

De la mer Baltique à l'Atlantique

Après une année de navigation en mer Baltique en raison de la pandémie, le couple Bossard a finalement entamé au printemps 2021 le convoiage de leur nouveau Hanse 508 depuis le chantier naval de Greiswald vers la Grèce.

- 01 Coucher de soleil sur la Manche.
- 02 Musée de street art à Amsterdam.
- 03 La côte de Camaret-sur-Mer en Bretagne.
- 04 Le «Sarabella» à Gedser au Danemark.





01

entrer», a annoncé la radio de l'écluse. À partir de ce point, il nous fallait naviguer uniquement au moteur. Progresser à la voile dans ce canal long de cent kilomètres, et creusé en un temps incroyablement court entre 1878 et 1895, est en effet interdit. Une vitesse au sol de huit nœuds était prescrite pour la navigation commerciale, et nous devions nous aussi avancer à peu près à ce rythme afin de ne pas nous retrouver constamment dépassés. Ce qui a donné lieu à des rencontres quelque peu serrées à certains endroits, où nous avions l'impression de pouvoir toucher les hauts bordés de ces géants des mers et devions veiller à ne pas nous laisser être entraînés par l'effet d'aspiration des hélices. Hormis cela, nous avons eu de la chance avec la météo. Il n'y avait pas de vent contraire, et le soleil de juin nous a fait croire, à tort, que la saison serait agréable...

Après une escale dans la belle ville de Rendsburg, nous sommes arrivés le deuxième jour au terminus du canal de Kiel à Brunsbüttel.

Nous voilà en mer du Nord!

Le 16 juin 2021, nous avons aperçu pour la première fois la mer du Nord à travers la porte de l'écluse qui s'ouvrait, puis avons immédiatement rejoint l'Elbe. Le trajet vers la destination du jour, Cuxhaven, était incroyable! La première étape majeure était franchie.

C'est alors que nous avons accueilli à bord Jens, un skipper expérimenté de Brême. Il devait nous aider à naviguer dans la mer des Wadden jusqu'à Den Helder. Nous avons appris à calculer les marées et à lire l'atlas des courants au début de notre carrière de navigateurs, il y a vingt ans de ça, mais nous manquions totalement de pratique. Les choses avaient également bien changé: au lieu de tracer des triangles afin de calculer la route fond, le traceur de cartes s'en est bien mieux chargé en effectuant des corrections en continu. Les prévisions météorologiques étaient également beaucoup plus précises et détaillées grâce à Internet, même si l'on s'est rendu compte, en particulier durant l'année de coronavirus, que Windfinder et consorts se trompaient souvent faute de données sur la météorologie aéronautique. Le Reed's Almanach restait quoi qu'il en soit irremplaçable pour nous. Les descriptions des ports de la mer du Nord jusqu'à Gibraltar étaient si détaillées et actualisées que nous pouvions nous y fier à 100 pour cent. La seule chose que nous avons faite de manière purement numérique était le calcul des marées. Nous avons trouvé un tel nombre d'applications de qualité que nous avons pu nous passer de la règle des douzièmes. Nous savions ainsi au quart d'heure près quand nous pouvions encore entrer dans les ports des Wadden sans risquer de nous échouer. Malgré les arrêts initialement prévus, nous sommes passés devant Borkum à toute vitesse et, grâce à un bon calcul du courant, nous avons parcouru en douze heures les 95 milles marins qui séparent Norderney de Vlieland. Plus tard en Bretagne, nous avons continué à suivre de manière stricte le conseil de Jens, qui nous avait



04

- 01 Les greniers à sel de Lübeck: ils ont été construits entre le 16^e et le 18^e siècle.
- 02 La Holstentor à Lübeck.
- 03 À côté d'un porte-conteneurs à Brunsbüttel.
- 04 Brouillard dans le port d'Ostende.



02

Thomas Bossard

Après avoir quitté le chantier naval Hanse, nous sommes passés devant l'ancien pont levant de Wiek et avons laissé la mer Baltique derrière nous. Les adieux étaient multiples: Stralsund et sa vieille ville hanséatique, Kloster et son phare photogénique de Dornbush, ainsi que le port rustique «Alter Strom» situé au cœur de la zone piétonne de Warnemünde. Le fait que nous n'ayons pu partir qu'un an plus tard que prévu s'est au final avéré être une aubaine: un nouveau yacht a en effet toujours des défauts de jeunesse ou des travaux de garantie qui doivent être réglés. Larguer tout simplement les amarres, avec l'idée que les réparations pourraient être faites en cours de route, aurait été un peu stupide. Et, il faut bien l'avouer, cette saison de navigation en mer Baltique s'est révélée être une croisière inattendue, intéressante et riche en découvertes. Mais l'inconnu nous attendait désormais, et c'est ainsi que nous passerions par les soixante prochains ports jusqu'à Lagos au Portugal, là où nous allions hiverner. Notre première découverte a été la vieille ville de Lübeck. C'est à travers une visite guidée que nous avons exploré cette ville hanséatique de 600 ans et patrie de trois prix Nobel (Thomas Mann, Günter Grass et Willi Brandt). De telles journées culturelles sur la terre ferme correspondaient parfaitement à notre devise: «Le but, c'est le chemin».

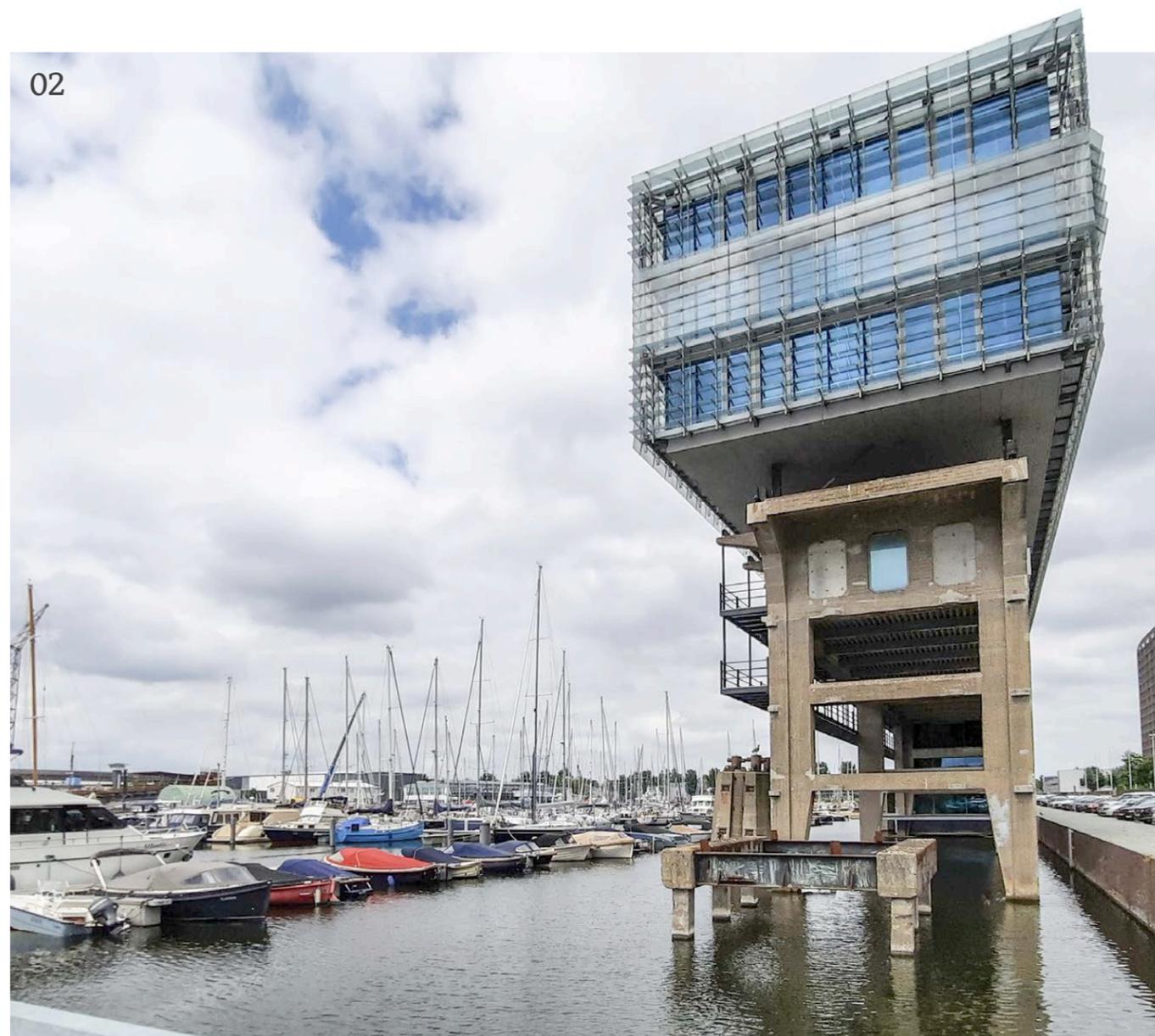
Après trois autres marinas (Boltenhagen, Fehmarn, Laboe), notre adieu à la mer Baltique s'est scellé par l'entrée dans le canal de Kiel. «Le bateau de plaisance peut maintenant



03



02



01, 02 Amsterdam a énormément à offrir et mérite toujours le détour.

03 Un des ports de Lorient en Bretagne.



recommandé, dans la mesure du possible, de ne jamais naviguer à contre-courant. Jens nous avait fait part d'une autre suggestion au moment de débarquer à Den Helder: «Naviguez au vent, vous arriverez de toute façon sous le vent». Pour nous, anciens régatiers qui avions gagné bien des places en adoptant une autre approche, cela nous a demandé un petit temps d'adaptation. Mais Jens devait avoir raison: un mois plus tard, sur la côte atlantique basque, à l'entrée étroite et sinueuse du port de pêche de Cudillero, nous avons presque retenu notre souffle lorsque le courant modéré nous a poussés de manière effrayante vers les rochers. Si nous n'avions pas délibérément utilisé le côté au vent du chenal, cela aurait pu mal se terminer!

Jours de pluie

Pour les prochains jours de Den Helder à Dunkerque, nous nous attendions à des journées de navigation ensoleillées avec notre fille et son mari. Nous nous étions en particulier réjouis de la

Staande Mastroute, cette croisière fluviale paisible à travers les canaux hollandais, avec ses innombrables ponts et ses villages portuaires authentiques, qui mène jusqu'à Amsterdam. Nous avons toutefois dû mettre un trait dessus, car un pont près d'Alkmaar était fermé pour cause de réparations et la météo nous a joué des tours. C'est donc sous la pluie et dans des conditions musclées que nous avons parcouru les quarante milles qui nous séparaient d'Ijmuiden, pour accoster le lendemain à Amsterdam et profiter d'au moins deux journées au port en grande partie sans pluie.

Les jours suivants, nous avons navigué sans grand entrain sous la bruine et un vent faible. Ce n'est qu'à Dunkerque que le temps s'est amélioré et que nous avons pu profiter de la plage. Après les 120 milles à travers la Manche jusqu'à Cherbourg, la météo est cependant redevenue instable le long de cette voie maritime impossible à naviguer sans AIS. Nous avons toutefois pu profiter d'une certaine stabilité grâce à notre nouvel équipage, Reini et Erika, dont la bonne humeur et les

connaissances de l'Atlantique nous ont accompagnés à travers le nord de la Bretagne jusqu'à Brest. Sans eux, se lancer un lundi matin pluvieux à sept heures dans un long parcours au près de Saint-Malo à Lézardieux ne nous aurait pas vraiment motivés. Un trajet lors duquel nous nous sommes battus dans une mer agitée qui ne cessait de malmener le «Sarabella» dans les creux des vagues. Après douze heures et 72 milles, nous sommes enfin arrivés à destination! Nous avons été fascinés par Saint-Malo, devenue entretemps l'un des temps forts de notre croisière, notamment en raison de l'énorme mariage qui peut atteindre douze mètres – un record mondial! La ville possède également une histoire aussi variée que tragique: autrefois nid de pirates notoire, puis riche ville commerciale, Saint-Malo a été presque entièrement détruite durant la Seconde Guerre mondiale en raison du refus du commandant allemand de la ville de se rendre.

Pour la dernière journée de navigation jusqu'à Brest – nous étions désormais à la mi-juillet –, nous devions passer par le

Chenal du Four, un passage étroit et redouté entre l'île d'Ouessant et le continent, qui a déjà provoqué de nombreux accidents maritimes par vent modéré en raison de ses courants traîtres. C'est donc avec une prudence toute particulière que nous avons planifié notre itinéraire et les horaires de navigation. Aurions-nous dû nous réjouir d'être tombés sur un jour de calme plat? Nous étions à vrai dire un peu déçus, car cette traversée n'a rien donné, ni sur le plan vélique ni sur le plan photographique. Après six semaines de voyage, nous avions atteint sans incident notable notre destination pour l'été, Brest.

Premier grand objectif atteint

Aucun navigateur ou navigatrice en route vers le sud ne peut passer à côté de la traversée du nord de la Bretagne. Est-ce la dangerosité de la région avec ses écueils et ses bas-fonds, les énormes différences de marée ou les brumes soudaines qui poussent plus d'un à faire l'impasse sur le sud de la Bretagne et à naviguer directement de Brest à La Corogne (environ 320 milles marins)? Notre conseil: rajouter 300 milles et deux semaines, et profiter du sud de la Bretagne!

L'Histoire, ou simplement les histoires, qui nous ont accompagnés à chaque pas le long de cette côte bretonne a quelque peu compensé le temps pluvieux, à commencer par la visite incontournable du fort du 18^e siècle à Concarneau. Alors que nos virées sous la pluie ne valent pas la peine qu'on s'y attarde et que Lorient ne nous a servi que d'escale, nous voulions à tout prix visiter Belle-Île, là où Claude Monet avait peint plus de trente tableaux de la Côte sauvage il y a 130 ans.

Pour la suite du voyage, nous avons été gâtés par les conditions de vent, ce qui nous a permis d'accoster à deux heures à la marina de Pornichet près de Saint-Nazaire. Nous avons alors loué une voiture pour nous rendre à Guérande et visiter sa magnifique ville médiévale – mais malheureusement un peu trop touristique – et les célèbres marais salants. Les 32 milles jusqu'à l'île d'Yeu sous un vent d'ouest soufflant à trois Beaufort ont été un véritable moment de plaisir. Une fois de plus, nous avons pu profiter de la chaleur du soleil sans avoir à porter de sous-vêtements thermiques. Censée être à l'origine un petit tour matinal à vélo de deux heures sur cette île de l'Atlantique, notre excursion s'est transformée en une journée entière ponctuée de beautés naturelles et d'un agréable repas de midi dans le meilleur restaurant de l'île, si bien que nous avons reporté au mardi notre départ pour La Rochelle. La suite du trajet a été marquée par un vent et une météo toujours cléments, ce qui nous a permis de parcourir les 72 milles jusqu'à La Rochelle en dix heures, sans virer une seule fois de bord ni empanner. Nous avons ainsi atteint une étape importante de notre voyage. La Rochelle est en effet la Mecque du monde de la voile, avec 5000 bateaux amarrés dans trois marinas. La ville elle-même, avec ses deux grandes tours à l'entrée du Vieux Port et ses nombreuses ruelles, était évidemment aussi sur notre liste de choses à découvrir.



01

Après une escale dans la marina de Port Médoc, située à l'entrée du delta de la Gironde en direction de Bordeaux, nous avons prévu d'entreprendre une virée de nuit de 150 milles marins. Nous avons donc étudié attentivement les prévisions de vent, avons convenu de nos vigies pour la nuit et partagé à Edi et Klaus nos préoccupations concernant la sécurité. Il y avait en effet une forte houle et un vent de quatre à cinq Beaufort. Toutes les deux heures, nous nous sommes ainsi relayés par groupes de deux, assis avec un harnais dans le cockpit, surveillant le trafic maritime grâce au signal AIS, qui était très faible, et laissant la barre au pilote automatique, qui a guidé le «Sarabella» en toute sécurité vers le sud à une vitesse de sept à neuf nœuds sous foc et avec deux ris dans la grand-voile. Le matin venu, le vent a tourné comme prévu au nord-est, ce qui nous a permis de continuer quasiment en ligne droite jusqu'à Bilbao. Nous avons accosté à 13 h 30 dans la ville espagnole, plus précisément au Porto Viejo près de Gexco. C'est ici qu'a débuté le chapitre espagnol de notre croisière, le long de la côte basque jusqu'à La Corogne.

Le golfe de Gascogne!

Nous aurions pu évidemment poursuivre directement notre route, mais tant qu'à être à Bilbao, nous ne pouvions pas passer à côté du célèbre musée Guggenheim. Ce que l'architecte américain Frank O. Gehry a créé ici en 1997 est tout simplement fantastique!

D'un point de vue vélique, nous aurions toutefois pu faire l'économie de ce détour. Tout le trajet d'environ 250 milles

marins jusqu'à La Corogne n'a en effet pas brillé par des conditions de vent optimales, mais par des vagues et de la houle que l'on ne pouvait vraiment imposer qu'à des équipages ayant le pied marin. S'accrocher était devenu la devise de cette semaine et «serrer les dents» le cri de ralliement lorsqu'une nouvelle vague s'abattait sur nous. Alors que nous n'avons aperçu Santander (50 milles) que de loin, Gijo (90 milles) s'est révélée être une marina moyennement confortable et juste assez bonne pour y faire le plein. Cudillero s'est illustré par l'entrée de son port, qui ne convenait qu'aux navigateurs kamikazes, mais se distinguait en revanche par son petit village idyllique et ses maisons construites dans la montagne. Bien que la côte escarpée et ses formations rocheuses variées aient leur charme, elles suscitaient plutôt mon respect en m'imaginant le fait de naviguer le long de cette côte par gros temps. C'est donc avec un certain soulagement que nous avons franchi le dernier cap et l'immense Tour d'Hercules avant d'entrer dans la marina de La Corogne.

La côte atlantique hispano-portugaise

Les 500 milles restants jusqu'à Lagos allaient nous poser quelques nouveaux défis. En premier lieu avec les innombrables filets de pêche, souvent signalés par des bouées peu visibles faites à partir de petits bidons. Un filet qui s'accroche dans l'hélice aurait constitué un scénario catastrophe dans cette zone de navigation, car plonger et couper les cordages était impossible avec une telle houle. Nous n'avons en revanche pas réellement pris au sérieux les histoires des skippers qui

racontaient avoir été attaqués ici par des orques. Nous avons apparemment eu beaucoup de chance, car ce n'est que dans le chantier naval de Lagos, où le «Sarabella» devait passer l'hiver, que le chef nous a montré pas moins de sept bateaux qui avaient été sauvés par les garde-côtes au cours des dernières semaines, leurs gouvernails en lambeaux. Un spectacle en total contraste avec celui offert par les dauphins, qui nous ont gratifiés à deux reprises de démonstrations de sauts devant notre proue. Une expérience absolument unique, qui nous rappelait humblement que nous avons pénétré dans leur territoire, ainsi que dans celui d'autres animaux marins. D'où ma perplexité la plus entière au moment d'écouter l'histoire d'un skipper allemand à La Corogne, qui m'a montré avec le plus grand sérieux du monde comment il avait tenté de repousser une éventuelle attaque d'orques à l'aide d'un garde-bétail de douze volts. Le skipper en question faisait en outre partie de ces «navigateurs de passage», qui voulaient simplement rejoindre la Méditerranée le plus rapidement possible, alors que cette côte a pourtant tant à offrir!

Étant donné que le vent se levait enfin, nous avons fait l'impasse sur une journée au port à Lisbonne et avons profité de naviguer avec deux ris dans la grand-voile et un petit foc par force six. Ce fut étonnamment l'une des rares journées relativement tumultueuses, ce qui vient contredire les récits des navigateurs qui n'ont pas pu rentrer dans un port à cause d'une houle dangereuse ou qui ont été bloqués pendant des jours dans une marina. Quoi qu'il en soit, nous sommes finalement arrivés à Lagos, dans l'Algarve, une semaine plus tôt

01 Le «Sarabella» est arrivé à son lieu d'hivernage à Lagos.

02 Le musée Guggenheim de Bilbao est mondialement connu.

03 La Tour d'Hercules annonce le dernier cap avant La Corogne.



02



03

que prévu et, le 1^{er} octobre, la saison s'est terminée pour nous après 2850 milles marins accomplis et 60 ports ralliés.

Un voyage pour les baroudeurs?

Rétrospectivement, ma femme et moi sommes convaincus que ce voyage en valait absolument la peine. Afin de réussir ce dernier à bord d'un yacht de plus grande taille et affichant un fort tirant d'eau, il convient toutefois de veiller aux points suivants: une préparation minutieuse, une planification flexible des étapes sans être pressés par le temps et un équipage qui puisse encore être d'attaque après dix heures de navigation et de concentration. Une croisière à la voile doit toujours comporter une part d'imprévu. Comme le disait Jean Le Cam (62 ans): «Si les aventures étaient prévisibles, ce ne serait plus des aventures.» 🌿