



NAVIGATION AVEC LE BOAT

L'Alsace-Lorraine au fil de l'eau

Le Grand Est a beau être la région la plus éloignée de la mer, on peut la parcourir en bateau. Au départ de la base du groupe Le Boat, nous avons ainsi navigué, une semaine durant, sur le canal de la Marne au Rhin, entre Lorraine et Alsace, jusqu'aux abords de Strasbourg. Un voyage au rythme lent dans la riche histoire du pays.

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-YVES POIRIER.





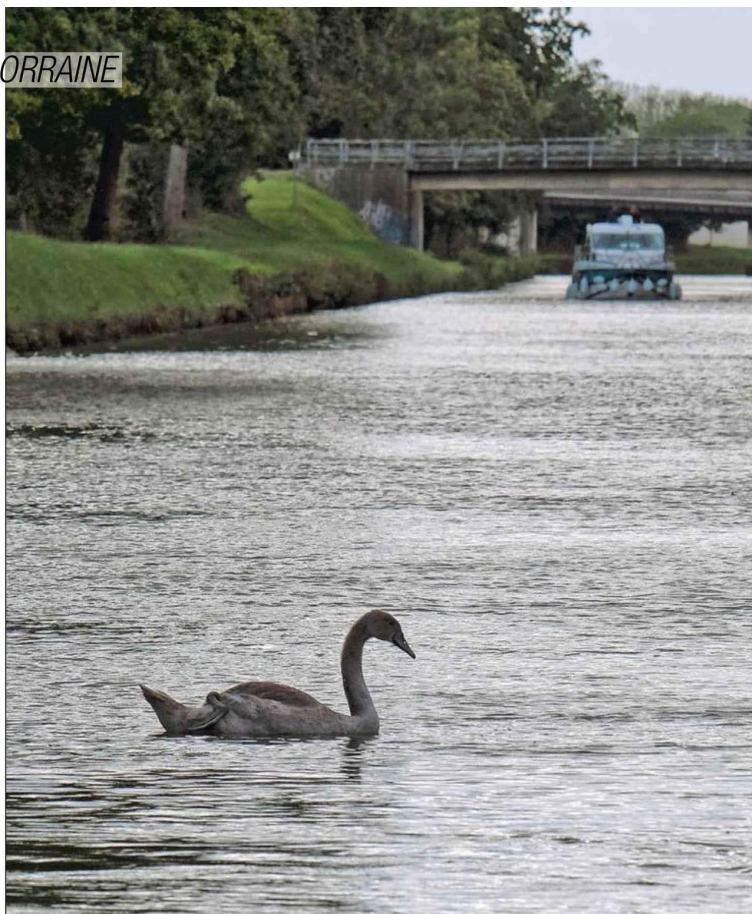
NAVIGATION L'ALSACE-LORRAINE

On ne répétera jamais assez que les eaux intérieures de presque toutes les régions françaises, canaux, lacs et rivières, présentent une richesse historique et touristique exceptionnelle. Une visite au fil de l'eau laissera à coup sûr des souvenirs inoubliables à l'amateur de croisière hors des chemins battus et hors du temps, tant voyager à la vitesse d'un piéton change entièrement la perception de l'espace et de l'instant. Quelques heures de canal suffisent pour oublier le calendrier et les contraintes du quotidien. Rendez-vous est donné à notre équipage au port de Hesse, petit village lorrain proche de Sarrebourg, dont le sommet de la côte permet d'apercevoir la ligne bleue des Vosges ! Une météo particulièrement instable nous gratifie d'un magnifique arc-en-ciel au-dessus de la base Le Boat, départ de notre croisière vers l'est à destination de Hochfelden. Ce parcours entre Lorraine et Alsace n'emprunte que le canal de la Marne au Rhin, ouvert à la circulation depuis 1853. Il a longtemps été une voie commerciale essentielle au développement industriel de la région, mais la péniche a lentement cédé la place au camion, au profit d'un trafic aujourd'hui dédié pour l'essentiel à la plaisance.

L'art de bien tenir son cap

Responsable d'une flotte de plus de soixante-dix bateaux, Maureen Schott nous fournit tous les documents et conseils nécessaires à notre voyage. Deux gros classeurs, un pour les cartes et informations pratiques et l'autre pour le bateau, avec toutes les instructions et diagrammes à suivre en cas de problème, nous serviront de guide au quotidien. La matinée est consacrée à la prise en main de notre Horizon 2, l'occasion de découvrir qu'un déplacement de plus de 8 tonnes engendre un certain retard aux commandes de barre et qu'une carène à faible tirant d'eau (1 m) associée à un tirant d'air important (2,90 m) reste sensible au vent latéral. En bref, il faut se concentrer pour aller droit ! D'après le tableau de marche fourni par Le Boat, trois à quatre heures de navigation quotidienne suffisent largement pour effectuer un aller-retour dans la semaine, sachant que les écluses sont en service de 9 heures à 18 heures — un rythme paisible qui laisse du temps pour découvrir les lieux, le vélo permettant d'en élargir le périmètre. Après rangement de nos effets personnels et des vélos sur la plateforme arrière, nous larguons les amarres dans l'après-midi pour une courte étape jusqu'à la marina de Niderviller.

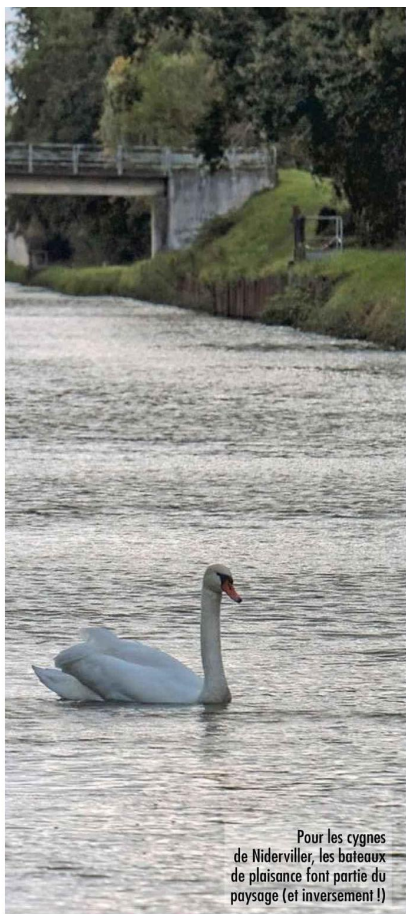
Tous les ports, privés ou communaux, sont indiqués sur les cartes. Pour une unité de 11,50 mètres, les tarifs vont d'une dizaine à une trentaine d'euros la nuit, en fonction de l'escale et des services proposés. On peut aussi profiter des zones d'amarrage gratuites dotées de bollards, ou des berges où l'arrêt est autorisé. Dans ce dernier cas, on peut passer les amarres sur deux longs piquets enfoncés dans la terre à l'avant et à l'arrière (le marteau



Dès notre arrivée, des grains dignes de la façade atlantique balayaient la région.



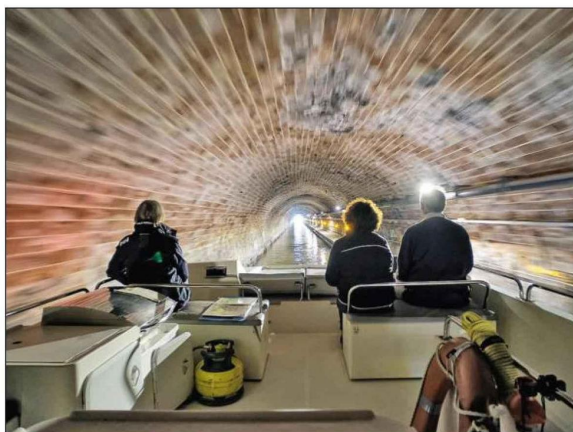
La marina privée de Niderviller offre quelques places visiteurs et toutes les commodités (sanitaires, douche, prise de quai...). Premier — et excellent — repas à l'Auberge du Tannenheim toute proche (tél : 03 87 23 79 41).



Pour les cygnes de Niderviller, les bateaux de plaisance font partie du paysage (et inversement !)



Un ciel enfin dégagé permet de profiter du paysage depuis le pont supérieur.



Même à petite vitesse, le franchissement des tunnels de Niderviller et Arzviller est aussi spectaculaire qu'un manège forain !





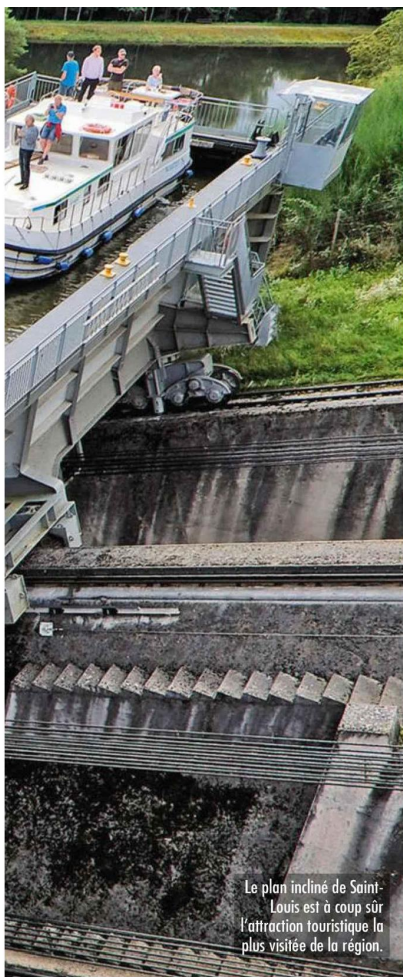
et les piquets font partie de l'équipement fourni, mais il faudra bien vérifier la résistance de l'ensemble avant de quitter le bord !). Au matin, la grisaille de la veille laisse la place à un ciel dégagé. La température est enfin plus conforme à une arrière-saison déjà automnale. Cette étape sera la plus spectaculaire du circuit puisque nous allons emprunter trois ouvrages d'exception, deux tunnels et un ascenseur à bateaux unique en Europe !

Achevée en 1849 après dix ans de travaux, la construction des tunnels de Niderviller et d'Arzwiller avait alors une grande importance économique, car le canal permettait, en complément du chemin de fer, d'exporter la production des industries régionales.

Aujourd'hui, il ne sert plus qu'à la plaisance, mais, vu le rythme soutenu des passages, 8 000 par an, VNF (Voies navigables de France) a veillé à moderniser les deux ouvrages avec un système d'éclairage efficace et de feux de régulation, la largeur du tunnel n'autorisant la circulation que dans un seul sens à la fois – une zone d'attente est disponible à chaque extrémité. Le premier



Les tunnels se franchissent sous le régime de l'alternat, régulé par des feux et des zones d'attente.



Le plan incliné de Saint-Louis est à coup sûr l'attraction touristique la plus visitée de la région.



L'ouvrage est ouvert à la visite, où l'on peut admirer les deux treuils électriques et une exposition didactique sur son fonctionnement et sa construction.



L'Horizon 2 accueille quatre personnes en tout confort et en tout lieu.

APERÇU DES AMÉNAGEMENTS

À bord de l'Horizon 2

Fruit du partenariat entre Le Boat et Delphia, l'Horizon 2 est conçu autour de trois volumes principaux : la zone de vie regroupe le carré, avec table et banquette en C et la cuisine en long, la cabine avant avec sa salle d'eau et sa douche séparée, et la cabine tribord avec sa salle d'eau et douche intégrée. La coque de 11,50 mètres de long pour 4,20 mètres de large permet d'accueillir quatre personnes en tout confort (cinq avec la couchette convertible du carré), mais, en dépit de ses couchettes convertibles, le volume de la cabine supplémentaire est assez réduit.

Le salon, de plain-pied avec le pont arrière, fait la part belle à l'espace et à la lumière, grâce à de larges surfaces vitrées,

le poste de pilotage occupant l'avant tribord. La cuisine est entièrement équipée d'une plaque de cuisson à gaz, d'un four, d'un micro-ondes et d'un réfrigérateur domestique (237 l). Hors saison, le chauffage à air pulsé est très commode pour chasser l'humidité matinale, le rafraîchisseur d'air régulant la température intérieure estivale. Protégé à la demande par un grand bimini, le pont supérieur reçoit le second poste de pilotage, commande de propulseur d'étrave et de poupe comprise – de type hydraulique, ils peuvent fonctionner sans risque en continu. Côté confort, on trouvera une immense banquette en U, avec une table centrale, une plancha à gaz, une douchette et un évier.

Un puissant convertisseur DC/AC permet de disposer, hors prise de quai, d'un courant secteur pur sinus, très pratique pour recharger les appareils numériques en navigation. Un parc de dix batteries est installé au centre du bateau, sous le plancher du carré, un contrôleur électronique permettant de suivre la consommation et l'état de charge de tous les éléments. Très bien isolé, le ballon d'eau chaude est fonctionnel de jour comme de nuit.

• Horizon 2 – Long : 11,50 m
Larg. : 4,20 m – Eau : 600 l
Gasoil : 300 l – Moteur : Nanni Diesel 50 ch – Cabines : 2
SdB : 2 – Couchages : 4 + 1
Tarif : de 1 919 € à 3 439 € la semaine, selon la saison (juin à octobre)



Grâce à la largeur importante du bateau, la surface centrale des aménagements offre une zone de vie fonctionnelle, à l'exception du hublot ouvrant au-dessus du plan de cuisson qui peine à évacuer la vapeur...



Le poste de pilotage de la cabine offre une vue dégagée sur l'extérieur et une instrumentation complète.



La commande de propulseurs avant et arrière est particulièrement intuitive et elle autorise un déplacement latéral, pratique le long d'un quai encombré.

NAVIGATION L'ALSACE-LORRAINE

ouvrage ne mesure que 475 mètres, mais le second atteint 2 307 mètres. Compte tenu de la largeur utile sous la voûte, cinq mètres environ, et de celle du bateau, de l'ordre de 4,50 mètres défenses comprises, une certaine vigilance est de mise pour ne pas toucher les bords. Autrefois dédiée au passage de la locomotive de halage, une banquette latérale sert aujourd'hui à l'entretien et aux servitudes. Des galeries de communication permettent aussi d'accéder au tunnel ferroviaire qui court en parallèle du canal.

L'ascenseur à bateaux d'Arzwiller

Trois kilomètres après la sortie, on arrive aux installations du plan incliné de Saint-Louis-Arzwiller, qui remplace depuis 1969 une ancienne échelle de dix-sept écluses. Son franchissement exigeait à l'époque une journée entière de manœuvres et consommait des quantités d'eau considérables. Aujourd'hui, quelques minutes suffisent pour franchir les 45 mètres de dénivelé séparant les biefs haut et bas. Quatre années de travaux ont été nécessaires pour venir à bout d'une merveille d'ingénierie, dont le fonctionnement repose sur deux lois physiques, la gravité et le principe d'Archimède. Un bac étanche contenant le bateau se déplace le long d'un plan incliné, équilibré par un contrepoids à la manière d'un ascenseur. Comme la péniche pénétrant dans le bac refoule une quantité d'eau équivalente à son volume immergé (ou déplacement), la masse du bac ne change pas, quels que soient la taille ou le nombre de bateaux qui l'empruntent. Grâce au contrepoids, une très faible énergie suffit pour compenser les pertes de frottement et l'inertie du système ; la consommation électrique annuelle ne dépasse pas celle d'un appartement ! Reste que l'échelle des lieux impressionne, avec une masse de 900 tonnes se déplaçant sur 110 mètres de rail à plus de 40° et à une vitesse de plus de 2 km/h.

Résultat, passer d'un bief à l'autre ne prend guère plus d'un quart d'heure.

Nous décidons de passer la nuit le long des quais au pied du plan incliné et d'en profiter pour visiter la cristallerie Lehrer, installée 300 mètres plus loin.

À partir d'Arzwiller, le canal suit le cours naturel de la Zorn, une petite



Le village de Lutzelbourg se traverse en bateau, car le canal suit au plus près le cours de la vallée de la Zorn !



Notre parcours est jalonné par 23 écluses, mais il en comptait 17 de plus jusqu'en 1968.



Les nombreux panneaux de signalisation accrochés au linteau des tunnels servent à rappeler les consignes à suivre tout au long de la traversée.



Plateforme arrière et passavants facilitent l'accès au bateau, quelle que soit la hauteur du quai ou des berges.

INDISPENSABLE

Tout savoir sur l'éclusage

Le parcours de Hesse à Hochfelden n'emprunte aujourd'hui que vingt-trois écluses, mais il en comptait quarante jusqu'en 1968, année de mise en service du plan incliné Saint-Louis à Arzviller. Soit quatre-vingts ouvrages à franchir dans le cas d'un trajet aller-retour ! L'automatisation poussée des ouvertures et fermetures des vannes et portes simplifie considérablement la manœuvre. VNF, qui gère toutes les voies navigables du pays, est allée plus loin encore avec un système de balise radio, qui prévient à la fois le plaisancier de l'état de la prochaine écluse, avec un rappel des feux de navigation, et avertit le réseau qui veille au bon fonctionnement des ouvrages à l'approche du bateau. En cas de dysfonctionnement, une touche d'alerte prévient les opérateurs et sécurise automatiquement l'ouvrage. Sur notre trajet,



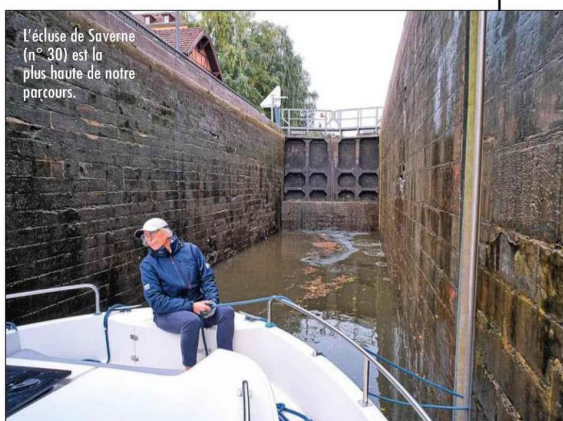
le dispositif fonctionne des écluses n° 18 à 36. Au-delà, le déclenchement reste manuel, avec une tirette suspendue au milieu du canal pour déclencher

Fournie avec les documents de navigation, la télécommande radio permet de déclencher à distance l'ouverture des écluses.

le processus d'ouverture. Une barre à soulever après amarrage dans le sas déclenche automatiquement le reste de la manœuvre, fermeture/ouverture des portes et des vannes.

Un apprentissage rapide

On prend vite l'habitude et le rythme de la manœuvre, qui demande la participation synchronisée de deux équipiers, chargés des amarres avant et arrière. Ils doivent reprendre le cordage dans le sens montant (remontée du courant de l'ouvrage bas à l'ouvrage haut) et le laisser filer dans le sens avalant (descente du courant, de l'ouvrage haut à l'ouvrage bas). Une troisième personne n'est pas de trop pour passer l'amarre autour des bollards en haut des plateaux des deux rives. La hauteur d'eau tourne autour de 2,50 mètres dans la plupart des écluses rencontrées, à l'exception de celle de Saverne, deux fois plus élevée. Côté bateau, les propulseurs d'étrave et de poupe permettent d'entrer à peu près dans l'axe de l'écluse, mais le vent et les courants de chasse peuvent jouer des tours au barreur ! À condition de contrôler sa vitesse,



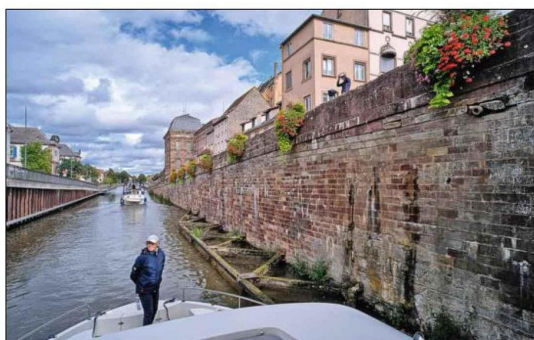
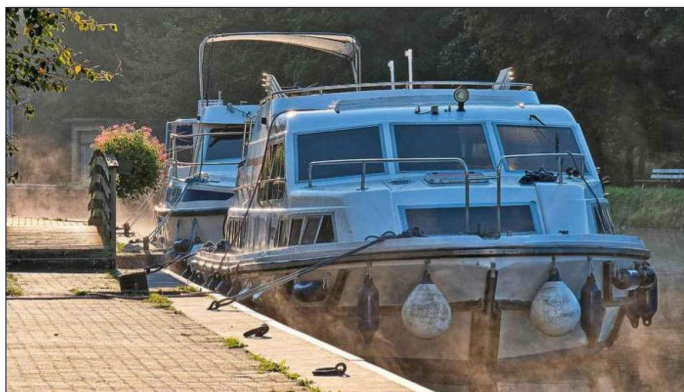
L'écluse de Saverne (n° 30) est la plus haute de notre parcours.

les nombreuses défenses et protections de la coque sont là en dernier recours. Pour éviter de gaspiller l'eau du canal (la ressource est précieuse, même dans l'est de la France), il est d'usage de ne pas passer en solitaire et d'attendre un autre bateau avant d'utiliser une écluse. Le gabarit Freycinet de 1879 a fixé la longueur des sas à 39 mètres, ce qui permet d'accueillir jusqu'à trois bateaux de plaisance. Dans ces conditions, fréquentes en haute saison, il faut prendre garde à laisser une distance de sécurité de deux ou trois mètres avec les portes. Elles sont pour la plupart dotées d'un seuil en béton, découvrant en fin de bassinée, et sur lequel il vaut mieux éviter de poser l'hélice !



Une tirette manuelle permet aussi de déclencher l'éclusage, de Steinbourg à Hochfelden et au-delà.

NAVIGATION L'ALSACE-LORRAINE



Quand l'air froid du matin rencontre l'eau chaude du canal, une légère brume flotte dans la vallée.

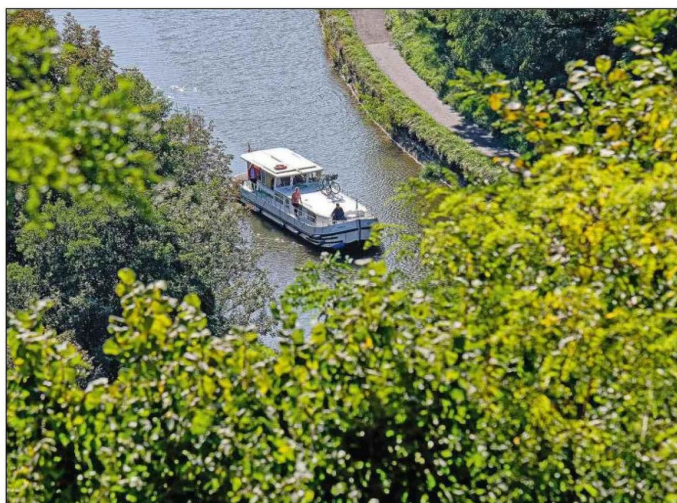
Le canal, qui contourne le château des Rohan et son parc, pénètre au cœur de la ville de Saverne.



rivière mosellane de 100 km de long. Le tracé pittoresque et sinueux au cœur de la forêt de Saverne est ponctué de treize écluses dont la dernière ouvre directement sur la ville. Le canal fait ensuite le tour du château des Rohan, dont l'immense façade et l'esplanade font face au port. Le vent soufflant en rafales à plus de 20 nœuds, nous doublons les amarres pour maintenir le bateau perpendiculairement au quai.

Saverne, une ville chargée d'histoire

Les superbes façades à colombage du centre-ville montrent que nous sommes désormais en territoire alsacien. Nous en profitons pour faire le tour du château des Rohan, érigé à la fin du ^{xviii} siècle sur les ruines d'un ancien château médiéval. Le cardinal Louis René Edouard de Rohan-Guéméné, chargé du palais, a dû s'exiler avant la fin des travaux, interrompus par la Révolution. Il a fallu attendre Napoléon III pour voir l'immense bâtisse de 140 mètres de long achevée en 1857. Le château servira de caserne jusqu'en 1918. Dans les années 1950, il devient bâtiment municipal pour abriter diverses institutions culturelles et administratives, dont un musée d'art et d'histoire, une salle de spectacle, l'école élémentaire ou l'auberge de jeunesse. L'église et le cloître des Récollets sont situés à quelques rues du château, sur le site d'un couvent gothique fondé au ^{xiv} siècle.



Le site du château de Lutzelbourg offre un point de vue spectaculaire sur la vallée.

La galerie du cloître en grès rose est ornée d'une fresque de scènes bibliques, datant du ^{xvii} siècle. Au centre, le jardin monastique met à l'honneur une cinquantaine de plantes médicinales de la région – un lieu patrimonial propice à la contemplation, mais ouvert aujourd'hui à des activités artistiques contemporaines. Une courte étape avant

Hochfelden nous mène au port de Steinbourg. Ouvert depuis 2021, il est autonome en énergie grâce à une installation de panneaux solaires. Situé sur une colline bordant le canal, le petit village abrite une église imposante, Saints-Pierre-et-Paul, construite en 1897. Après un détour par la brasserie *Meteor* (voir Guide pratique), il est possible d'aller jusqu'à



Les voies d'eau
ont joué un rôle
essentiel dans
l'histoire de
l'Alsace-Lorraine.



L'église Saints-Pierre-et-Paul domine le petit village de Steinbourg depuis le début du ^{xx}e siècle.

TOURISME FLUVIAL

Le groupe Le Boat

Aujourd'hui leader du tourisme fluvial, avec dix-sept régions de navigations différentes en France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Grande-Bretagne, Irlande, Italie et Canada, l'entreprise britannique a connu des débuts modestes, sa flottille d'origine, baptisée Blue Line, ne comptant en 1969 que huit unités ! Mais, grâce à son fondateur, Michael Sreat, elle a rapidement pris de l'importance en associant trois marques en 2007, Crown Blue Line, Connoisseur, constructeur de bateaux, et Emerald Star, loueur irlandais, sous le nom de Le Boat. Depuis 2014, elle s'est associée au chantier polonais Delphia, pour développer une gamme d'embarcations fluviales modernes, appelée Horizon, qui compte aujourd'hui 203 exemplaires de 9 à 13 mètres. Le partenariat a été renouvelé l'an dernier avec la signature d'un accord avec Bénéteau, propriétaire de Delphia depuis 2018, pour fournir, dans une période de dix ans, 400 unités supplémentaires, dont la toute nouvelle gamme de luxe Liberty.

À terme, tous les bateaux devraient bénéficier d'une propulsion entièrement électrique, propre, silencieuse et parfaitement adaptée au domaine fluvial, mais, face aux nombreux obstacles techniques et réglementaires, la mutation risque, comme pour l'automobile, de prendre encore un peu de temps... • Pour en savoir plus : www.leboat.fr





Biefs et ouvrages d'art ajoutent au charme particulier du paysage fluvial.

Strasbourg, mais, à moins de disposer d'une semaine supplémentaire, il vaut mieux s'épargner une trentaine de kilomètres de lignes droites canalisées dans la plaine, au profit des navettes ferroviaires qui font la liaison avec Strasbourg en moins d'une demi-heure.

Un retour aussi riche que l'aller

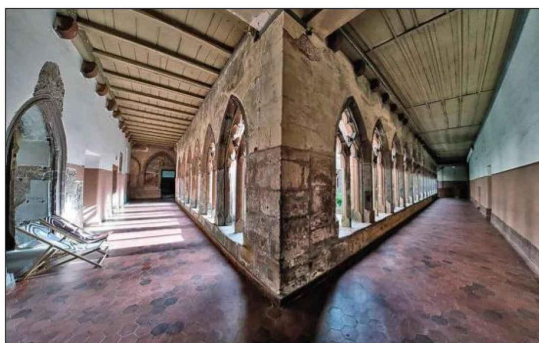
Il est temps pour nous de penser au retour, mais avec un arrêt prolongé à Lutzelbourg. Le village ne compte pas moins de trois ports, dont un privé situé en amont du village et doté d'une capitainerie. Les deux autres sont municipaux et installés au centre, avec des bornes à monnayeur plus ou moins fonctionnelles... Nous en profitons pour visiter les ruines du château (voir Guide pratique), qui offre par ailleurs une vue panoramique sur le massif des Vosges, parcouru d'innombrables sentiers de randonnée. Nous empruntons de nouveau l'ascenseur à bateaux de Saint-Louis-Arzviller, mais, cette fois, dans le sens de la montée. Toujours aussi spectaculaire, il nous donne l'occasion de profiter du paysage sous les ardeurs d'un soleil d'été indien. Nous retrouvons Niderviller, puis Hesse au bout des deux tunnels, et nous profitons de notre avance sur le tableau de marche pour découvrir le paysage un peu plus loin à l'ouest. Nous finissons par amarrer le bateau le long des quais de Xouaxange, à proximité du pont qui mène au petit village lorrain de trois cents âmes. Retour à Hesse pour remettre l'Horizon 2 à sa place de quai, procéder aux formalités de fin de contrat et quitter, à regret, les lieux. Cette semaine à bord nous a rappelé que, contrairement aux impératifs de l'époque, il était vraiment inutile d'aller vite et loin pour s'ouvrir au monde... ■

Remerciements

Nous remercions toute l'équipe de la base Le Boat à Hesse pour la qualité de leur accueil. Mentions spéciales à Emily Deighton, chargée de la communication du groupe Le Boat, et à Maureen Schott, responsable de la base de Hesse et encyclopédie vivante du patrimoine fluvial de la région.



À l'escale, l'immense façade du château des Rohan peut s'admirer depuis le salon du bateau !



Situé en plein centre-ville, le cloître gothique des Récollets est l'un des plus beaux d'Alsace.



Les écoliers de Saverne ont la chance d'étudier dans un cadre historique, avec une cour de récréation digne de Versailles !