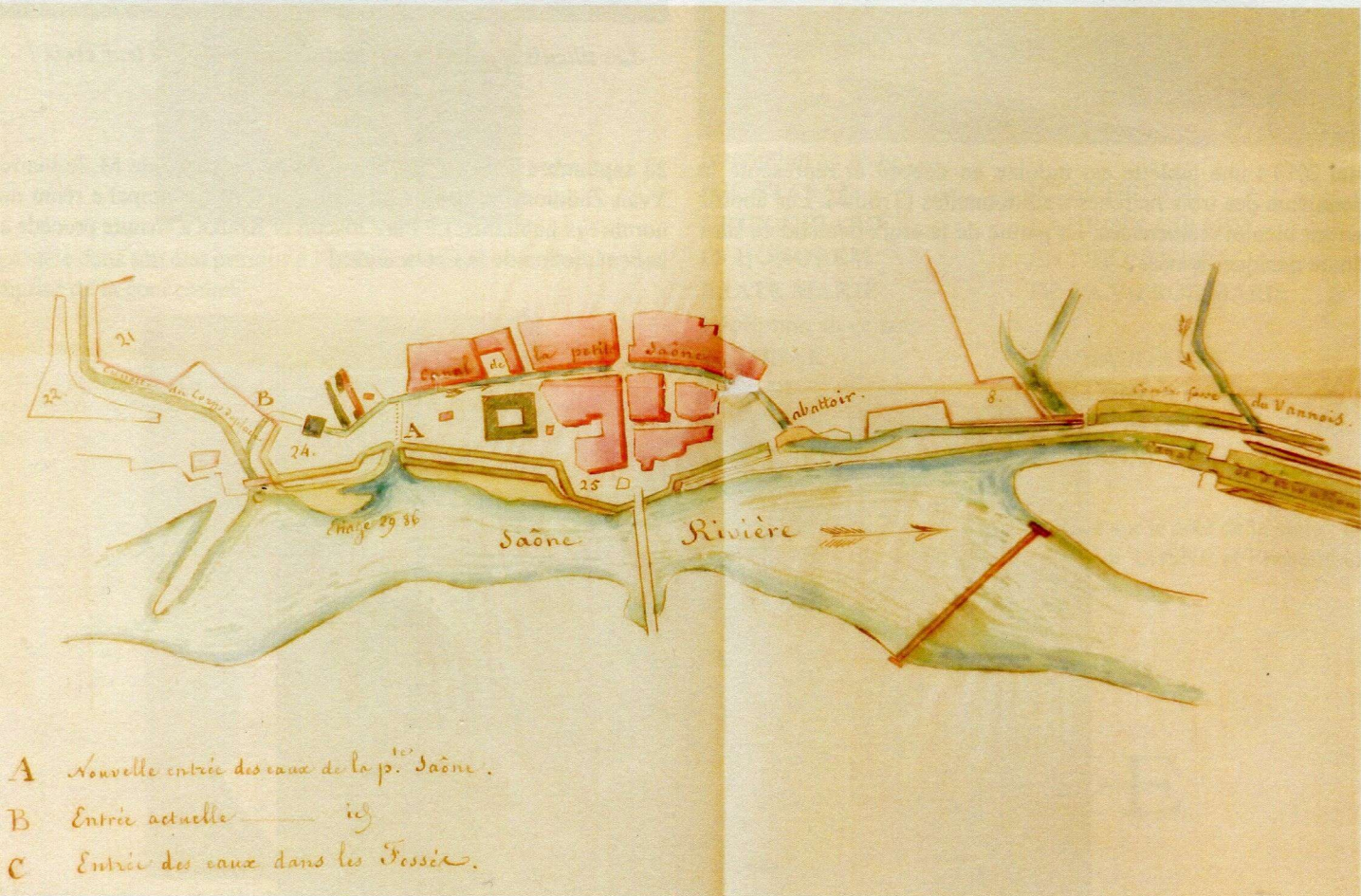


L'entrée du canal de dérivation d'Auxonne - Dessin de Ch. E. Rougeot 1869 - Coll. part.



La Saône à Auxonne - Système des eaux au XIX^e siècle - A. M. Auxonne, O-3-n°6

Le Barrage d'Auxonne

Martine Speranza

Au mois d'avril 1834 la foule se porte en masse sur le port pour admirer le premier bateau à vapeur qui va suivre la rivière, emmenant de Gray à Chalon, marchandises, puis bientôt voyageurs¹.

Auxonne est à cette époque une ville de presque 5300 habitants, la troisième ville du département de la Côte-d'Or. Elle est située sur la rive gauche de la Saône et reliée à la rive droite par un nouveau pont en pierre, terminé depuis 1829. C'est aussi un carrefour entre les axes Dijon-Dole et Gray-Chalon. Sa position de ville frontière et de place forte explique qu'on y trouve de nombreux bâtiments militaires, plusieurs casernes, un arsenal d'artillerie, une manutention et une garnison importante.

Sous la Restauration, de grands projets de canaux ont été initiés dans toute la France, mais il fallut ensuite unifier les conditions de navigation qui, sur les rivières, étaient très aléatoires.

La Saône n'était navigable que pendant certaines périodes de l'année, la sécheresse, le brouillard, le gel, les crues étant les principaux inconvénients. Il était plus facile de descendre la rivière grâce au courant, la remonter était plus coûteux du fait de la nécessité du halage, soit à col d'homme avec une bricole, soit avec un attelage de chevaux, ânes ou mulets.

En amont de la ville, l'ancienne digue de 1673 construite en pieux de bois par le vicomte d'Aspremont, ingénieur des fortifications, barrait la rivière en biais à la hauteur du Port Royal² actuel. Son pertuis, simple porte sans écluse, était dangereux et occasionnait de nombreux accidents, c'est pourquoi elle fut abandonnée au début du XIX^e siècle. Pourtant elle permettait d'envoyer de l'eau dans les fossés de la place forte et dans un bras de Saône appelé la Petite Saône, dont le canal traversait la ville à ciel ouvert. Ce lieu devint vite un cloaque et posa des problèmes de salubrité publique. Le Génie militaire, maître des eaux, autour et dans la place forte, ne put s'entendre avec la Municipalité qui voulait d'abord combler le canal, puis au contraire l'agrandir pour y aménager un port intérieur pour le commerce. Les grands projets de 1836 pour améliorer la navigation sur la Saône³ concernent la rivière supérieure⁴ entre Gray et Saint-Symphorien-sur-Saône.

Ils prévoient le dragage du chenal de navigation sur ce tronçon pour obtenir un tirant d'eau de 1,20 m, et même de 1,60 m à long terme. On projette de construire cinq barrages, à Mantoche, Apremont, Heuilley-sur-Saône, Poncey-les-Athée et Auxonne. Des méandres de la rivière seront doublés de canaux de dérivation, au nombre de neuf. Le Service des Ponts et Chaussées se chargera du projet de construction des ouvrages, canaux et barrages, avec les écluses, les portes de garde, les maisons éclusières, les ponts, et expérimentera sur cet énorme chantier de nouvelles techniques de construction, par exemple l'amélioration de la chaux hydraulique par Poncelet, l'expérimentation du « ciment romain » de Lacordaire, l'utilisation d'une drague à vapeur, le choix de la pierre en fonction de sa résistance sous l'eau et non de la distance de la carrière au chantier. Auxonne en 1840 est alors un vaste chantier. *Intra-muros* on

construit deux écuries provisoires derrière l'hôpital destinées à l'usage d'un régiment de cavalerie dont on espère l'installation définitive, puis en 1842 un Quartier militaire de cavalerie avec un manège pour les chevaux, la même année un Abattoir municipal, en 1843 un Hôpital civil et militaire. Sur la Saône on commence à creuser le canal de dérivation de 2,2 km de long, puis une entrée avec portes de garde et pont américain, une écluse avec pont américain, une maison éclusière et des contre-fossés de chaque côté. C'est au cours de cette même année, au mois d'octobre 1840, que se produit la crue centennale du XIX^e siècle, la Saône atteint la cote de 5,27 m et perturbe le chantier qu'elle interrompt totalement d'octobre 1840 à avril 1841. Les travaux ne s'achèveront qu'en 1843. On inscrira après coup des cotes de niveau avec la date 1840, gravée sur le massif de pierre du pont américain sur la rive droite à l'entrée du canal⁵ (Cf. illustration ci-contre).

L'adjudication des travaux du barrage a lieu peu de temps avant cette crue, en septembre, mais les travaux eux-mêmes ne commencèrent qu'en avril 1841.

L'entrepreneur est un Auxonnais, Jean Phal-Maillard (1796-1850), fils aîné de Claude Phal (1772-1838), entrepreneur des fortifications et frère de Jean-Baptiste Phal-Blando (1800-1875) architecte-voyer, puis maire de la Ville d'Auxonne. Jean Phal-Maillard sera victime d'une chute fatale sur le chantier de l'église de Pontailleur-sur-Saône le 2 octobre 1850.

Le Service des Ponts et Chaussées avait fait le choix de construire des barrages fixes ; l'ingénieur Poirée avait pourtant inventé un nouveau type de barrage en 1835, le barrage mobile à fermettes et aiguilles, mais la technique employée était jugée encore peu fiable. D'ailleurs la Haute-Saône avait préféré le type de barrage fixe, sans avertir la Côte-d'Or et avait commencé les travaux du barrage de Mantoche. En conséquence les cinq barrages de la Saône supérieure seront tous des barrages fixes à pertuis mobile, soit pour celui d'Auxonne un massif de maçonnerie sur un radier d'une longueur de 260 m., avec une partie mobile de 20 m. Cette partie mobile était pourvue d'aiguilles en bois, retenues par une porte tournante en fer qui selon un témoin de l'époque pesait plus de 10 tonnes et était si bien posée sur son axe qu'un homme seul la faisait tourner⁶ (Cf. illustration ci-contre).

En 1853 de nouveaux travaux exhausseront le barrage sur la moitié de sa longueur, et « le barrage mobile qui n'a jamais fonctionné est détruit sur la moitié de sa longueur⁷. » Le ton dépité de cette remarque de Giroux montre l'état d'esprit des Auxonnais quant aux grands aménagements sur la Saône : les travaux ont dérangé les propriétaires riverains du canal, car les terres sont devenues inaccessibles et les chemins sont interrompus, le Génie militaire est mécontent d'avoir été évincé au moment de faire les choix importants. D'un avis général ces travaux ne contribuent pas à résoudre les problèmes d'insalubrité de la ville, puisqu'ils n'augmentent pas le courant dans la Petite Saône.

1 Ephémérides par Alexandre Giroux (manuscrit) -Bibliothèque municipale d'Auxonne.

2 Port de plaisance situé devant le Bastion Royal.

3 *L'aménagement du territoire en milieu fluvial. Le cas de la Saône à Auxonne (1820-1848)* Mémoire de maîtrise par Cédric Sordel – Université de Bourgogne, 2004.

4 Appelée souvent la Saône supérieure par le Service des Ponts et Chaussées ou

la Petite Saône par les marinières. Ne pas confondre avec la Petite Saône qui est un petit bras de Saône qui, à Auxonne, passe à l'intérieur de la ville.

5 Blog : auxonne-patrimoine.net, article La Saône en crue par Martine Speranza – Fiche Aux-201.

6 Notes relatives à Auxonne (manuscrit) par Alexandre Giroux, p. 503 - Bibliothèque municipale d'Auxonne.

7 Ephémérides par Alexandre Giroux (manuscrit) - *Op. cité*.

Et pourtant cette époque restera marquée par une révolution des usages avec le développement rapide de la navigation à vapeur. Lisons le récit d'Anne Paget, une jeune fille de 14 ans ; elle quitte Auxonne au printemps 1843 pour un voyage à Lyon, en compagnie de sa tante. Un aimable voisin les emmène à Saint-Jean-de-Losne pour prendre la messagerie venant de Dijon et, par Seurre, elles se rendent à Chalon-sur-Saône. « *C'est ici que commence la navigation des bateaux à vapeur. Pour la première fois ma tante en fera l'essai et toutes ses frayeurs s'évanouiront devant cette merveille dont s'est enrichie notre époque. Encore quelques jours et ma tante entièrement aguerrie se confiera au chemin de fer dans une voiture poussée par la vapeur ! Eh bien qu'en dites-vous, mes bonnes amies, nous voici des héroïnes et huit jours ont permis ce miracle.* »

Parties de Chalon tôt le matin elles débarquent à Lyon le soir, même. Quelques jours plus tard elles rentrent à Auxonne « *les bateaux allant moins vite en remontant la Saône qu'à la descente, nous pûmes jouir plus à l'aise de la vue des belles campagnes, des villes et des villages qui bordent et embellissent les rives fertiles et verdoyantes de la Saône. Nous arrivâmes à Chalon, nous couchâmes à Dijon. La messagerie de notre compatriote Niogret nous transporta rapidement à Auxonne, mon oncle se trouva à l'arrivée de la voiture⁸.* »

Anne Paget n'a pas pris le bateau à vapeur à Auxonne, mais elle aurait pu le faire, car depuis 1839 la Société « *Les Accélérés de Haute-Saône* » transporte des voyageurs pour le trajet Gray-Chalon aller et retour, sur le paquebot à vapeur *La Ville de Gray*, et ce jusqu'en 1859, date à laquelle le chemin de fer gagna la bataille des prix.

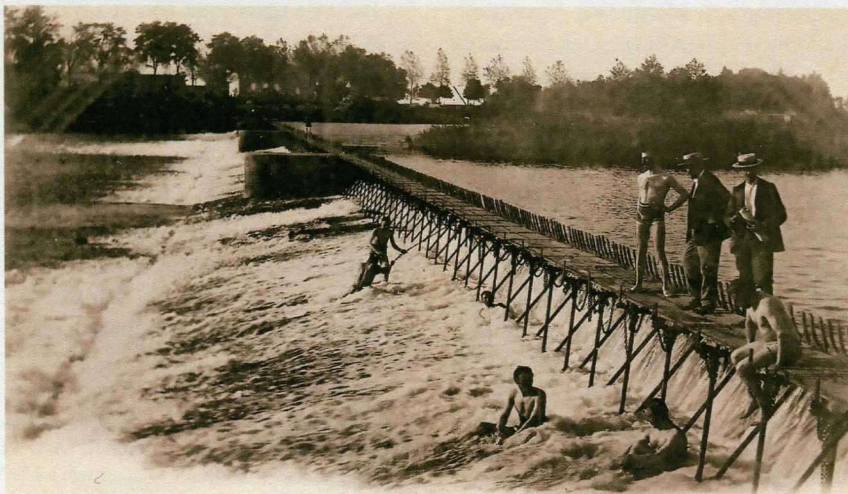
L'ouverture du canal de dérivation et du barrage était nécessaire à cet essor qui dura une dizaine d'années, mais cela se fit au détriment de la batellerie traditionnelle, pourtant bon marché. Auxonne ne sut pas profiter de cet avantage pour devenir une ville portuaire comme ses voisines, Verdun, Seurre, Saint-Jean-de-Losne ou Pontailler.

En 1855 la Municipalité accueille le chemin de fer comme une nouvelle opportunité pouvant stimuler l'économie languissante de la ville. La ligne Dijon-Belfort franchit la Saône et le canal de dérivation sur un nouveau pont, la gare est construite sur le territoire de la commune de Tillenay (rive droite), sur une levée artificielle qui la protège des inondations. Le transport des voyageurs favorise les déplacements de la troupe en garnison, le transport des marchandises offre de nouveaux débouchés pour les cultures maraîchères en pleine expansion.

Il faut attendre 1894 pour voir aboutir le dossier de la transformation du barrage, à l'issue d'une instruction mixte par le Ministère des Travaux publics et le Ministère de la Guerre. On dérase le barrage fixe sur 0,80 m de hauteur et l'on établit sur l'ouvrage ainsi abaissé un système de barrage mobile à fermettes. Ce barrage à aiguilles fonctionnera pendant plus d'un siècle, rythmant par le bruit de sa chute la vie du Quartier de la Gare. L'intérêt esthétique de ce type d'ouvrage est indéniable, une structure métallique d'apparence légère, un effet de série obtenu par l'alignement des longues aiguilles en bois, le tout disposé sur quatre passes de 50 m chacune, et couvert en partie par une chute d'eau plus ou moins importante. Cependant la manœuvre et le réglage de ce type d'ouvrage sont très lourds, l'abattage et le relèvement du barrage nécessitent le déplacement des aiguilles (il y en a 1040) et mobilisent plusieurs agents dans des conditions de travail difficiles, surtout de nuit en période de crues.

En 2002, VNF (Voies Navigables de France) entame une politique de modernisation et de sécurisation de ce type d'ouvrage avec un programme de création de barrages neufs, dotés de commandes automatisées. C'est dans ce contexte que naît un nouveau projet de barrage à clapets, mais il ne tient pas compte des spécificités du site d'Auxonne. En effet le barrage à aiguilles qui barre la Saône en biais, est situé en partie sur la commune d'Auxonne et en partie sur celle de Tillenay ; il est par sa position une composante essentielle du paysage et se trouve dans la zone de protection de deux Monuments historiques, le Château Louis XI à Auxonne (I.S.M.H.⁹ 1926) et la Gare d'Auxonne qui se trouve à Tillenay (I.S.M.H. 1984). Il a donc été décidé, dans un nouveau projet, de conserver le barrage à aiguilles d'Auxonne à titre patrimonial et de construire tout à côté, en aval et parallèle au premier, un type de barrage à système Obermeyer, sans structures émergentes, qui permet d'abaisser ou d'élever le barrage grâce à des coussins gonflants manœuvrés à distance. (Cf. illustration ci-contre). Le barrage à aiguilles ainsi conservé reste visible pendant la période estivale et sera abattu le reste du temps. Un belvédère a été aménagé avenue de la Gare sur la rive droite. Une passe à poisson et une passe pour canoë-kayak complètent l'ouvrage, inauguré en juillet 2011.

Aujourd'hui l'ensemble du site, derrière lequel se profile la silhouette de la ville et du Château, a conservé son caractère, tout en remplissant sa fonction, sous la surveillance d'une colonie de mouettes rieuses.



Le barrage à aiguilles avec promeneurs et baigneurs en 1904 Carte postale, Coll. part.

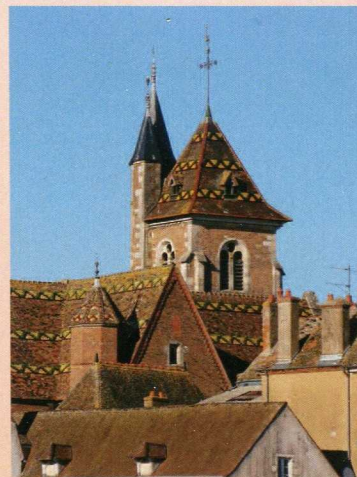
8 *Mes Loisirs*, de Jean-Baptiste Paget (manuscrit) Tome 16- p. 6 sqq. – Bibliothèque municipale d'Auxonne.

9 Inscrit à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques.



Auxonne - L'ancien et le nouveau barrage

Histoire & Patrimoine du Val de Saône



N° 1
2013

Bulletin n°1 2013

Publication de l'association
Saône Nature & Patrimoine

Directeur de la publication
Gilbert Grandgirard

Rédacteur en chef
Pierre Marie Guéritey

Crédit photos

- Pierre-Marie Gueritey
- Michelle Gueritey
- Martine Speranza
- Alain Cessot
- Claude Feuillebois

Composition

Claude Feuillebois

Impression

Espace Impression
Imp Cyclamens
Genlis (21110)

Siège de l'Association :

Mairie de Saint-Jean-de-Losne
Rue de la Liberté
21170 Saint-Jean-de-Losne

Dépôt légal : 2^e trimestre 2014

Editorial

Pierre Marie Guéritey

p. 1

Compte rendu de la 1^{ère} journée d'études
du 6 avril 2013

p. 3

Compte rendu de la 2^{ème} journée d'études
du 19 octobre 2013

p. 5

Réédification d'une croix de chemin au lieu-dit la Croix-Girard à Maison-Dieu (Losne)

Alain Cessot

p. 7

Le barrage d'Auxonne

Martine Speranza

p. 11

Pagny-la-Ville avant 1960 ...

Jean-Louis Rousselet

p. 15

Le bateau suspendu dans l'église et la bannière de la Société de secours mutuels
de Saint-Jean-de-Losne : souvenirs d'une innovation sociale au début du XIX^e siècle.

Pierre Marie Guéritey

p. 19

Un maire du Val de Saône victime de l'arbitraire préfectoral sous la Restauration

Michel Jovignot

p. 23

Le cimetière intercommunal de la paroisse de Saint-Jean-de-Losne

Michelle Guéritey

p. 27

