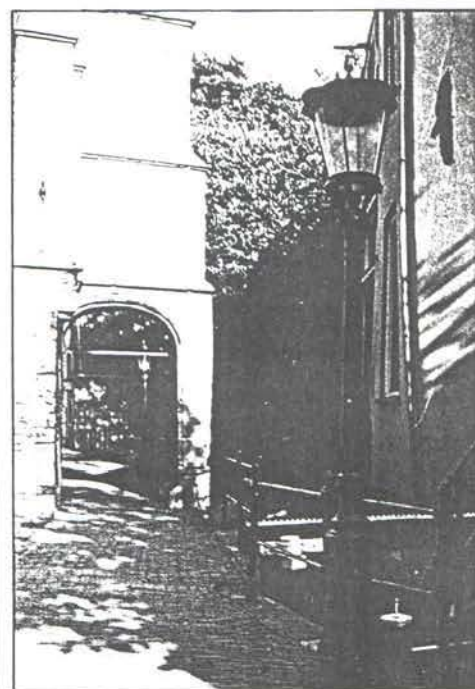
côtière où nos petits bateaux seront moins dérangés.

Il ne faut pas croire que cette navigation en Manche ne comporte que des inconvénients; le navigateur trouvera là un terrain où tous ses talents pourront s'épanouir en doublant cette pointe d'ironie ! Il découvrira par exemple, qu'à certains moments, il faut tirer un bord vers le large pour toucher plus tôt une renverse de courants ou, au contraire, raser un cap de près pour éviter ceux-ci.

Cette côte est jalonnée de grands ports qui constituent des abris sûrs,

— De magnifiques « boyers » et « hoogaars » peuplent encore ces ports moyenâgeux.

— Une ruelle au bord d'un canal.



4) LA VOIE D'ACCÈS : LA MANCHE

C'est la seule route qui s'offre aux Français pour accéder aux Pays-Bas. En effet, rares sont les vieilles qui iront virer le Nord de l'Ecosse pour redescendre ensuite par la mer du Nord... Il faut cependant savoir que plusieurs liaisons fluviales sont possibles à partir de notre pays :

— Canal des Ardennes jusqu'à Charleville-Mézières, puis la Meuse (Dinant, Namur, Liège) qui vous mènera à Maastricht puis Rotterdam ou même Amsterdam.

— La Moselle (Nancy, Metz), puis le Rhin, de Coblenz à Rotterdam.

— Canal du Nord (Lille), puis l'Escaut jusqu'à Anvers qui pos-

sède un débouché sur le Westerschelde.

Cela vous obligera à démâter et si c'est vraiment la Hollande que vous voulez visiter, ce trajet risque d'empiéter sérieusement sur votre capital « temps de loisirs ».

Donc, si l'on remonte la Manche, on retrouvera tous ces aléas que les habitués connaissent bien : les courants, les marées et une circulation dense. En ce qui concerne les courants, ils sont parallèles aux côtes et alternatifs (environ 6 heures dans un sens, puis 6 heures dans l'autre). C'est au niveau du Pas-de-Calais qu'ils sont bien sûr les plus forts et il est bon de se souvenir que les cartes de courants ne sont que les approximations d'une réalité capricieuse qui peut changer selon les conditions du moment. La pression atmosphérique, le vent, et surtout la conjugaison des deux peuvent ajouter ou retrancher presque un nœud de courant dans ce passage !

Le marnage varie sensiblement d'une zone à une autre, on retiendra qu'il est très important au Sud du cap Gris-Nez et diminue rapidement à mesure que l'on s'en éloigne vers le Nord.

Les problèmes de circulation prennent eux aussi toute leur acuité au niveau de ce cap. On dénombre en effet jusqu'à 400 bateaux de gros tonnages certains jours. Le trafic est réparti en deux routes ou « rails », l'un montant près des côtes françaises, l'autre descendant qui longe l'Angleterre. Ces deux zones sont séparées par des bancs de gravier longitudinaux bien balisés que l'on retrouve ensuite jusqu'à Ostende. Si l'on ajoute le trafic transversal des nombreux car-ferries qui établissent la liaison Angleterre — continent et un zeste de brouillard, on comprend pourquoi, nos amis d'Outre-Manche ont surnommé cet endroit : « Piccadilly Circus ! » On évitera le maximum d'ennuis en empruntant une route

praticables par tous les temps et à toute heure. On trouvera dans l'ordre : Boulogne, Dunkerque, Ostende et Zeebrugge. D'autres ports de moindre importance, mais plus pittoresques, s'offrent aux plaisanciers qui pourront les pratiquer par beau temps pour peu que les conditions de marées ne s'y opposent pas : Saint-Valéry-sur-Somme, Etaples, Calais, Gravelines, Nieuwport et Blankenberge. Il faut cependant reconnaître que les quatre grands ports industriels cités en premier lieu, n'offrent que peu d'intérêt touristique et annoncent déjà le « super port » de Rotterdam (le premier port mondial d'après certains ouvrages).

Nous voici maintenant à pied d'œuvre pour aborder la découverte des cinq régions de navigation hollandaises. Cette division n'a rien de géographique, mais correspond plus à une utilisation pratique pour la navigation de plaisance. Elle comprend donc :

- La Zélande : vaste zone d'estuaires qui englobe cinq bras de mer.
- La Hollande du Sud, ou Zuid Holland : région de tourisme fluvial où les nombreux lacs alternent avec les canaux et les larges rivières.
- L'IJsselmeer : sans doute un des plus riches plans d'eau intérieurs d'Europe.
- La mer de Wadden et son chalet d'îles sauvages.
- Le littoral qui, en fait, ne comprend que quatre ports : Den Helder, IJmuiden, Scheveningen et l'Europoort de Rotterdam.



5) LA ZEELAND : UNE MAIN TENDUE VERS LA MER

C'EST en effet la forme générale de ce vaste delta où ne se jettent pas moins de 3 grands fleuves : l'Escaut, la Meuse et le Rhin. Sincèrement, on ne peut s'empêcher d'apprécier de la compassion pour ces pauvres écoliers néerlandais qui doivent avoir bien des difficultés à ingurgiter les noms de toutes ces rivières qui prennent un malin plaisir à changer d'appellation et qui possèdent en général au moins deux cours : l'ancien, géologique, et le nouveau, créé par l'homme. C'est ainsi que l'on trouve une vieille et une nouvelle Meuse, que le Rhin se divise en Wall et en Neder Rijn, ce dernier bras se dénommant Lek un peu plus loin...

Le plan Delta, décidé après le raz de marée de 1953, a prononcé le divorce de cette région avec la mer en fermant la majeure partie des 5 embouchures. C'est ainsi que l'on trouve, à l'heure actuelle (du Nord au Sud) :

- Le Haringvliet fermé par une digue mais dont l'écluse de Stellingdam permet le franchissement au Sud.
 - Le Grevelingenmeer devenu lac d'eau salée après la fermeture totale du barrage de Brouwersdam et qui n'offre donc aucune communication avec la mer.
 - L'Oosterschelde dont la digue est encore en cours d'achèvement en 85 et qui permettra le passage des bateaux par une écluse aménagée dans le port de Noordland.
 - Le Veerse Meer qui a subi le même sort que le Grevelingenmeer.
 - Et enfin, le Westerschelde, totalement ouvert sur la mer.
- Contrairement à toutes les autres embouchures, ce dernier estuaire ne se trouve donc pas barré d'une digue et on peut y pénétrer en

toute liberté. Les conditions de navigation dans ces eaux rappellent un peu celles de la baie de Seine : les fonds qui ne sont pas très importants et les courants non négligeables (jusqu'à près de 4 nœuds à certains endroits), peuvent y engendrer un fort clapot. La circulation commerciale y est aussi dense puisque c'est le débouché de plusieurs grands ports, en particulier Anvers. Son entrée ne pose pas de problème et on la repère assez bien du large grâce à la tour massive de West Kapelle dont le feu puissant (éclat blanc 3s) vous guidera la nuit. Cette entrée, large de 2,5 milles, est gardée par 2 ports : Breskens sur la rive Sud et Vlissingen au Nord reliés entre eux par un service de bacs.

BRESKENS : 2 BASSINS POUR LA PLAISANCE

Accessible à toute heure de la marée, ce port est plutôt orienté vers la pêche mais réserve cependant 2 bassins pour les plaisanciers dans l'Oosthaven (à bâbord en entrant). L'entrée ne présente pas de difficulté si l'on ne serre pas de trop près la jetée Est (haut-fond). Un nouveau port a été aménagé 1/2 mille à l'Ouest pour le trafic des bacs, ce qui vous évitera d'avoir à les croiser.

VLISSINGEN : L'ENTRÉE DU CANAL DE WALCHEREN

Les 2 grandes cheminées hautes de 125 m d'une centrale électrique permettent d'identifier de loin ce port industriel que l'on appelle aussi Flessingue sur certaines cartes françaises. Seule la présence de quelques énormes cargos mouillés aux alentours immédiats du port, demandera un peu d'attention surtout la nuit. On trouvera d'abord sur tribord un petit bassin qui offre 1,50 m d'eau même à marée basse, mais il est maintenant réservé aux pilotes. Il faut encore continuer un mille vers l'Est pour entrer dans le nouveau port. Sur bâbord, on trouve 2 écluses dont la plus petite est utilisée pour la plaisance. Elle fonctionne à toute heure et vous permettra d'atteindre le port de plaisance situé dans la troisième darse sur tribord, à l'entrée du canal de Walcheren. Il s'agit d'une petite marina souvent encombrée en saison. Elle se situe assez loin de la ville qui, de toute manière, ne présente que peu d'intérêt touristique. On aura cependant remarqué en entrant, que le front de mer de la ville est bordé d'un rempart où se trouvent accolés la tour de l'ancienne prison et un moulin qui vous montre que vous êtes quand même arrivés en Hollande.

En fait, l'avantage de Vlissingen est

de commander l'entrée du canal de Walcheren qui va vous conduire à Middelburg et à Veere, deux très jolies villes. Long de 14 km (eh oui, dès que l'on aborde le domaine fluvial, on parle en km !), il offre 2 m de tirant d'eau, les ponts se lèvent et il est gratuit. La circulation des plaisanciers est assez dense mais reste fluide, quoi de plus naturel sur un canal !

MIDDELBURG : UNE VILLE ENGLOUTIE

Dès la sortie de la marina de Vlissingen, on rencontre le premier pont qui s'ouvre pendant 5 mn aux heures rondes et demi-heures. Les autres ponts du canal s'ouvrent à la demande mais aussi en fonction des contingences du trafic routier et surtout ferroviaire qui longe le canal. Le service de ces ponts fonctionne de 6 h à 22 h. Après 7 km et 4 ponts, on vire à angle droit sur bâbord pour entrer dans le joli bassin de plaisance que ferme un pont typiquement hollandais. Malgré l'encombrement qui y règne en saison, tout le monde parvient à se loger dans ce port bordé de belles maisons du XVIII^e siècle à pignons à redans et aux volets peints de couleurs pimpantes. Elles témoignent de l'époque prospère où de riches marchands faisaient le commerce du drap d'Angleterre ou du vin de Suresnes ou d'Argenteuil. L'une d'elles abrite d'ailleurs les installations du club où le plaisancier trouvera tout le confort.

On a du mal à s'imaginer que cette ville pittoresque, parsemée de beaux édifices gothiques, resta plongée une dizaine de mois sous les eaux à la fin de la dernière guerre pour raison stratégique. Surprenant spectacle offert aux Zélandais qui, dès le mois de mai 45, avaient entrepris de sauver leur ville lorsqu'ils découvrirent sur leur île de Walcheren, rongée par le sel, des coquillages pendant aux branches des arbres morts et des algues jonchant les dalles des maisons anciennes. Mais leur détermination eut raison de ces malheurs et Middelburg aujourd'hui ressuscitée mérite une visite pour l'abbaye et son petit musée et surtout pour son Hôtel de Ville, l'un des plus beaux du pays. S'il vous reste du temps ou que vous vouliez distraire vos enfants, offrez-leur un voyage dans le monde de Lilliput avec la « Miniatur Walcheren » qui reproduit cette île au 1/20^e. On ne peut pas dire que ce soit très artistique mais cela aidera les réfractaires à la lecture des cartes à acquérir le sens de l'orientation !

VEERE : LA BELLE AU BOIS DORMANT...

A l'extrémité du canal de Walcheren, une écluse vous permet d'accéder au Veerse Meer. Plusieurs possibilités d'amarrage s'offrent aux plaisanciers mais la

plus intéressante est, sans nul doute, le port de la ville (Stadshaven) dont l'étroite entrée, encadrée de 2 estacades de bois se trouve à hauteur de la vieille tour d'une ancienne poudrière du XV^e siècle (la Kampveerse Toren). On découvre alors tout le charme de cette petite ville dont les magnifiques façades qui bordent le quai laissent deviner un passé glorieux. Les demeures patriciennes des numéros 25 et 27 en particulier, montrent de jolis frontons sculptés. On les appelle les « maisons écossaises » car au XV^e siècle, Veere tirait sa richesse du commerce de la laine avec l'Ecosse. Elle comptait alors 20.000 habitants. De déclin en mauvaises fortunes, son activité portuaire dernièrement liée à la pêche vient de connaître un dernier coup du sort avec la fermeture de son bassin maritime. Les quelque 5.000 habitants actuels se sont reconvertis vers les sports nautiques et le tourisme ; peut-être est-ce là le prince charmant des temps modernes qui réveillera cette cité endormie ? De toute façon, ce n'est pas pour déplaire aux nombreux plaisanciers qui fréquentent cette station estivale.

Un dernier conseil, si vous n'êtes pas habitués aux carillons des Flandres, ne vous amarez pas trop près de l'Hôtel de Ville par ailleurs très pittoresque...

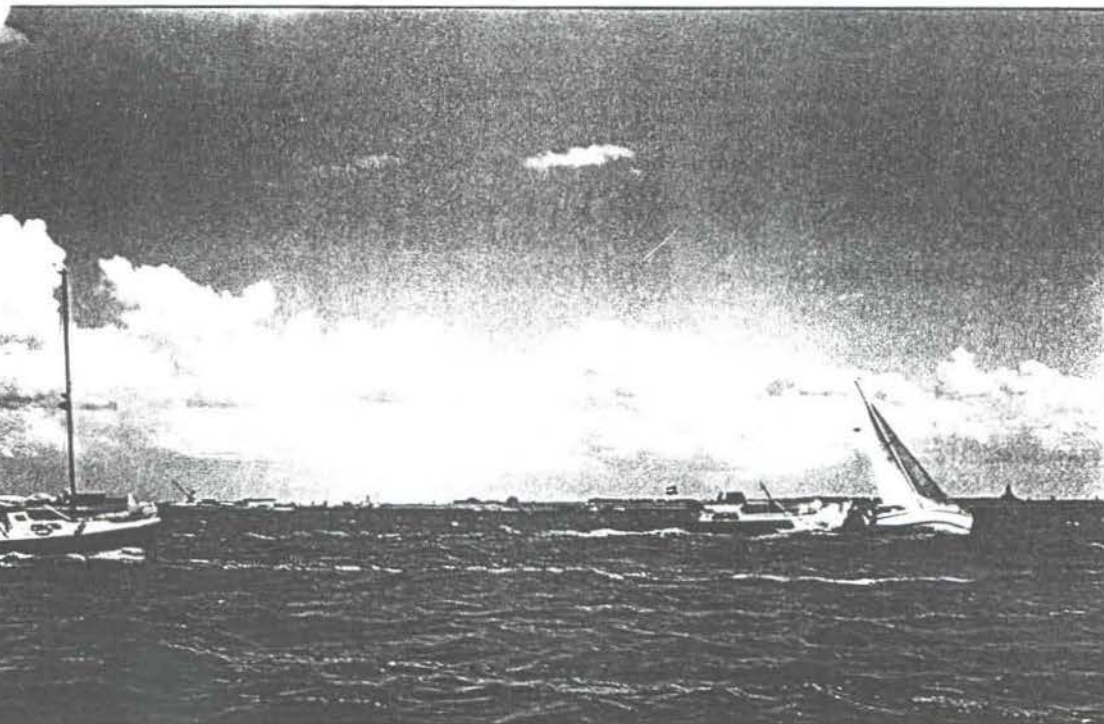
Les ruelles calmes et paisibles vous attendent alors pour une flânerie d'une autre époque qui vous mènera de la curieuse et massive église de briques rouges jusqu'aux digues sur l'autre rive du port d'où l'on découvre un charmant moulin à balustrade perdu dans les marais envahis de roseaux. Cette balade vous aura sans doute ouvert l'appétit, alors n'hésitez pas à déguster une bonne assiette de moules (« mosselen »), c'est la spécialité du coin !

LE VEERSE MEER : 100 % LOISIRS NAUTIQUES !

Ce lac salé de 20 km de long ne connaît pas de marée puisque seule l'écluse du barrage de Zandkreek le met en communication avec l'Escaut oriental ou Oosterschelde. Ses nombreux méandres, son étroitesse (500 à 1.500 m de large) et ses rives bordées d'arbres font que ses eaux sont toujours très abritées. Cela explique sans doute le développement de la plaisance et de tous les sports nautiques sur ce magnifique plan d'eau. Les nombreux parcs de loisirs avec cam-

Illustration page 21

- Les filets à anguilles à Zierikzee.
- Un gentil petit port à l'entrée du port de Middelburg.



— Par vent fort, on peut encore naviguer sur les estuaires de Zélande, malgré le clapot.

pings, bases de dériveurs et de planches à voile qui parsèment ses rives ont peut-être dénaturé le caractère champêtre initial mais il reste encore bon nombre de pontons à l'abri des petites îles qui peuvent accueillir les bateaux pour une escale plus sauvage. Les chenaux sont bien balisés et des perches ou branches d'arbres indiquent les hauts-fonds au-delà des bouées. Je citerai pour mémoire les marinas que l'on peut y trouver. Les plus importantes n'étant pas moins de 6 :

- Kamperland : en face de Veere.
- Oostwatering : au Nord-Ouest de Veere.
- Oranjeplaat : dans le coude Sud du lac.
- De Piet of Schenge : à 1 mille au Nord-Est de la précédente.
- Kortgene : juste avant le barrage de Zandkreek.

— Wolphaartsdijk : en face de Kortgene.

On se doute bien qu'une telle concentration de bateaux réclame un tant soit peu d'attention, surtout si l'on y ajoute le trafic de quelques grosses péniches. Un service permanent assure gratuitement le fonctionnement de l'écluse du barrage et du pont basculant.

GOES : LE SOUVENIR DE JACQUELINE DE BAVIÈRE

En longeant la côte pendant 2 milles vers le Sud-Est au sortir du barrage de Zandkreek, on arrive à l'entrée du petit port de Sas van Goes. Comme son nom l'indique, c'est là que se trouvent l'écluse et l'entrée du canal qui vous mènera à

Goes, distant de 5 km. Cette ville se repère facilement grâce à son relais de télévision. Attention aux grands tirants d'eau car cette entrée étroite ne présente qu'un mètre d'eau à marée basse, le reste du canal étant dragué à 2,20 m minimum. Une fois passé le deuxième pont, on rencontre le premier bassin de plaisance. Dans un cadre verdoyant, on y trouvera calme et repos ainsi qu'un parc de jeux pour les enfants. Il faut encore passer un pont pour atteindre le second bassin plus pittoresque, car situé en pleine ville. Vous ne serez alors qu'à quelques centaines de mètres de la grand place où, le mardi, se déroule un marché intéressant par les costumes que l'on peut y voir. Cette place est dominée par un Hôtel de Ville qui plaira aux amateurs de style rococo. Le souvenir de Jacqueline de Bavière plane encore sur cette charmante ville. Cette comtesse, qui mena une vie tumultueuse avec pas moins de 4 mariages, vint en effet s'y réfugier au XV^e siècle.

L'OOSTERSCHDELDE : TRAVAUX EN COURS

Si à la sortie du Veerse Meer, on a remonté vers le Nord, on ne tarde pas à apercevoir le gigantesque pont de Zélande (Zeelandbrug) qui déploie ses arches sur plus de 5 km. Problème pour le skipper de voilier : la nouvelle girouette ou l'antenne de la V.H.F. que l'on

vient d'installer ne vont-elles pas se mettre dans la tête d'aller chatouiller le tablier du pont ? Solution : dis-moi ton tirant d'air et je te dirai si tu passes ! Eh oui, c'est à ce moment que l'on ne sait plus très bien si c'est la hauteur du mât ou le tirant d'air total que le vendeur du bateau vous a indiqué... Pour les gens bien renseignés, des échelles de hauteur figurant sur plusieurs piles du pont vous indiqueront la hauteur disponible au centre d'une arche (voir photo). Pour les autres, le mieux est de rejoindre l'extrémité Nord du pont où se trouve la portion basculante du tablier (ouverture de 7 h à 7 h 30 puis de 9 h à 9 h 30 et ainsi de suite toutes les 2 h). Sachez encore que vous pouvez disposer d'une hauteur sous arche de 13 à 16 m en fonction de la marée et qu'il vaut mieux prévoir « la main du pilote » (le « pied », c'est bien connu, est traditionnellement réservé à la quille !).

En aval de ce pont, il reste encore une dizaine de milles à parcourir pour atteindre le barrage qui, dans un avenir proche, isolera l'Oosterschelde de la mer du Nord. Les travaux ne sont pas terminés mais d'ores et déjà, l'écluse de Roompot (Roompotsluis) permet de gagner le large. Le projet initial qui prévoyait la fermeture totale de cet estuaire a été modifié. Une série d'énormes vannes d'acier permettra la communication avec la mer et évitera ainsi une pollution trop concentrée qui aurait nui à l'ostréiculture ou à la mytiliculture, deux activités vitales pour cette région. On rencontrera donc des marées et des courants dans cette zone, ce qui peut entraîner un clapot parfois dur pour un petit voilier au près et la formation de barres plus inconfortables que dangereuses à l'entrée de certains ports comme Zierikzee par exemple.

ZIERIKZEE : LE MOYEN AGE AU BOUT D'UN CANAL

A moins d'un mille du pont de Zélande, se dessine l'entrée du canal de Zierikzee. Profond de 2 m, il vous mène tout droit dans l'un des plus beaux sites de la Zélande. On laissera les pontons qui bordent le canal sur bâbord pour aller s'amarrer le long du quai vivant et coloré du Nieuwhaven (nouveau port) non loin de la grosse tour du Sud. On ne peut malheureusement pas pénétrer dans le vieux port tout proche mais, déjà à cet endroit, la ville ne manque pas de cachet avec ses jolies demeures du XVI^e et XVIII^e siècles et ses portes fortifiées, derniers témoins de l'époque



— Le Nieuwehaven de Zierikzee, un cadre qui ne manque pas d'attrait.

hanséatique. En effet, Zierikzee faisait partie de la Hanse, ce groupement d'intérêt économique pourrait-on dire qui, à partir du XV^e siècle, avait atteint une telle puissance en regroupant quelque soixante villes d'Europe, qu'il entretenait une importante flotte de guerre, signait des traités et décidait de la pluie et du beau temps en matière de commerce.

Ce port arme encore une flottille de chalutiers spécialisés dans la pêche aux moules et si vous avez laissé passer la dégustation à Veere, c'est le moment de vous rattraper.

LE GREVELINGEN MEER : UN LAC CHAMPÊTRE

On ne peut pénétrer dans ce vaste bras de mer, qu'en empruntant l'écluse du port de pêche de Brunisse au Sud-Est. Comme pour le Veerse Meer, il n'y a aucune communication avec la mer du Nord, donc aucune marée et on retrouve le même type de plan d'eau avec un peu moins de monde et aussi un peu moins d'aménagements, ce qui ne fait que renforcer le caractère champêtre de ses berges et de ses îles dont les pontons vous offrent de paisibles escales pour la nuit. On peut aussi préférer les quelques marinas si l'on veut se ravitailler.

On les trouvera aux endroits suivants :

- Brouwershaven, Haven den Osse et Scharendijke au Sud-Ouest.
- Middelplaat, Kabbelaarsbank et Springersdiep le long de la digue Ouest.
- Ouddorp sur la côte Nord.

Si l'on a préféré continuer à remonter le Volkerak, on laisse alors Brunisse sur bâbord pour longer le barrage de Grevelingen qui bientôt devrait être raccordé à un nouveau barrage perpendiculaire (le Philipsdam). Ça se complique me direz-vous ! C'est sûr, et l'on comprend la nécessité d'avoir des cartes à jour dans ce secteur où les grands travaux du plan Delta se poursuivent. Pour l'instant, pas de problème et l'on peut remonter en eaux libres jusqu'au barrage de Volkerakdam. Devant ce grand complexe d'écluses, les plaisanciers bifurqueront vers le Nord pour s'engager dans le sas spécialement prévu pour eux. Ce n'est pourtant pas la petite écluse familiale des canaux bretons. Là, on verse dans le gigantisme, voyez plutôt : elle est prévue pour contenir une soixantaine de bateaux et effectivement, on arrive à y entasser tout ce monde. Saupoudrez le tout d'un peu de vent et de quelques remous et il faudra tout le calme des Néerlandais et une bonne provision de pare-battages pour que le soixantième puisse entrer. Au chapitre pare-battages, il est bon d'en con-

server un ou deux en réserve qui pourront ainsi servir à l'endroit le plus utile, celui-ci n'étant pas toujours prévisible. Une fois le sas ouvert, on ne se trouve qu'à 2 milles de Willemstad.

WILLEMSTAD : UNE ÉTOILE DE REMPARTS

Dès la sortie de l'écluse du Volkerak, on voit à l'Est, le haut moulin à balustrade de cette ancienne place forte. En approchant des remparts de briques qui encadrent les deux bassins de plaisance, on a vraiment l'impression de pénétrer dans le sanctuaire de la plaisance zélandaise tant la concentration de bateaux y est forte ! Bien sûr, elle atteint son paroxysme durant les mois d'été et rares seront les privilégiés qui pourront entrer dans le Binnenhaven (ou port intérieur), il faudra alors se contenter du bassin qui se trouve à l'extérieur de l'enceinte fortifiée. Il faut cependant reconnaître que l'organisation est fort bien faite dans ce port plein comme un œuf. Un haut-parleur et un havenmeester en canot vous aideront à trouver votre place. A quand le petit carillon électronique suivi d'une charmante voix d'hôtesse, le tout avec la résonance d'un hall d'aérogare ?

Enfin, vos efforts seront récompensés quand vous découvrirez cette belle place forte du XVI^e siècle. Elle fut fondée par le célèbre Taciturne Willem qui savait aussi faire la guerre. On y trouve déjà tous les signes précurseurs du « Vaubanisme », à savoir des remparts en forme d'étoile et des rues larges croisant à angle droit pour permettre l'évolution de la troupe et de ses canons. Mais de nos jours, le caractère belliqueux a fait place à une atmosphère paisible et la nature reprenant ses droits, les arbres séculaires des remparts ombragent les nombreux sentiers et « fietspad » (pistes cyclables) qui y déambulent. Une agréable balade dans le passé vous ramènera sur les pavés du port qui ne manque pas de charme non plus vu des quais, surtout si on lui ajoute celui de quelques bons restaurants.

HARINGVLIET : « LA RIVIÈRE DES HARENGS »

Connaissant le peu d'attrance de ces poissons pour l'eau douce, vous vous doutez bien que ce dernier estuaire de la Zélande communie avec la mer. Sa descente jusqu'à l'écluse de Stellingdam ne pose pas de problème si ce n'est le passage sous le Haringvliet-brug (brug = pont). On retrouve le même cas de figure que pour le

pont de Zélande. Toutefois, ici le jeu se complique du fait que les arches n'offrent pas toutes le même tirant d'air. Entre les piles 5 et 6, on disposera de la hauteur maximale : 12 à 15 m selon la marée. Un système d'échelle identique à celui du Zeelandbrug vous confirmera dans votre calcul de marée et pour ceux qui préfèrent assurer, il y a toujours le pont basculant à l'extrémité Nord. Il ouvre aux heures rondes de 9 à 12 h, de 14 à 16 h et à 18 et 19 h (durant les mois d'été). Les chenaux sont encore ici bien balisés et permettent de découvrir un paysage de polders, avec ses énormes fermes drapées d'un rideau de peupliers. Comme vous l'avez sans doute remarqué, la moindre odeur se décèle sur l'eau et on est toujours surpris en naviguant dans ces bras de mer, de humer le parfum des champs fraîchement moissonnés ou celui un peu moins subtil d'une étable...

Quelques ports vous attendent encore avant l'écluse du Haringvlietdam, porte de la mer du Nord. Ils sont en général logés dans une sinuosité de la digue et perdus en pleine campagne ; seuls Hellevoetsluis et Stellingdam, juste avant l'écluse, offrent les ressources d'une ville.

Il est évident que la Zélande ouvre encore bien d'autres possibilités de navigations et d'escales, je n'ai mentionné que celles qui me paraissent les plus intéressantes sur le plan touristique, humain et divertissement, mais il est certain que vous pourrez encore y faire des trouvailles et il faut laisser à chacun la chance de découvrir son paradis.

Max WOLFER

— Une magnifique vole ancienne destinée à la pêche aux anchois et aujourd'hui, armée en plaisance dans le port de Veere.

