

# Chantiers sur Saône



Barrage d'Auxonne vu d'aval.

**Promeneurs, plaisanciers et bateliers empruntant actuellement la vallée de la Saône ne peuvent qu'effectuer un constat : ça bétonne et ça travaille dur sur les rives et dans le lit même du principal affluent rhodanien. Retour sur l'ensemble de ces chantiers.**

TEXTE ET PHOTOS PHILIPPE MÉNAGER

**Q**ue de grues et de pelleteuses, que de palplanches, que de panneaux annonçant ici ou là des travaux aux montants quelquefois très conséquents ! Quelle mouche a donc piqué les responsables de la rivière Saône, de quelle fièvre bâtisseuse sont-ils pris ? L'affaire mérite qu'on s'y attarde et qu'on découvre qui commande quoi et pourquoi.

## Moderniser les barrages mobiles

Dans de précédents numéros de Fluvial<sup>(1)</sup> ont été évoqués les récents travaux de destruction, sur la Saône (Saône-et-Loire), des barrages mobiles à manipulation manuelle et leur remplacement par de nouvelles structures mobiles mais à commande mécanique. Les travaux ont été achevés il y a quelques semaines de cela, mais l'héca-

tombe continue plus en amont, sur la Saône, où les travaux ont été lancés à l'automne 2009. L'objectif de Voies navigables de France (V.N.F.) est le même que sur la Seille, remplacer les barrages à aiguilles construits au cours du XIX<sup>e</sup> siècle par des ouvrages plus performants et moins dangereux dans leur manipulation pour les barragistes.

Le projet de V.N.F. n'est pas nouveau et on en retrouve trace, dès 2002, dans le cadre du XII<sup>e</sup> contrat de plan État-Région Bourgogne. Il était prévu que le

Travaux de création d'une digue de fondation, rive droite, Tillyenay (automne 2009).



La digue de fondation en béton armé achevée (printemps 2010).



Travaux vus depuis la rive gauche à Auxonne (automne 2009).



Travaux vus depuis la rive gauche à Auxonne (printemps 2010).



Pile d'aiguilles en bois prêtes à l'emploi au barrage d'Auxonne.



vieux et pittoresque barrage à aiguilles d'Auxonne-Tillenay (Côte-d'Or) soit remplacé par un ouvrage plus moderne. Les financements alors prévus étaient répartis comme suit : État (56 %), conseil régional de Bourgogne (22 %), conseil général de Côte-d'Or (22 %) ; V.N.F. ayant à sa seule charge l'automatisation complète du nouveau barrage. Connaître les motifs qui ont repoussé l'exécution de ce gigantesque chantier importe peu ; 8 ans et une crise économique et financière mondiale plus tard, on découvre que conseil général et conseil régional n'ont plus à mettre la main à la poche et que seuls V.N.F. et l'État financent ce projet, V.N.F. à hauteur de 4,5 millions d'euros (70 %) et l'État, *via* le plan de relance de l'économie, à hauteur de 2 millions d'euros (30 %). De semblables accords dans le cadre du plan État-Région avaient été établis en Franche-Comté à propos des barrages mobiles de Gray et Apremont. Là encore, il aura fallu attendre le passage de la crise pour que les chantiers se mettent en branle. Les 1<sup>ers</sup> coups de pelleuse ont été donnés il n'y a pas si longtemps à Gray. Les montages financiers

sont semblables à ceux énoncés pour le barrage d'Auxonne.

La modernisation de ces barrages à aiguilles relève d'un bon principe, répondre plus rapidement à la montée des eaux, réguler de façon plus satisfaisante les variations du plan d'eau (rappelons que ces barrages ont été initialement conçus pour garantir une ligne de flottaison permettant la navigation marchande) et améliorer les conditions de travail des agents barragistes. Ceux que nous avons rencontrés reconnaissent tous qu'ils vont gagner en confort. Bernard, 12 années de barrage à Gray et Apremont, reconnaît qu'il faut 3 h pour abattre totalement le barrage de Gray qui compte 290 aiguilles en bois de sapin de 3,50 m de hauteur. Mais il concède qu'il n'est encore pas le plus à plaindre, eu égard au sort de ses collègues d'Auxonne. Le barrage de Tillenay-Auxonne, c'est un chef-d'œuvre spectaculaire, d'une longueur extrêmement surprenante (220 m et 1040 aiguilles plates hautes de 1,60 m) que de nombreux plaisanciers et touristes ne manquent pas de regarder l'été venu, quand il maintient un niveau d'eau suffisant pour la navigation. Mais c'est également la croix et la bannière pour les barragistes qui doivent intervenir de jour comme de nuit dans des conditions périlleuses, sous un climat ordinairement inamical et des eaux ne dépassant guère les 5 °C. Les agents rencontrés, photos à l'appui, racontent la galère. La

Détail du mécanisme de barrage à aiguilles d'Auxonne depuis l'aval.



Saône en crue charrie aisément 1 000 m<sup>3</sup>/s lorsqu'elle parvient au barrage. Quand elle est vraiment très forte, l'eau se heurtant contre les aiguilles forme des vaguelettes qui viennent lécher les pieds des agents qui circulent sur de toutes petites passerelles mobiles. Quelquefois, les agents ont même carrément les pieds dans l'eau. Leur travail consiste à enlever les aiguilles qui font barrage à l'eau, puis, les planches amovibles de la passerelle ôtées, à abattre les fermettes - ces cadres métalliques fixés au fond du lit contre lesquels seront plaquées des aiguilles -. Ce travail, racontent Jean-Charles et ses collègues, est éprouvant en cela qu'il se fait souvent de nuit, dans un espace mal éclairé malgré les halogènes, et que branches, arbres et autres débris entraînés par le courant sont autant d'obstacles qu'il faut dégager « *en évitant de se foutre à l'eau qui est glaciale. Pourtant, ça arrive. Encore heureux qu'on est tous rattachés à une ligne de vie et qu'un zodiac est systématiquement en aval du barrage pour nous récupérer au cas où* ». Pour juger de la difficulté du tra-

Toute la dangerosité et la pénibilité de la manœuvre d'abattage du barrage d'Auxonne en temps de crue.



Type d'arbre de taille conséquente auquel sont exposés le barrage et les barragistes en cas de crue.



Un zodiac est toujours en aval du barrage pour repêcher les barragistes en cas de chute.



Image de synthèse montrant le futur port d'Auxonne au pied des remparts.

vail des barragistes, sachez qu'ils sont 5 à la manœuvre et qu'ils mettent 5 h pour abattre une passe de 260 aiguilles. On sait que le nouveau barrage d'Auxonne-Tillenay fonctionnera selon un procédé Obermeyer (du nom de la société qui le commercialise), qui permet d'abaisser ou d'élever le barrage grâce à des coussins gonflants.

L'automatisation des barrages mobiles n'a été, jusqu'à ce jour, que synonyme de destruction des anciens barrages construits au XIX<sup>e</sup> siècle et dignes d'intérêt historique. À La Truchère, près de la confluence de la Seille et de la Saône, se trouvait encore il y a peu un de ces barrages mobiles. Une plaque patrimoniale indiquait : « *Barrage à aiguilles [...]* c'est le dernier barrage de ce type ». La modernisation l'a détruit sans que demeure le moindre témoignage concret de son fonctionnement. Faut-il craindre le même sort pour celui d'Auxonne-Tillenay ? La réponse a été apportée dans l'arrêté préfectoral qui prévoit que l'ouvrage sera conservé eu égard à son intérêt historique et sera mis en valeur. La construction, déjà visible, d'un promontoire sur la rive droite paraît aller en ce sens. Il reste à souhaiter que des panneaux explicatifs y seront installés (voir la D.R.A.C.<sup>(2)</sup>). Si l'on ne peut que se réjouir de la conservation d'un semblable objet patrimonial, on sait également avec quelle inertie on discute généralement de la manipulation des monuments historiques (encore que ce dernier n'en ait pas l'appellation contrôlée). Un barrage mobile du Cher, classé aux Monuments historiques, avait été arraché il y a de cela quelques années<sup>(3)</sup>, faute d'une décision assez rapide des autorités compétentes en temps de crue. De ce que l'on sait, le barrage serait dressé les beaux jours venus (mai, probablement) pour n'être abattu qu'une fois l'arrière-



Les cadres de la société H2O signant les derniers documents avec le maire d'Auxonne avant les travaux.



Le site du futur port en cours de travaux ; la végétation a disparu, les tractopelles vont se mettre au travail (printemps 2010)



Les pelleteuses en train de creuser le futur port.

saïson et le risque de crue venus. Aussi le vieux barrage ne devrait être visible qu'environ 5 à 6 mois par an. Un pis-aller pas si malhonnête que cela.

### Un port royal pour Auxonne

Si les travaux du barrage vont bon train en aval de la citadelle auxonnaise, quelques centaines de mètres en amont de l'enceinte fortifiée construite par Vauban au XVII<sup>e</sup> siècle, les pelleteuses s'en donnent également à cœur joie et les 11 camions-bennes forment une valse assez surprenante pour permettre l'évacuation des 112 000 m<sup>3</sup> de terre du futur port Royal. À voir le cadre, au pied d'escarpes plus de 3 fois centenaires près desquelles manœuvra un jeune militaire nommé Napoléon Bonaparte, on comprend que la famille Gérard, fondatrice de la société H2O et gestionnaire du port de Saint-Jean-de-Losne<sup>(4)</sup>, à l'origine de cette exceptionnelle aventure, ait choisi de donner ce nom au futur port. Si le nom de particuliers, au fil de l'histoire fluviale, fut associé à de grands travaux, Riquet et le canal du Midi, Crozat

et une partie du Picardie..., cela faisait bien longtemps qu'il n'y avait plus d'investisseurs privés pour lancer de grands travaux d'infrastructures fluviales. Charles Gérard et ses 2 fils, Philippe et Max, ont décidé de rompre cette mécanique, avec le soutien tout de même, pour l'achat des terrains, du conseil général de Côte-d'Or, du conseil régional de Bourgogne et de l'Union européenne *via* le F.E.D.E.R.<sup>(5)</sup> ; les apports de ces derniers représentant 30 % de l'investissement foncier.

C. Gérard rêvait de ce projet dès le milieu des années 1990 ; des aléas retardèrent quelque peu ses ardeurs, mais il persévéra, convaincu du bien-fondé de son projet. Des études socio-économiques, menées par le cabinet Act-Ouest<sup>(6)</sup>, démontrèrent, au début de la nouvelle décennie, tous les bienfaits que cette structure engendrerait en matière de retombées touristiques et commerciales pour la cité d'Auxonne et cette région de la Bourgogne. C. Gérard trouva en Raoul Langlois, maire d'Auxonne, et Claude Lapostolle, adjoint en charge du tourisme, de fervents défenseurs de ce projet : « *ce port repré-*

sente une belle opportunité de développement pour l'activité touristique », s'enthousiasme ce dernier. M. Gérard fait valoir que ce port est encore très utile pour permettre à la région de conserver son statut de haut lieu de la navigation intérieure : « Or le port de Saint-Jean-de-Losne est plein, quel dommage ce serait de laisser partir les plaisanciers, alors que nous sommes dans un cadre idéal, à la confluence des canaux de Bourgogne, du Rhône au Rhin, de la Marne à la Saône. En plus, Auxonne a un patrimoine historique tout à fait remarquable avec son église gothique, son château Louis XI, ses remparts dus à Vauban et le passage de Bonaparte. » Selon certaines de nos sources, les retombées économiques se feraient déjà sentir, des sociétés étant désireuses de s'installer près de cette nouvelle infrastructure nautique.

Tel qu'il a été conçu par la famille Gérard, le port, profond de 2,20 m, pourra accueillir 150 embarcations de 8 à 38 m dans des conditions optimales. Outre le cadre "royal" à l'ombre des remparts, la société H2O désire mettre à la disposition de sa nouvelle clientèle tous les savoir-faire qu'elle a acquis au cours des précédentes décennies en termes de gestion portuaire mais aussi d'entretien d'embarcations. Le port Royal sera aménagé de façon à pouvoir accueillir le plus commodément possible des personnes à mobilité réduite, y compris sur les pontons en aluminium prolongés par des catways de 6 à 8 m. Pour le confort des plaisanciers installés, le site sera surveillé 24 h sur 24 et un service de dépannage d'urgence sera mis à leur disposition 7 jours sur 7, à toute heure du jour et de la nuit. Dans la capitainerie qui devrait être, en un 1<sup>er</sup> temps, flottante, les plaisanciers trouveront également cabinets et douches raccordés au réseau d'assainissement des eaux usées communal. En effet, H2O a fait le choix d'un site en respect avec les normes environnementales (installation de poubelles pour le tri sélectif, station de pompage pour les eaux de cale qui seront recyclées...). La société s'engage également à fournir à ses clients tous les services nécessaires au bon entretien des bateaux, depuis la soudure et la peinture jusqu'au grutage ou la mise en eau, le nouveau port possédant, à terme, une grue et une rampe de mise à l'eau.

Débutés au mois de mai, après que le service des Monuments historiques a donné son accord et ses consignes, que les différents acteurs institutionnels (V.N.F., D.D.T.<sup>(7)</sup>, commune) ont signé tous les papiers nécessaires, les travaux s'achèveront à la mi-octobre 2010. La mise en eau du port a eu lieu le 13 septembre dernier<sup>(8)</sup>. M. Gérard espère voir les 1<sup>ers</sup> bateaux s'installer dès avant la fin de l'année. « Quant à l'inauguration, affirme-t-il avec malice (la visite de chantier se fit sous la pluie), elle se fera les beaux jours venus, au printemps probablement. »

### Saint-Jean-de-Losne et Chalon

Nous évoquons, dans un précédent numéro<sup>(9)</sup>, les grands travaux dans lesquels s'était lancée la communauté de communes des Rives de Saône. Si la nouvelle station de carburants est achevée depuis quelques mois et que les petits problèmes de fonctionnement inhérents

à la nouvelle structure ont été réglés, les chantiers ne sont pas finis. La réhabilitation de la rive droite de la Saône est plus que jamais à l'ordre du jour. Soudeurs et maçons sont à l'ouvrage pour créer de nouveaux points d'amarrage. Pour achever notre tour d'horizon des chantiers, plus ou moins conséquents, qui ont lieu ou ont eu lieu sur la Saône, évoquons brièvement la pose de palplanches par Voies navigables de France le long du quai des Messageries à Chalon-sur-Saône. ■

<sup>(1)</sup>voir Fluvial n° 198 (déc.-janv. 2010)...

<sup>(2)</sup>Direction régionale des affaires culturelles.

<sup>(3)</sup>voir Fluvial n° 197 (novembre 2009).

<sup>(4)</sup>le 1<sup>er</sup> port fluvial français par sa capacité.

<sup>(5)</sup>Fonds européen de développement régional.

<sup>(6)</sup>consultants en développement touristique.

<sup>(7)</sup>Direction départementale des territoires.

<sup>(8)</sup><http://www.letabatha.net/Reportages/Reportage.htm#13septembre>

<sup>(9)</sup>n° 197 (novembre 2009).



L'un des quais de Saint-Jean-de-Losne avant sa réhabilitation.



Le même quai en cours de réhabilitation.

De nouveaux appontements près du camping de Saint-Jean-de-Losne.

