



Texte et photos : Randolph Nott et Renate Thieme

## LA CROATIE : L'UNE DES PLUS BELLES ZONES NAVIGABLES D'EUROPE

UNE HISTOIRE QUI REMONTE À PLUS DE 2000 ANS, DES PAYSAGES IMPRESSIONNANTS, DES BAIES IDYLLIQUES PEU FRÉQUENTÉES ET DES PORTS CONVIVIAUX, TRÈS TRANQUILLES OU AU CONTRAIRE TRÈS ANIMÉS, LA CROATIE PROPOSE TOUT CE QU'UN PLAISANCIER PEUT DÉSIRER. GRÂCE À NOTRE GRAND STURDY 40.9 SEDAN, NOUS DÉCOUVRONS LA CROATIE AVEC UN REGARD COMPLÈTEMENT NEUF !

Pour rentrer tout de suite dans le vif du sujet : depuis le début des années 80, nous avons navigué avec différents navires sur la mer Adriatique, mais nous n'avions jamais connu un bateau aussi confortable et sûr ! Le nom de notre bateau, Hippo, est tout à fait approprié sur l'Adriatique, car bien que l'on appelle parfois cette mer « la baignoire », elle peut se révéler très désagréable en cas de bora (un vent froid qui déboule à très grande vitesse des montagnes et qui souffle sur la mer). Dans des circonstances atmosphériques où notre ancien bateau à voile commençait à craquer et où nous nous précipitions sur nos gilets de sauvetage, le Linssen fait honneur à son nom et flotte sans problème sur l'eau comme un gros hippopotame. Mais commençons par le début.

Après un voyage inaugural sur la Meuse, le Waal et le Rhin, le bateau nous a été livré le 6 juin 2013 à Izola (Slovénie), et nous avons pu faire notre premier voyage avec lui : de Izola vers notre port d'attache /imuni sur l'île croate de Pag. Le trafic maritime est encore assez

intense le long de la côte slovène et de l'Istrie, de sorte que nous devons faire très attention afin de contourner les grosses bouées maritimes. Mais après avoir traversé le golfe de Kvarner et quitté la côte de l'Istrie, la navigation devient de plus en plus tranquille en dépit du fait que ce soit la saison des vacances. Nous avons bien entendu mouillé en divers endroits, comme à Rovinj. C'est une ville à l'histoire mouvementée : au deuxième siècle, les Romains l'ont baptisée Ruginium, un nom que les slaves ont remplacé au septième siècle par celui de Rovinj. Elle vaut la peine d'être visitée, car c'est un reflet de son histoire particulièrement riche, avec ses ruelles étroites, les bâtiments de style roman et gothique, des éléments de la Renaissance ainsi que du baroque et de l'époque néoclassique. Un bâtiment que le visiteur ne peut absolument pas manquer est la cathédrale Sainte Euphémie, dont le campanile de 60 m de haut, qui date du XVIIIe siècle, est surplombé d'une statue de bronze de Sainte Euphémie, la sainte patronne de Rovinj.

Pula est une ville toute aussi intéressante à visiter, et dont l'histoire remonte à plus de 7 000 ans. La ville a été conquise par les Romains en 177 av. J.-C., et c'est sous l'empereur Auguste que fut construit l'amphithéâtre qui est aujourd'hui l'une des curiosités les plus importantes de l'endroit. Outre l'amphithéâtre, on peut encore admirer le temple d'Auguste, relativement bien conservé, ainsi que les vestiges des murs et des portes de la ville, ainsi que ceux de deux théâtres.

Après un voyage en mer de plus de 14 jours avec plusieurs arrêts au cours duquel non seulement l'histoire nous a intéressés, mais également des baies pittoresques, nous sommes arrivés à notre port d'attache Simuni sur l'île de Pag. Cela fait déjà de nombreuses années que nous nous y sentons comme chez nous. Nous sommes particulièrement attachés à l'atmosphère conviviale de ce port de yachts qui est l'un des plus petits de la côte croate. Pag n'est pas seulement réputé pour ses broderies, qui sont encore aujourd'hui réalisées à la main avec une patience infinie, mais également pour son fromage de brebis fabriqué dans des fromageries qui ont été modernisées en partie grâce aux subventions européennes. C'est dans ces fromageries que l'on traite le lait de toutes les brebis qui vivent sur l'île, ainsi que sur la plupart des îles voisines inhabitées dont le sol semble à première vue n'être composé que de pierres et de gravier. Si vous jetez l'ancre dans l'une des baies de ces îles inhabitées (par exemple l'île de Maun), vous verrez souvent les moutons venir le soir sur la plage pour boire de l'eau de mer. C'est la salinité de l'eau et des herbages qui donnent à ce fromage son goût unique. Un autre élément qu'il faut absolument visiter concerne les oliveraies de plus de 1 500 ans qui



se trouvent au nord-ouest de l'île de Pag, près de Lun. Comme sur les autres îles croates, l'huile d'olive est une importante source de revenus.

L'île de Pag, qui est à une heure de route environ de Zadar au centre de la Dalmatie, convient très bien comme base de départ pour de courtes ou de longues croisières. Le choix du Sedan « Longtop » – le toit le plus long sur le cockpit – est certainement dû à notre expérience en la matière : un soleil implacable, qui non seulement réchauffe fortement la mer (en juin la température de l'eau de mer peut parfois atteindre 28° C), mais qui peut également être sans pitié pour le pilote et son équipage ! Un bateau idéal donc pour les « gens du Nord » moins habitués au soleil. D'ailleurs, la forme du bateau est assez unique pour la région, et nous nous sommes donc habitués à ce que tous les regards se tournent sur nous dans chaque port que nous visitons. Même les propriétaires de super bateaux doivent reconnaître que le confort à bord d'un Linssen est impressionnant ! Et cela vaut également en cas de gros grains et de circonstances qui sont un défi même pour les navigateurs à voile, et qui obligent les bateaux rapides à aller s'abriter dans un port.

Mais nous en avons assez dit à propos du navire. Pendant notre séjour en Croatie en juin 2014, nous avons pour la première fois fait de petits voyages que nous vous racontons ici. Depuis le port des yachts ACI de Simuni, nous naviguons le long de la ville portuaire de Novalja, ville très animée et très populaire auprès des jeunes touristes, et poursuivons sur un cap de 330° en direction de Rab, le long de l'île de Pag. À tribord, nous voyons les anciennes oliveraies proches de Lun que nous avons déjà évoquées. Proche du littoral, la petite ville endormie de Tovarnele. À hauteur de la bouée, nous changeons notre cap pour le 350°, et nous nous dirigeons directement vers la baie de Cifnata. Le sol sablonneux est l'idéal pour jeter l'ancre, mais pendant la journée la baie est remplie de journaliers qui la quittent le soir à bord de petits bateaux ou bien de bateau-taxis. Il ne nous faut même pas cinq heures pour atteindre cette étape en naviguant de manière très relax à 5,5 nœuds, et nous nous préparons pour la nuit. Nous profitons de la tranquillité de la soirée, et nous levons l'ancre après le petit déjeuner pour nous diriger vers le port de Rab (44° 45' N, 14° 46' E). Nous apercevons déjà de loin les quatre tours caractéristiques de la vieille ville bâtie sur un rocher abrupt. Avant de rentrer dans le port de Rab, toute une armada de petits et de grands bateaux vient à notre rencontre, tel un essaim de mouches. Tous se dirigent vers l'une des plus belles baies de la région pour y nager et y prendre des bains de soleil. Cela fait notre affaire, car nous avons à présent davantage de place dans le port. Le port des yachts se trouve en face du quai du port ordinaire de la ville, et il y a toute la place que l'on veut pour s'y amarrer. Mais moyennant une petite rétribution de 20 kuna/h (environ 2,50 euros), il est également possible de s'amarrer le long du mur du quai du



port de la ville. Grâce aux hélices de proue et de poupe du Linssen, l'amarrage ne pose aucun problème ! L'avantage est que l'on est directement dans la vieille ville, et que l'on ne doit pas contourner les épis comme lorsque l'on est dans le port des yachts. La petite ville de Rab a plus de 2 000 ans, et ses petites ruelles et ses nombreuses églises lui donnent une atmosphère tout à fait spécifique. Avec Rovinj et Zadar, elle est considérée comme l'une des trois perles culturelles et historiques de la Croatie du Nord. Il y a beaucoup de restaurants où l'on peut très bien manger, et nous n'en citons ici que deux. Le premier est le « Paradiso », un restaurant qui a beaucoup de style (en langue croate « Restoran »), logé dans l'ancien porche de la ville et du palais Cernato. Il dispose de sa propre galerie de peintures que le propriétaire fait volontiers visiter aux amateurs. La slivovitsj est faite maison, tout comme le vin qui figure au menu. Les objets d'art qui décorent le restaurant et lui confèrent son atmosphère particulière démontrent également que l'art et la gastronomie vont ici de pair.

Un petit restaurant plus rustique est le « Rab », qui est une « konoba », autrement dit une sorte de taverne avec des poutres apparentes et une galerie conviviale, et celle-ci est particulièrement à recommander en raison de sa cuisine excellente à prix modéré. Ce que l'on remarque surtout en Croatie, c'est que la jeune génération préfère parler l'anglais tandis que les Croates plus âgés comprennent davantage l'allemand. Mais d'une manière générale, on peut très bien se faire comprendre partout. Par ailleurs, nous étions cinq à voyager à bord du Linssen, et personne n'a eu le sentiment d'être à l'étroit (ce qui est notamment dû au fait que le cockpit est très spacieux, bien qu'une bâche de protection soit nécessaire en cas de pluie).

Après un bon repas et une visite approfondie de la ville, nous sommes repartis le soir et avons de nouveau passé une nuit dans la baie de Cifnata. Nous avons ensuite poursuivi notre route le matin suivant en suivant le cap de 253° en direction de l'île de Cres. Au cours du voyage, nous avons effectivement été surpris par un « bora » moyennement fort, et il nous a paru plus judicieux de faire un

arrêt dans la baie de Toverascica de l'île de Cres, et d'y passer la nuit. Nous l'avons également fait en partie pour épargner nos autres passagers, moins expérimentés. Le jour suivant, nous avons navigué vers le sud-est le long de l'île, pour poursuivre ensuite tranquillement entre les îles de Cres (à tribord) et de Losinj (à bâbord) par le canal de Losinjski en direction de la petite ville d'Osor. À Osor, les îles de Cres et Lofinj sont séparées par un canal de 11 m de large creusé il y a plus de 2 000 ans. Le pont est ouvert deux fois par jour, à 9 heures et à 17 heures. Pour les bateaux en attente, il y a un champ de bouées et un chenal de navigation clairement balisé. Le champ de bouées nous donne l'occasion de nous amarrer et nous nous rendons à terre avec le Zodiac. Notre canot est muni d'un moteur électrique Torpedo hors-bord de 4 ch qui permet une propulsion tranquille et (presque) sans bruit.

Au temps des Romains, Osor était un lieu stratégique qui comptait environ 20 000 habitants. En effet, le canal d'Osor faisait partie de la voie navigable qui allait d'Aquileia à Salonae. La ville comptait des temples, un forum, des théâtres et des palais, et était entourée de murs épais. Elle était aussi le port d'attache de la marine de Ravenne, et devint un évêché en 530. La ville fut plus tard dévastée par les Sarrasins, et perdit son importance. Aujourd'hui, on n'y trouve plus qu'un village avec à peine une centaine d'habitants, mais avec des vestiges de l'Antiquité qui valent d'être vus.

Nous poursuivons en mettant le cap à 148° sur l'île d'Ilovik, en passant le long de Losinj (à tribord) et d'Orjule (à bâbord). Au sud-est de Losinj se trouve une petite île inhabitée (Kozjak), que nous laissons à bâbord, pour chercher ensuite à l'ouest de l'île d'Ilovik une baie appropriée pour y jeter l'ancre. Nous trouvons l'endroit de notre nuitée au sud de l'île dans la baie de Pažine, et la journée se termine calmement.

Le lendemain matin, nous avons mis le cap (132°) sur Ugljan. Nous passons au large de Silba (à bâbord) et de Premuda et Ist (à tribord). Au sud de Silba nous avons dû légèrement modifier notre cap afin de bien aborder Sestrunj (tribord) avec les îles Tri Sestrice, et pour atteindre l'île d'Ugljan. Nous nous amarrons dans le port des yachts « Olive Island » près de Sutomiscica où l'on a construit un nouveau port de yachts équipé de toutes les facilités.

Après avoir passé une nuit tranquille et fait l'appoint de nos provisions (eau comprise), nous mettons le cap sur Zadar. Entre Ugljan et Zadar se trouve le canal de Pasmanski que nous parcourons en moins d'une heure, avant de nous amarrer dans le port des yachts de Zadar. Il s'agit d'un port très étroit qui représente un véritable défi pour un bateau de 40 pieds. Le Linssen, un peu lent de par sa construction, n'a eu aucun problème en l'occur-

## LA CROATIE : L'UNE DES PLUS BELLES ZONES NAVIGABLES D'EUROPE

rence, entre autres grâce à la combinaison des hélices de proue et de poupe. Ce n'est toutefois pas un port que nous recommandons, car il est très cher et très fréquenté. Pour les quelques heures que nous y sommes restés afin de visiter la ville, on nous a directement porté en compte le tarif complet de 24 heures (y compris l'eau et l'électricité que nous n'avons absolument pas consommées). C'est très inhabituel dans un port de yachts, car la plupart proposent également un tarif pour une demi-journée. Il vaut donc mieux soit y rester une journée entière, soit lui préférer le port des yachts de Borik. Comme nous l'avons déjà dit, la ville de Zadar en elle-même est une véritable perle qu'il faut absolument visiter. Il n'est donc pas étonnant que les navires de croisière AIDA y fassent également escale. Les ferries qui font constamment la navette exigent également de l'espace, et on est donc vraiment content lorsque l'on quitte toute cette agitation (surtout si l'on a passé des jours précédents en toute tranquillité).

Sur le voyage de retour vers l'île de Pag, nous jetons encore une fois l'ancre devant l'île de Vir, et profitons d'un superbe coucher de soleil qui nous fait oublier tout le stress de Zadar.

Après ce voyage, nous sommes convaincus que le Sedan est le bateau idéal pour cette région grâce à son « Long-top ». Après l'adhésion de la Croatie à l'Union européenne, les normes pour les yachts ont également été modifiées. Ce n'est plus la longueur du navire qui est décisive, mais la puissance des moteurs, ce qui nous a valu pour cette année d'avoir un permis de navigation meilleur marché !

Avec notre Hippo, nous naviguons à un régime de 1800

à 1850 tours/min, soit une vitesse de 5,5 à 6 nœuds (consommation de gazole : environ 5 l/heure). C'est peut-être lent en comparaison de la plupart des yachts ici, mais nous avons tout le temps ! On parle partout de retour à la lenteur – eh bien, nous joignons les actes à la parole ! Il s'agit d'un bateau extrêmement fiable, et qui en outre offre une très grande stabilité, même par mer agitée. L'espace à bord est suffisant (même lorsque nous avons de la visite), et nous avons appris à apprécier les espaces de rangement disponibles. Une FRITZ!Box et son stick nous permettent d'être connectés à Internet, et donc au reste du monde. En l'occurrence, nous disposons à bord d'un réseau WLAN stable pour le Smartphone, la tablette et l'ordinateur portable. Nous n'avons toutefois pas pensé à faire installer une antenne extérieure supplémentaire, et cela signifie que nous devons nous débrouiller à présent avec une antenne que nous avons achetée nous-mêmes et qui se fixe avec un pied magnétique, et que nous posons à l'extérieur à travers le toit ouvrant quand nous sommes dans des endroits où la réception est mauvaise. Pour cette région, l'équipement standard devrait comporter une hélice de proue et une hélice de poupe, ainsi qu'un système de pilote automatique. Nous trouvons en outre qu'il est absolument nécessaire que le cockpit puisse être recouvert par une bâche en cas de mauvais temps.

Pour terminer, nous souhaiterions dire que Linssen ne construit pas seulement des bateaux de qualité supérieure, mais propose également un service de première classe. Vous avez ainsi la garantie que les « plus belles semaines de l'année » vous offriront ce que vous en attendez : une détente complète !

