

Un plaisir silencieux

Fin juillet, «marina.ch» s'est rendu à vélo jusqu'en Alsace et a passé une semaine sur la péniche électrique «Saverne». Le dernier modèle du constructeur Nicols a contribué de la plus belle des manières à des moments de détente exceptionnels et on ne peut plus dépayés.



02

03

- 01 La voie est bientôt libre pour la traversée du tunnel d'Arzwiller.
- 02 Le bateau électrique Quattro Fly C Green a été mis en service en juin 2022.
- 03 Aussi silencieux que sur un bateau électrique: à vélo depuis Bâle jusqu'à Saverne.
- 04 On trouve des stations de recharge rapide partout sur le canal de la Marne au Rhin.

01

04

- 01 Au pied du Plan incliné de Saint-Louis / Arzwiller, il est possible de recharger encore une fois les batteries.
- 02 Il est très facile de remplir le réfrigérateur du bord dans la charmante ville de Saverne.
- 03 Porte d'entrée de l'ascenseur à bateaux, qui permet de franchir un dénivelé d'environ 45 mètres et remplace 17 écluses.



01



02

Tania Lienhard | lit, Fränzi Senn

Voilà cinq jours que nous sommes descendues du train à Bâle pour monter sur nos vélos et prendre la route vers l'Alsace. J'ai l'impression que cela fait déjà une éternité. Est-ce dû à la lenteur inhérente de notre mode de transport? Ou au fait que nous ayons déjà vécu tant de choses en si peu de temps?

Lundi, nous avons pris nos vélos et avons pédalé en quatre jours jusqu'à Strasbourg, en passant par Neuenburg am Rhein et Rheingausen, pour arriver ensuite à Saverne. Un trajet à vélo qui nous a menés en grande partie le long des rives du Rhin: un itinéraire d'une beauté folle et, contrairement à nos attentes, d'un très grand calme aussi. J'aurais pu continuer à circuler ainsi pendant des semaines, avec ce sentiment indescriptible de liberté et d'indépendance. Être à l'extérieur toute la journée, en déplacement... Que demander de plus? Bien entendu, nous nous réjouissons également de ce qui allait suivre – et qui était la raison pour laquelle nous avons fait le voyage jusqu'ici: une semaine de navigation en péniche sur le canal de la Marne au Rhin. Et le bateau qui nous attendait n'était rien de moins que le tout nouveau modèle électrique de Nicols, le Quattro Fly C Green, qui a été inauguré en juin 2022 et sur le flybridge duquel je suis actuellement assise. Dans quelques minutes, nous allons lever l'ancre et découvrir l'Alsace d'une tout autre manière. Il s'agira de ma première croisière à bord d'un bateau électrique, et je me réjouis de découvrir ce qui nous attend. Une chose est toutefois d'ores et déjà sûre: Saverne est la plus grande ville qui se trouve sur notre itinéraire. C'est pourquoi nous sommes arrivées un jour plus tôt et avons passé la nuit dernière au château de Haut-Barr. Construit vers 1123, ses ruines actuelles constituent une attraction incontournable pour les touristes, qui peuvent profiter, par temps clair, d'une vue dégagée jusqu'à Strasbourg. Raison également de leur surnom: «l'œil de

l'Alsace». Nous n'avons bien entendu pas passé la nuit dans les ruines elles-mêmes, mais dans l'une des belles chambres de l'hôtel construit sur le site du château. Une récompense parfaite aux efforts que nous avons dû fournir pour la rude montée à vélo jusqu'au château.

C'est parti!

La séance d'introduction donnée par Nicols est désormais terminée, et les courses pour la semaine sont faites. Nous mettons alors le moteur en marche – celui-ci se révèle à peine audible. Quel plaisir! Nous sommes parées pour la première journée qui s'annonce chargée! Notre première destination pour la nuit se trouve directement au pied du célèbre Plan incliné de Saint-Louis / Arzwiller, un ascenseur à bateaux qui remplace dix-sept écluses. Pour y arriver, il nous faut toutefois passer d'abord douze écluses, et ce, en montée! N'étant que deux à bord du bateau jusqu'à mercredi, nous voilà déjà fort occupées: étant donné que les premières écluses fonctionnent à la chaîne, nous n'avons presque aucun temps mort. Et ce, en haute saison, au mois de juillet. Environ cinq heures plus tard, nous

arrivons à notre destination du jour, qui s'avère très différente de ce à quoi nous nous attendions: à côté de nous, seuls deux autres bateaux profitent de cette place d'amarrage parfaite pour y passer la nuit. Avant d'accoster, nous voulons toutefois recharger les batteries de notre péniche, étant donné que nous ne pouvons pas le faire à la prise de quai durant la nuit. Il n'y a par ailleurs que peu de ports dans cette zone de navigation, et les quelques rares sont de petite taille. Une croisière qui convient donc parfaitement à tous ceux qui aiment profiter de la nature et s'amarrer «sauvagement» où bon leur semble. Et les occasions pour le faire ne manquent pas – dont les embarcadères officiels, qui permettent de se passer des sardines surdimensionnées rangées à l'arrière. Nous nous rendons donc à la station de recharge rapide devant l'ascenseur à bateaux et branchons notre câble d'alimentation pour environ une heure. Après cette journée éprouvante, la charge restante de la batterie se situe encore à environ 70 pour cent. Le fait que nous n'ayons rencontré

«En panne! Il fait trop chaud pour la machine»



03



Informations nautiques

Entreprise française, Nicols construit des péniches, les loue et gère des bases de charter. Rien qu'en France, des yachts Nicols sont disponibles dans douze régions. Nicols possède en outre des bases en Allemagne, aux Pays-Bas, au Portugal et en Hongrie. Les Suissesses et les Suisses peuvent réserver des vacances sur des péniches Nicols auprès de Media Reisen Basel, Aquatravel Horgen, Atelier de Voyage Lausanne et Marina Travel Zweisimmen.

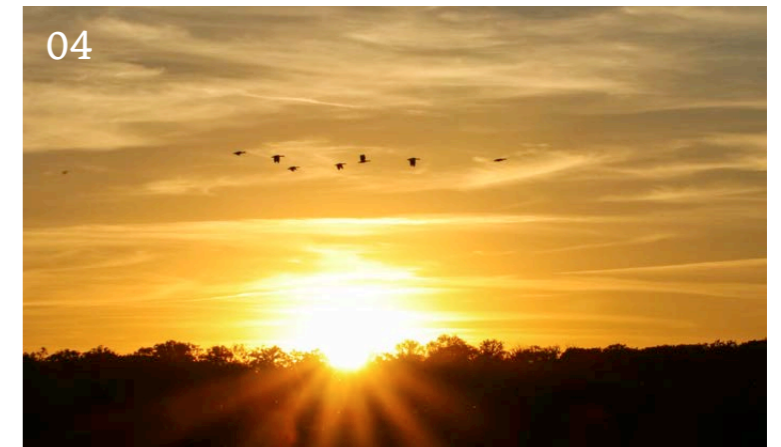
- 01 Débarcadère près de Gondrexange: une place d'amarrage parfaite, orientée dans l'axe est-ouest.
- 02 Sur certains tronçons, nous n'avons rencontré aucun bateau pendant des heures.
- 03 Un rat d'eau près de l'écluse de Réchicourt-le-Château.
- 04 Coucher de soleil et vol d'oiseaux au port du Houillon.



Sans vertige

Le matin du deuxième jour, nous prenons un petit déjeuner paisible avant de nous rendre à «l'écluse des écluses». En service depuis 1969, l'ascenseur à bateaux permet de franchir un dénivelé de 44,55 mètres entre Saint-Louis / Arzwiller et la vallée de la Zorn. Le spectacle est fascinant, et le fait que nous soyons toutes seules dans la «baignoire» qui nous amène en haut relève du pur hasard. Une fois au sommet, nous continuons une demi-heure durant, jusqu'à ce que nous devions nous arrêter devant le premier des deux tunnels. Le feu est au rouge, et un autre bateau attend devant l'entrée. Nous ressentons un certain malaise – je n'avais jamais emprunté un tunnel sur l'eau. Le canal est en outre très étroit, et nous ne pouvons parcourir que très lentement la distance de près de 2800 mètres au total. Après une trentaine de minutes, le feu passe au vert et nous nous préparons. Le trajet dans le tunnel s'avère finalement être un rafraîchissement bienvenu au vu de la température qui dépasse les 35 degrés au soleil. Il nous faut néanmoins rester concentrés et ne pas nous laisser distraire par les chauves-souris qui volent de temps à autre devant nous.

Le tronçon qui suit les tunnels se révèle extrêmement différent de ce que nous avons vu jusqu'à présent: pas une seule écluse ni aucun autre obstacle en vue pour les deux prochains jours. Cependant, le canal se rétrécit de temps en temps de manière radicale, si bien que nous avons l'impression de devoir rentrer le ventre à chaque fois que nous passons par ces endroits. Nous admirons les paysages, dont les vastes



aucun problème aujourd'hui est de très bon augure pour le reste de la semaine. Baptisée «Saverne», notre péniche électrique peut naviguer huit heures non-stop avant de devoir être rechargée. Bien que cela puisse paraître quelque peu contraignant de prime abord, cela n'est en fait pas du tout le cas: au cours des sept jours de croisière, nous n'avons en effet jamais risqué de manquer de courant. Les «stations de recharge» se trouvent toujours à portée et sont bien réparties sur tout l'itinéraire de Saverne à Harskirchen, là où se trouve la deuxième base de Nicols. Tout au long de notre croisière, nous faisons toujours en sorte de placer les pauses dédiées à la recharge à un moment qui nous convient le mieux et en profitons pour manger le repas de midi à bord, pour visiter les environs ou pour faire une petite sieste. Le «Saverne» ne manque jamais d'attirer les regards, aussi bien des conductrices et conducteurs d'autres péniches que des passantes et passants. On voit qu'il est encore neuf, avec ses couleurs claires qui scintillent au soleil. Son aménagement s'avère également très confortable et comprend un lave-vaisselle ainsi qu'une climatisation. Nous n'avons à vrai dire pas l'intention d'utiliser cette dernière, excepté lorsque la chaleur se révèle vraiment insupportable et que nous sommes alimentées en électricité au quai dans un port. Car, après tout, nous ne souhaitons pas enclencher le générateur diesel. Ce que nous ne faisons même pas le jeudi, alors que nous sommes déjà sur le chemin du retour vers Saverne et que nos corps ainsi que l'ascenseur à bateaux d'Arzwiller font grève en raison de la chaleur. Mais nous reviendrons sur cet épisode plus tard.





01



02

champs s'alternent avec des tronçons ressemblant à une jungle et d'autres plus industriels. Nous passons notre deuxième nuit près de Gondrexange. Pas de port ici non plus, mais un embarcadère officiel pour les bateaux, dont nous profitons, seules. La place d'amarrage est parfaitement orientée dans l'axe sud-ouest: alors que nous admirons le coucher du soleil par-dessus la proue du bateau, nous contemplons son lever à la poupe le lendemain matin. Quel magnifique spectacle!

Notre prochaine étape est toute proche. Il s'agit du port du Houillon, où nous souhaitons rester deux jours, car notre équipage va s'agrandir: deux amies ont en effet prévu de nous rejoindre sur le bateau mercredi. Afin d'atteindre notre destination, nous quittons le canal de la Marne au Rhin, long de 293 kilomètres, et bifurquons dans le canal de la Sarre. À peine cinq minutes plus tard, nous arrivons déjà au port du Houillon, où nous avons fort à faire: nous explorons les environs avec les vélos que nous

avons emportés avec nous et nous rendons à l'une des plus grandes écluses fluviales de France, l'écluse de Réchicourt-le-Château. Construite en 1965, cette dernière remplace six autres écluses et permet de gagner près de six heures. Elle est située sur le canal de la Marne au Rhin, qui a été construit principalement pour le transport de marchandises. Jusqu'en 1930, le halage se faisait principalement à l'aide de chevaux, puis électriquement. D'anciennes locomotives de halage peuvent encore être admirées à certains endroits sur la rive, par exemple à Lutzelbourg près de Saverne.

Tout a une fin

Une fois nos amies arrivées, nous prenons le chemin du retour. Nous avons deux jours devant nous pour traverser les tunnels, l'ascenseur à bateaux et les douze écluses – ce qui est amplement suffisant pour le faire à un rythme tranquille. Nous prévoyons de passer la première nuit avec l'équipage complet au port du Houillon, puis de faire une halte nocturne au pied du Plan



03

01 Atmosphère matinale au port du Houillon sur le canal de la Sarre.

02 Après le bref changement de météo et les températures plus basses qui en ont résulté, l'ascenseur à bateaux a de nouveau fonctionné correctement.

03 Traversée de la commune de Lutzelbourg peu avant Saverne.

incliné de Saint-Louis / Arzviller, pour enfin nous rendre à Saverne. Mais les choses se passent différemment...

La journée du jeudi démarre par une chaleur extrême, et même le vent sur le bateau ne suffit pas pour nous rafraîchir. Tandis que la température atteint les 38 degrés, nous ne sommes pas les seules à transpirer... À peine arrivées à l'ascenseur à bateaux, nous constatons que quelque chose ne va pas: trois embarcations sortent en marche arrière du bassin de l'ascenseur. «En panne! Il fait trop chaud pour la machine», nous explique un employé des vnf, les «Voies navigables de France». Dans l'idéal, nous espérons donc pouvoir passer la nuit à proximité afin de descendre directement à Arzviller le lendemain et recharger la batterie de notre péniche. Mais nous apprenons que cela est strictement interdit. Suite à un accident survenu il y a neuf ans, lors duquel la porte de l'ascenseur à bateaux n'a pas pu se fermer en raison d'un bateau coincé, ce qui a provoqué une vague d'aspiration qui aurait pu causer des dégâts importants, les responsables ont alors construit une sorte de sas de sécurité juste derrière le tunnel d'Arzviller, à environ trois kilomètres en arrière. Nous devons à présent passer derrière

cette porte et nous amarrer à l'entrée – ou à la sortie – du tunnel. C'est ce que nous faisons, avec cinq autres bateaux. Immédiatement après la panne, les vnf ont fermé les tunnels afin que les bateaux ne s'accumulent pas sur les quelques kilomètres du tronçon.

Cette apparente malchance se révèle en fin de compte une aubaine: juste à côté de notre place d'amarrage se trouve en effet la «Vallée des Éclusiers», qui longe les dix-sept écluses mises hors service depuis la construction de l'ascenseur à bateaux. Explorant les environs, nous tombons par hasard sur une magnifique crêperie dans l'ancienne maison éclusière 2: «Papar Hasard». Cette dernière est tenue par Valérie, une femme joviale, qui adoucit notre soirée grâce aux délices préparés par ses soins. La crêperie ne constitue qu'une partie de la «Vallée des Éclusiers», qui a été nouvellement revalorisée et se prête aussi bien aux promenades qu'à l'escalade ou aux excursions à vélo.

Le lendemain, nous entamons avec bonne humeur la dernière étape du retour jusqu'à Saverne et arrivons au port aussi silencieusement que nous l'avions quitté une semaine plus tôt. 🚶