

Dans la précédente édition de *Serious Pleasure*, vous avez pu lire le récit des deux premières étapes de notre voyage à bord de ZINFANDEL, notre Linssen Dutch Sturdy 320. En 2006, nous avons navigué à son bord de Bâle à Saal, sur plus de 1 800 kilomètres. La deuxième étape de 2007 nous a conduit sur le Danube pour un aller-retour Bratislava, après quoi ZINFANDEL a rejoint son hivernage mosellan chez le représentant Linssen Kreuzsch à Trèves. En 2008, Trèves a constitué le point de départ de notre dernière étape.



Lac de Constance - Vienne - Paris (deuxième partie)

L'étape de Trèves à Paris

TEXTE ET PHOTOS SABINE ET WOLFGANG RÖSEL

Moselle / Canal des Vosges / Saône

Jusqu'à présent, la partie allemande de la vallée de la Moselle entre Coblence et Trèves n'était pour nous qu'un trajet accidenté et plein de boucles entre le Hunsrück et l'Eifel, en bordure de forêts et pampres en pentes abruptes. Mais la vallée s'élargit maintenant de plus en plus. Jusqu'à la fron-



« ...Canal des Vosges... »

tière française, nous naviguons le long de vignobles étendus sur le versant ensoleillé des collines. Nous effectuons notre première halte à Schwebsange. Le prix du diesel étant très bon marché ici, nous remplissons le réservoir à ras bord. Nous poursuivons avec Schengen située au point des trois pays entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg. À Metz, nous trouvons un emplacement fantastique, au beau milieu de la ville. La navigation se fait ici par le canal situé à côté de l'ancien lit de la Moselle, qui n'est pas navigable. Nous dépassons d'énormes bateaux de dragage utilisés dans l'industrie d'extraction du gravier à grande échelle. À Nancy, capitale de la Lorraine, nous nous attardons un peu. Le centre historique nous fait grande impression. En particulier la célèbre place Stanislas est très imposante. La vieille ville de Toul, fortifiée au XVIIe siècle par Vauban avec des remparts et enceintes, est notre dernière escale sur la Moselle avant d'atteindre à Neuves-Maisons la fin de la partie navigable du fleuve (392,8 kilomètres depuis Coblence). Pendant notre traversée de la zone industrielle lorraine, nous observons partout des vestiges de la sidérurgie.





« ...Place Stanislas à Nancy... »

Canal des Vosges

Nous recherchons notre premier emplacement sur le Canal des Vosges à hauteur du village de Richardménénil. À cet endroit, on monte jusqu'à 360,57 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le canal, construit entre 1874 et 1882, nous conduit à travers un paysage très boisé et le long de nombreuses anciennes forges. Nous amarrons dans le beau port de plaisance d'Epinal, connue pour ses images. Le Musée de l'Image possède une collection de plus de 23 000 images et bois gravés. Cette tradition qui remonte à 1796 fait figure de « pionnière de la B.D. ». Notre dernière escale sur le Canal des Vosges est la nouvelle marina de Corre, où le canal rejoint la Saône.

Saône

Pas beaucoup plus large qu'un canal à cet endroit, la Saône s'élargit pour devenir un fleuve traversant un vaste paysage

ouvert, parfois entrecoupé d'épaisses forêts alluviales. Nous arrivons à Saint Jean de Losne où commence le Canal de Bourgogne. C'est le plus grand port de plaisance des eaux intérieures françaises. Cette ville est aussi un important marché de bateaux d'occasion et de péniches jusqu'à 38 mètres. Les propriétaires viennent en majorité de Suisse, de Grande-Bretagne, des États-Unis, de Nouvelle-Zélande ou du Canada. Nous y croisons de nombreux voiliers en route pour la Méditerranée.

Canal de Bourgogne / Grands crus

Nous restons amarrés quelques jours dans le vieux port de Dijon et prenons le temps d'explorer en profondeur les musées et la vieille ville. Nous visitons la maison-mère de l'ordre cistercien et les vignobles des grands crus autour de Nuits-Saint-Georges, sur la Côte d'Or.

Nombreux et très bien entretenus, les églises, abbayes, châ-

« ...Centre-ville fascinant d'Auxerre... »





« ...L'une des 189 écluses du Canal de Bourgogne... »

teaux forts et châteaux sur notre chemin nous révèlent le somptueux et fastueux style de vie du clergé et de la noblesse de la fin du Moyen-Âge.

Le Canal de Bourgogne, long de 242 km et construit entre 1783 et 1833, nous conduit à travers un paysage vallonné en partie très boisé vers la ligne de partage des eaux à 378 mètres, après quoi nous traversons le tunnel de 3 333 mètres et trouvons un emplacement à Pouilly-en-Auxois. C'est là que se trouve le centre d'information « Cap Canal » sur la construction du canal il y a plus de 200 ans. Nous avons ainsi « vaincu » les trois canaux les plus élevés d'Europe : outre le Canal de Bourgogne, le Canal des Vosges (360 mètres) et le canal Main-Danube (406 mètres). En raison de ses 189 écluses et de l'état général – malheureusement – mauvais de son infrastructure, le Canal de Bourgogne n'est plus emprunté que par de rares bateliers. C'est dommage, surtout au vu des beaux paysages que nous traversons. Certains jours, nous ne croisons aucun bateau, d'autres jours nous en voyons jusqu'à trois. Notre système de refroidissement se trouve bloqué par l'importante quantité de plantes aquatiques et de bric-à-brac flottant. Bien que nous puissions heureusement remédier nous-mêmes au problème, nous apprenons que d'autres bateliers ont connu des pannes comparables et en partie bien plus graves.

Yonne / Canal du Nivernais / Train de bois

À Laroche-Migennes, nous atteignons l'Yonne, que nous remontons jusqu'à Auxerre. Là aussi, nous nous attardons,

charmés par la tranquillité de la cité médiévale, la cathédrale Saint-Étienne et l'abbaye de Saint-Germain. Nous quittons finalement Auxerre et empruntons le Canal du Nivernais qui n'est pas assez profond et nous oblige à nous arrêter à Clamecy. Située en bordure des épaisses forêts du Morvan, Clamecy était autrefois florissante grâce à son commerce du bois de chauffage avec Paris. À cette époque, les Parisiens brûlaient chaque année un million de mètres cubes de bois. Ce bois était transporté sur ce que l'on appelle des trains de bois qui descendaient sur l'Yonne. Après 1850, l'arrivée du charbon et du chemin de fer a mis fin à cette période florissante.

Le voyage se poursuit en aval sur l'Yonne via Joigny et jusqu'à Sens. Sens est la ville natale du célèbre architecte Willem van Sens qui a appris aux moines anglais de Canterbury à construire des arcs gothiques stables.

Île de France

Nous quittons la Bourgogne pour rejoindre l'Île-de-France. À Montereau, où nous sommes solidement appointés sous une statue de Napoléon à cheval, la nuit est noire comme du charbon, l'orage gronde avec violence et les vagues moutonneuses montent très haut. Nous continuons par la Seine en direction de Paris. Après avoir traversé une vaste zone industrielle et quelques villes de banlieue, nous arrivons au centre ville. Nous traversons l'écluse qui nous ramène au niveau du port de plaisance et amarrons ZINFANDEL dans le Port de l'Arsenal à la Place de la Bastille.

Nous sommes à Paris !





Sabine et Wolfgang Rösel. Deux architectes qui passent leurs étés sur l'eau depuis 2006 et qui ont entamé avec leur Linssen Dutch Sturdy 320 AC « ZINFANDEL » un tour d'Europe pour découvrir par les voies navigables les traces des évolutions culturelles, sociales et techniques le long des fleuves et canaux. Wolfgang Rösel écrit un récit sur cette croisière et ses enseignements.

Pour l'itinéraire lac de Constance - Vienne - Paris ils ont passé en trois ans 417 jours à bord, parcouru 5 000 km, utilisé le moteur pendant 766 heures et consommé 3 330 litres de gazole. Ils se sont amarrés dans 150 ports ou mouillages et sont passés par 692 écluses.

Croisière 2008

- Villes : Trier, Metz, Nancy, Corre, St. Jean de Losne, Dijon, Tonnere, Auxerre, Clamecy, Sens, Paris
- Nombre de journées à bord : 100
- Nombre de km navigués : 1.105
- Nombre d'heures de navigation : 243
- Nombre d'écluses : 433
- Nombre de mouillages : 61
- Quantité de carburant : 565 l



« ...Port de l'Arsenal, Paris... »