

Au fil de l'eau

Quand les voies fluviales bourguignonnes font peau neuve...

ATTENTION! CANAUX EN CHANTIER! PEU DE CHANCE QUE VOUS TROUVIEZ CE PANNEAU ET POURTANT LES VOIES D'EAU NAVIGABLES, COMME TOUTES LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, ONT BESOIN DE TRAVAUX DE RÉFÉCTION. PLONGÉE DANS UN UNIVERS OÙ VIDANGES ET CHÔMAGES PRENNENT UN SENS PARTICULIER.

Texte et photos: Philippe Ménager (sauf mention contraire)

Travaux de restauration
des portes d'écluse sur le canal
de Bourgogne à Montbard.



© Clémentine Fournier



Pose du balancier du pont-levis en bois de Diröl.

par un tambour, entre dans le sas de l'écluse. Cette même écluse à sec montre enfin son radier que l'on découvre tout de pavés recouverts. Voilà un pan de notre curiosité satisfait. Ces périodes de chômage et d'à sec révèlent encore de petits monuments disparus ou partiellement submergés. Ici l'on découvre un ancien petit lavoir particulier, abandonné depuis l'apparition de l'eau courante et de la machine à laver, qui disparaîtra peut-être lors de prochains travaux, faute d'avoir encore un quelconque usage et d'empiéter sur le domaine public. Plus loin, voici qu'un radier apparaît sous le vieux déversoir d'une ancienne usine élévatrice... Cependant, le spectacle le plus surprenant est encore celui laissé par ces rangées de pieux dévorés par l'eau. Ces piquets sont d'authentiques pièces archéologiques puisqu'ils sont les fidèles repères des anciennes palplanches en bois qui bordaient les deux rives du canal. C'est également l'occasion de découvrir des scènes cocasses; ainsi en est-il de certaines graines qui ont pris souche sur le faite de ces pieux. Cela donne une composition végétale parfaitement atypique. Mais ces bois et ces tôles

dévorés évoquent aussi les effets néfastes du batillage, né du passage des bateaux à moteur. Nombre de biefs se sont ainsi élargis engendrant, de façon quasiment imperceptible à l'œil nu, ici une baisse de la hauteur d'eau et plus loin une consommation d'eau plus importante. Problèmes que les services chargés de l'entretien des voies navigables solutionnent, tronçon par tronçon, au gré des ans et des budgets alloués à ces travaux.

Des travaux et des hommes !

Avant que les travaux ne débutent, il faut parfois vider un ou plusieurs biefs tout en maintenant les autres en eau. Pour ce faire, les agents de Voies navigables de France (VNF) dressent des batardeaux, tantôt constitués de digues d'argile, tantôt bâtis à l'aide d'un assemblage de planches. Les zones dûment délimitées, il faut ouvrir les vannes, pêcher le poisson pour le reverser dans d'autres biefs. Puis c'est parti !

Parmi les travaux les plus spectaculaires se trouvent la restauration des écluses. Leurs bajoyers en maçonnerie, vieux de plus d'un ...



Série de palplanches en bois posées le long du canal du Centre.





© AB



Grue sur le chantier de l'écluse de Digoin

... certains travaux ne nécessitent pas forcément l'interruption de la navigation, soit qu'ils n'entravent pas la navigation, soit qu'ils se produisent sur des rigoles d'alimentation ou autres ouvrages annexes, non navigables mais indispensables pour une bonne navigation.

Mise à jour de paysages insoupçonnés

Quand l'eau baisse ou disparaît carrément des biefs ou des réservoirs, c'est l'occasion de se rendre enfin compte de la taille réelle de l'édifice. En 2012, la vidange du lac de

Pannecière, qui contribue entre autres à l'alimentation du canal du Nivernais, fut une occasion exceptionnelle de voir les parties ordinairement submergées. Au pied de l'édifice gigantesque, les véhicules paraissaient des jouets miniatures et les ouvriers ne semblaient être que des points minuscules.

Ces vidanges offrent également l'opportunité pour les plus curieux de découvrir des détails insoupçonnés. L'observation des bajoyers (murs latéraux) d'une écluse en travaux permet de voir enfin ces fameux larrons, série de trous rectangulaires percés dans les murs latéraux, par lesquels l'eau, venue du bief amont



© AB



© AB



Les nombreuses sasses mettent à jour les murs latéraux des écluses.



Dans le sillage de l'écluse de Digoin.



canaux établissaient un calendrier des fermetures sans concertation préalable, ce qui faisait que deux canaux contigus se trouvaient fermés l'un après l'autre. Pas très commode tout cela. Par bonheur, de nos jours, dans la mesure du possible, ces fermetures se font en même temps.

Quel moment choisir pour les travaux ?

Une promenade le long des canaux bourguignons en fin d'année dernière

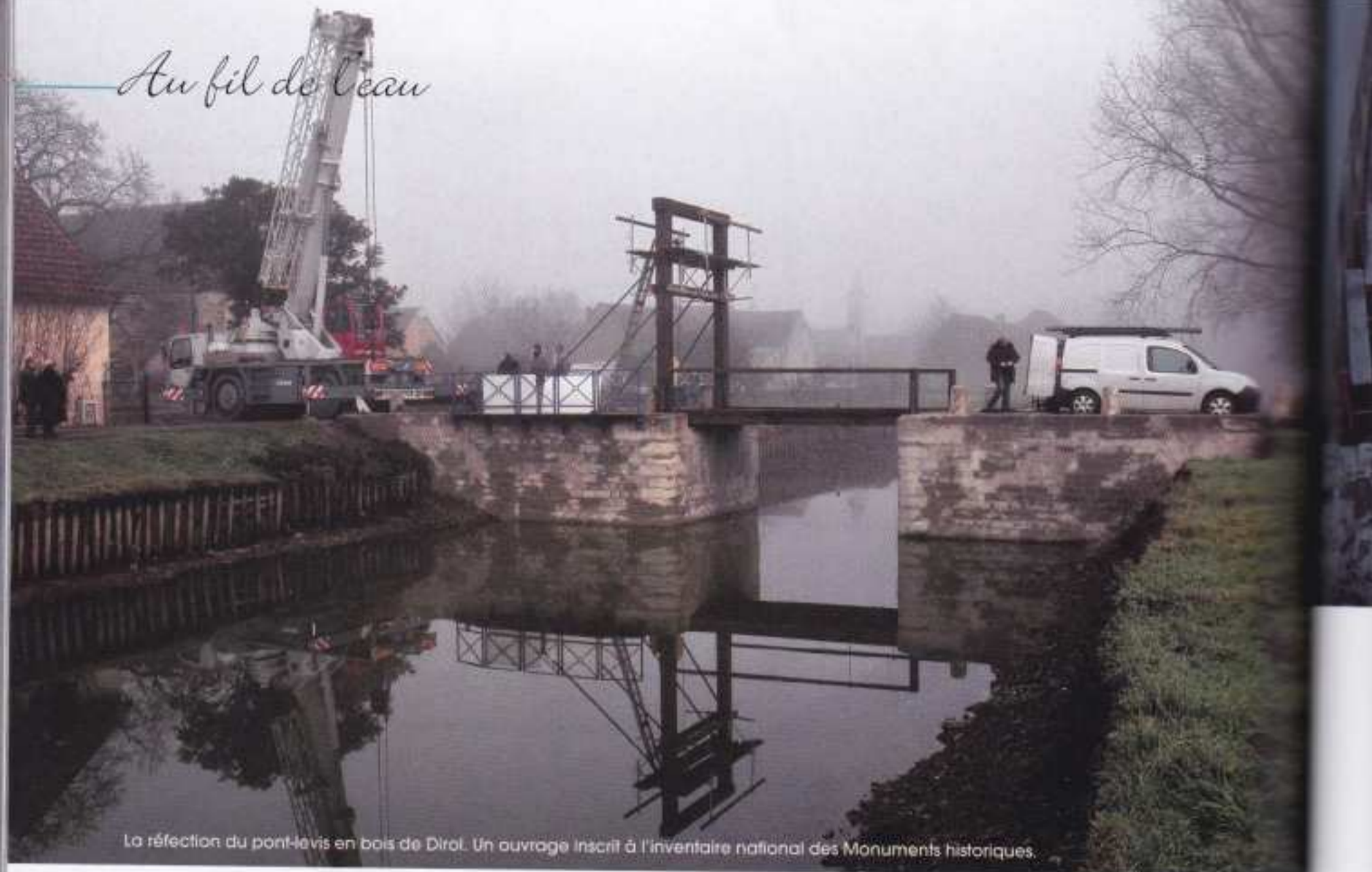
vous a peut-être permis de constater que ces travaux s'effectuaient en période automnale et hivernale, lorsque les plaisanciers n'aspirent plus à de paisibles croisières sur les canaux. L'affaire se gâte pour les ingénieurs chargés d'établir le calendrier des chômages futurs pour la Saône, l'Yonne ou la Seille, trois rivières navigables grâce à des aménagements qui ont eux aussi besoin d'être entretenus. Le problème ici est double. Si la Seille n'a plus qu'une navigation de plaisance, il n'en est rien de la Saône

et surtout de l'Yonne qui voient passer des bateaux de marchandises. Aussi faut-il veiller à ce que la période choisie leur soit le moins nuisible. Mais les ingénieurs doivent également composer avec les caprices de chacune de ces rivières. Dire que les crues sont la hantise des ingénieurs est un vain mot. Au printemps 2012, ce ne sont pas moins de trois crues successives qui sont venues contrarier sérieusement la progression des travaux de restauration de l'écluse de Branges sur la Seille. Par bonheur, ...



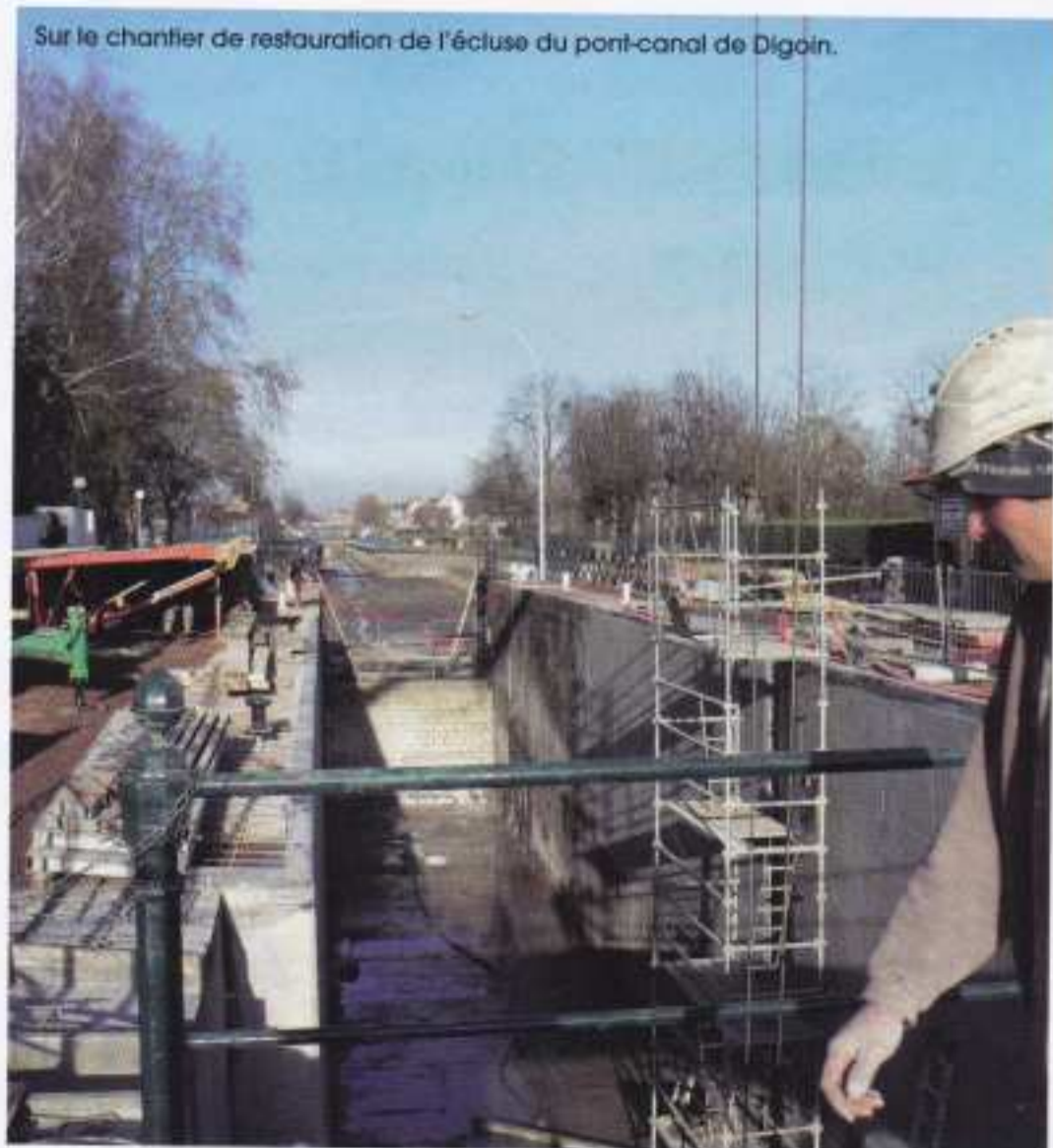
Élagage en vue de dégager une future promenade sur la rigole de l'Arroux.

Au fil de l'eau



La réfection du pont-levis en bois de Drol. Un ouvrage inscrit à l'inventaire national des Monuments historiques.

Sur le chantier de restauration de l'écluse du pont-canal de Digoin.



© AB

À L'HEURE où rivières et canaux bourguignons connaissent quasi essentiellement une navigation de plaisance, s'imaginerait-on les fermer un mois durant entre juillet et août? Cela reviendrait à interdire aux véhicules les autoroutes les jours de grands chassés-croisés. Un casus belli en quelque sorte! Et pourtant, des siècles durant, les canaux et autres rivières aménagées furent fermés en plein été pour cause de travaux. C'était le temps dit du chômage et des biefs (c'est le nom qu'on donne aux tronçons de canaux sis entre deux écluses) à sec. Période souvent honnie des mariniers! Ces derniers se plaignaient que les ingénieurs des différents

Au fil de l'eau



Restauration des garde-corps de pont-écluse métallique de Neuzy.



Bajoyers perforés de l'écluse du pont-canal de Digoin.



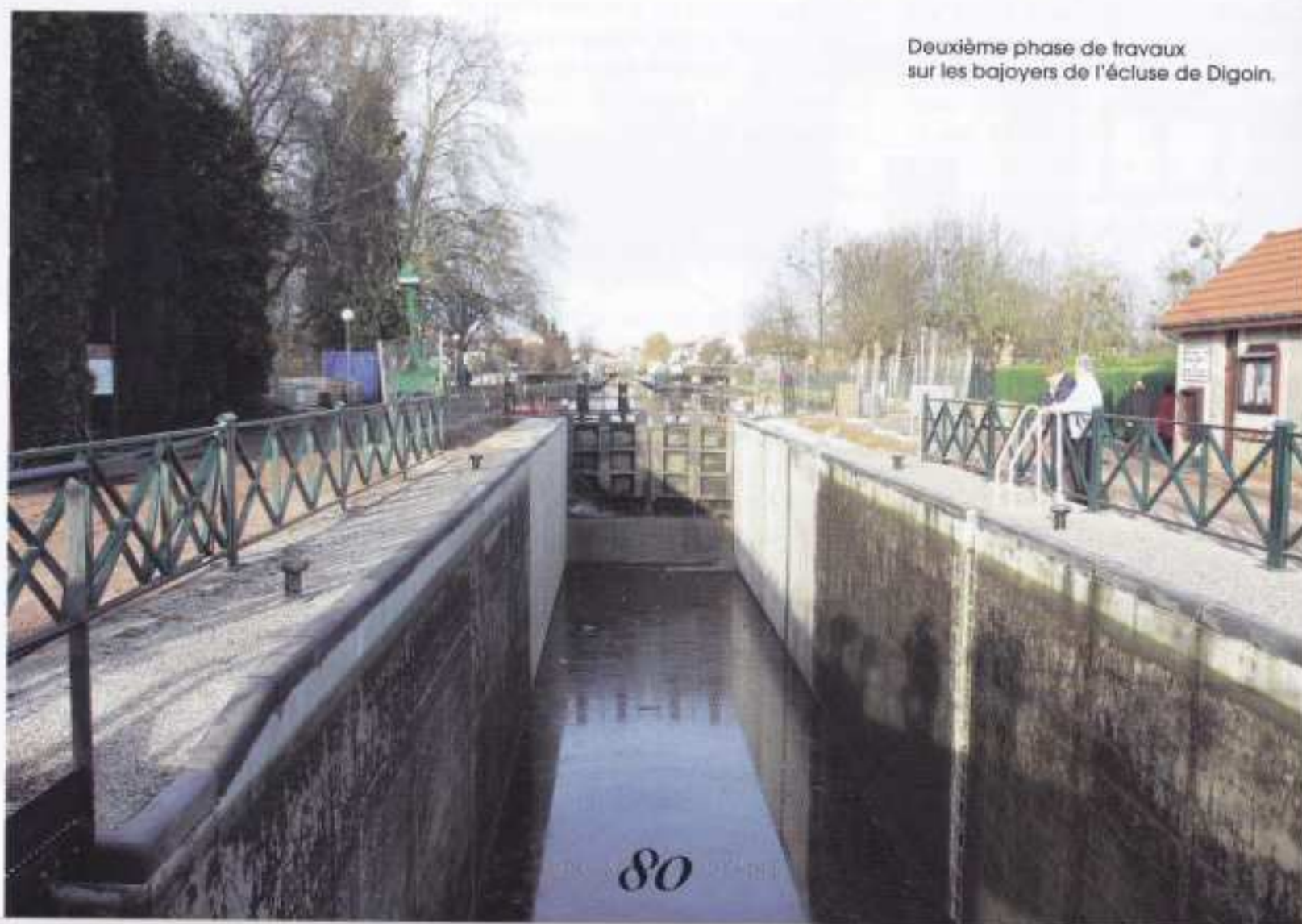
Pose de palplanches métallique dans le lit de la Saône à Saint-Jean-de-Loosne.

... siècle dans la majeure partie des cas, ont besoin d'être repris tout ou partiellement. Il s'agit généralement de longs travaux. Renforcer les berges du canal est également une tâche récurrente pour les services de VNF. Ces dernières années, grâce au financement du conseil régional de Bourgogne, plusieurs canaux ont connu d'importantes campagnes d'installations de palplanches. Si les berges sont actuellement très choyées, c'est qu'elles recouvrent un intérêt nouveau avec la reconversion

des anciens chemins de halage en promenade appréciées autant des cyclistes que des piétons. Ce nouvel usage invite encore les autorités compétentes à choisir des solutions alliant efficacité et esthétique. Ainsi, sur le canal du Centre ou la rigole de l'Arroux, en lieu et place de palplanches métalliques, on a battu des défenses de berge végétales, d'un style nouveau, qui confèrent un cadre paysager plus agréable. En d'autres lieux, comme sur le canal de Roanne à Digoin, on a battu les berges en talus. Le nouvel

usage des berges des canaux implique également de nombreux élagages voire carrément défrichages.

Question palplanches, les travaux les plus spectaculaires s'effectuent sur les rivières, lorsqu'il faut créer de nouvelles zones portuaires ou d'amarrage. Les communes de Saint-Jean-de-Loosne (21) et de Chalon-sur-Saône (71) en ont récemment fait l'expérience. Mais ces palplanches servent aussi, en milieu fluvial, à délimiter la zone de chantier et à la maintenir hors des eaux. C'est ce qui fut fait lors de la



Deuxième phase de travaux sur les bajoyers de l'écluse de Digoin.



Dégagement d'un ancien chemin de halage.

Ancien lavoir particulier redécouvert grâce à une vidange.



Rangées de palplanches disparaissant sous un nouveau talutage (canal de Roanne à Digoin).



Couple s'expliquant l'usage des bataillons déposés sur la pelouse.

construction d'un nouveau barrage mobile à Auxonne. Ce dernier chantier fut d'ailleurs probablement l'un des plus spectaculaires qu'il fut permis de voir ces dernières années.

Mais, en matière de chantier, il y a aussi les ouvrages annexes et pourtant si utiles, à l'instar des ponts par exemple. L'un d'eux fut récemment changé sur le canal du Centre, dans la vallée de la Dheune, tandis que le vieux (et rare) pont-levis en bois de Dirol, sur le canal du Nivernais, recouvrait son tablier et ses fourches mobiles après le financement d'une campagne de restauration. Son confrère de Neuzy, à la confluence de la rigole de l'Arroux et du canal du Centre (71) avait également connu, quelques mois auparavant, une légère cure de jouvence, en l'espèce le changement des garde-corps latéraux devenus hors d'usage et presque dangereux, ce qui était un comble! ■