

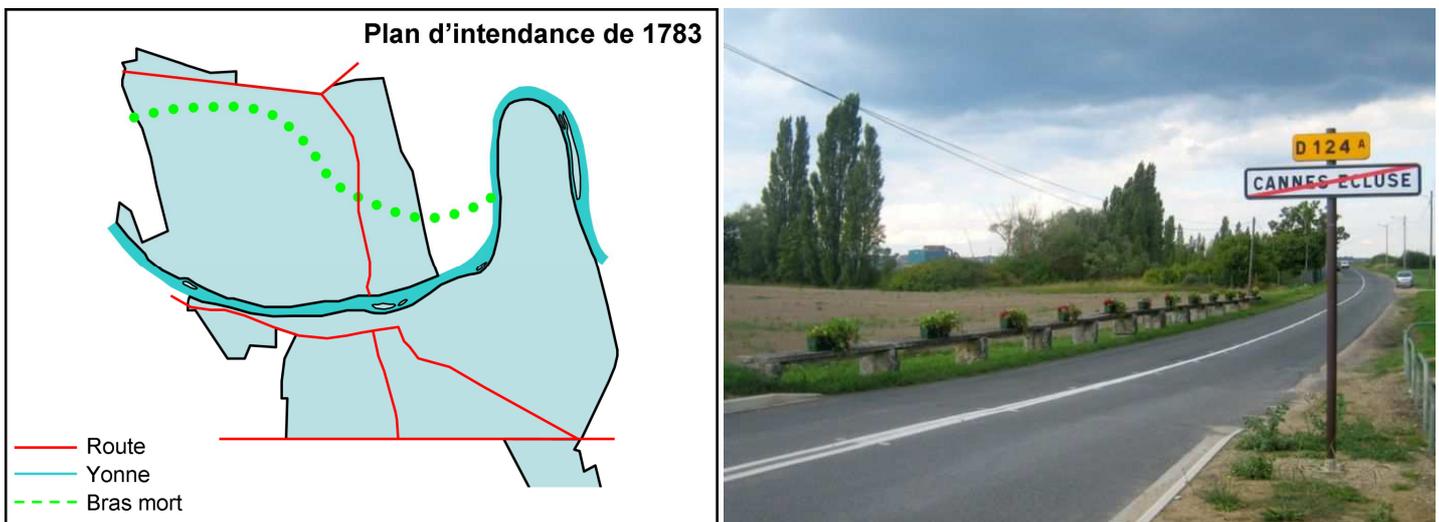
L'Yonne

L'Yonne apprivoisée

Depuis le pont de Cannes-Ecluse, l'Yonne apparaît comme une rivière calme et canalisée. C'est tout juste si l'ancienne baignade des années 1960 forme une petite échancre en amont.

Cette situation est le résultat d'une longue évolution et de la maîtrise de la nature par les hommes. En effet dans les temps anciens, la plaine entre la Seine et l'Yonne est un grand marécage avec de nombreux chenaux. Le confluent est une sorte de delta intérieur où pousse le roseau, la canne, qui a donné son nom au village et qui figure dans les armoiries.

Petit à petit, l'homme transforme les marécages en pâtures. Le chenal principal de la rivière se fixe. Mais il reste de nombreuses îles et bas-fonds, et des bras morts sont remis en eau lors des crues quasi-annuelles. Le plan d'intendance⁽¹⁾ de 1783, la plus ancienne carte disponible, mentionne un de ces bras morts également visible sur le plan cadastral. Sa trace peut être observée à la sortie Nord de la commune, là où un passage surélevé pour piétons, fort utile en période de crue⁽²⁾, existe encore.



Un moyen de transport important

Jusqu'au 19^{ème} siècle, l'Yonne supporte un trafic important vers Paris.

Des trains de bois flotté descendent du Morvan, le canal du Nivernais débouche à Auxerre et le canal de Bourgogne à Laroche.

La faible profondeur d'eau (50 cm au gué de Cannes-Ecluse) facilite le franchissement par les riverains mais complique le transport fluvial, en particulier d'avril à octobre. On a alors recours à des lâchers d'eau (des "éclusées") depuis les biefs des moulins de l'amont pour créer une hauteur d'eau temporairement suffisante pour le passage des bateaux. Ces écluses – une soixantaine par an – doivent être bien programmées pour être efficaces. Et les bateaux ne peuvent remonter la rivière qu'à vide. Des petits ports permettent aux bateaux d'attendre les moments propices à la navigation.

A Cannes-Ecluse, trois ports cohabitent, quelques fois avec difficulté car les droits payés par les bateliers attendant l'écluse et l'ouverture du port de Montereau⁽³⁾, suscitent bien des convoitises. Sur la rive gauche, au niveau de l'ancienne baignade et du bras de la Goulotte, le port le plus actif est la propriété du seigneur. Un autre est la propriété de la paroisse. Sur la rive droite, au débouché de la rue de Bray, fonctionne un autre port, qui appartient au prieuré Saint-Pierre.

1 Les plans d'intendance sont des plans cadastraux des paroisses établis par Louis Bertier de Sauvigny, intendant de la Généralité de Paris (la France était partagée en 36 généralités), pour établir une meilleure répartition de la taille, l'impôt direct de l'Ancien Régime.

En Seine-et-Marne, ces plans sont accessibles sur le site Internet des Archives du département.

2 Jusqu'à ce que des retenues sur l'Yonne, la Seine, l'Aube et la Marne permettent de d'éviter les grandes crues, même si une crue exceptionnelle peut toujours survenir.

3 A l'époque ou Montereau est une ville fortifiée et l'accès à son port ne se fait que de jour.

Mais au 18^{ème} siècle, les retenues des moulins entre Auxerre et Sens disparaissent pour laisser le passage libre aux bateaux et le système des éclusées perd de son efficacité. Il atteint sa limite technique dans les années 1830. Les autorités lancent alors des études pour la création de barrages avec écluses. L'objectif est d'augmenter le tirant d'eau des bateaux et la navigabilité annuelle en régulant les débits, et de permettre aux bateaux chargés de remonter la rivière. Ces études concluent à la nécessité de construire une série de barrages – écluses, dont celui de Cannes.

Entre 1837 et 1843, le trafic annuel s'établit à 7 500 bateaux (au total des deux sens) et à 600 000 stères de bois allant à Paris. Mais, avec le développement des transports routiers et ferroviaires, le transport du bois décline. Le volume tombe à 360 000 stères en 1880 et à 20 000 en 1922. En 1924, il n'y a pas assez de bois pour organiser un train de bois et le flottage s'arrête définitivement.

Jusque dans les années 1950, les péniches sont tirées par des bêtes de trait (mules ou chevaux) circulant sur le chemin de halage sur la rive droite. Petit à petit les animaux sont remplacés par des tracteurs. Dans les années 1960, les péniches sont motorisées et deviennent des automoteurs. Puis apparaissent les pousseurs, bateaux autonomes capables de pousser quatre péniches solidarifiées. Le transport fluvial se porte bien jusque dans les années 1970 puis il se met à décliner.

Depuis une dizaine d'années, la tendance s'inverse progressivement avec des transports de céréales et de sable vers l'aval et le développement du tourisme fluvial vers les canaux de Bourgogne et du Nivernais.

Le barrage – écluse

La décision de construire le barrage et l'écluse de Cannes (pas encore *Ecluse*) est prise le 31 mai 1846, mais les travaux ne commencent qu'en 1860, car la décision d'aménager la Seine en aval de Montereau traîne. La navigation en continu sur l'Yonne ne se fait qu'à partir de 1871, avec un tirant d'eau de 1,60 mètre porté à 2 mètres en 1880. Des conséquences directes en sont la disparition du gué, submergé et remplacé par un bac, et des petites îles (d'autant que la construction de la voie ferrée conduit en même temps au remodelage de la rive gauche).

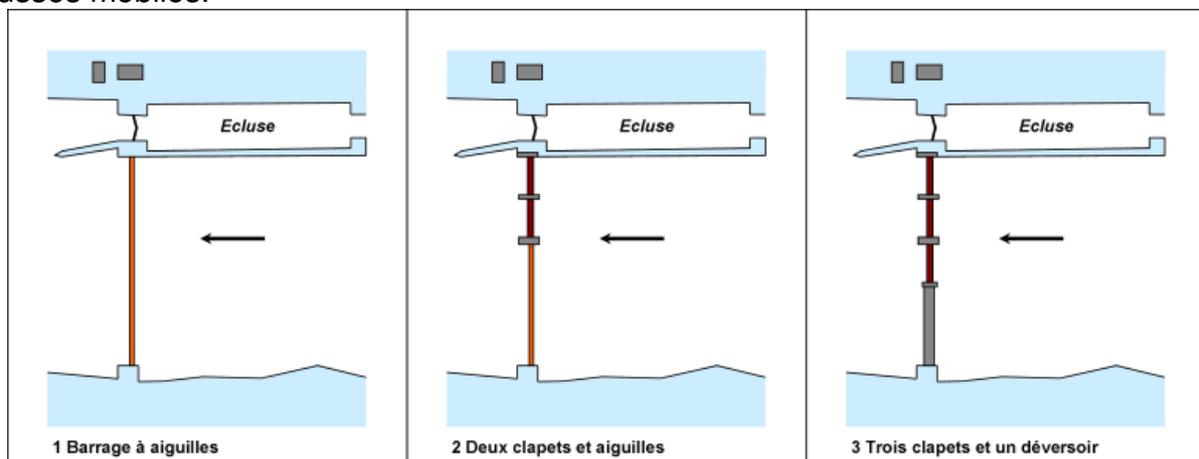
L'écluse en béton, de dimensions intérieures de 87,90 m par 10,40 m, peut accueillir quatre péniches. Hormis sa motorisation, elle a été très peu modifiée depuis sa construction.

Le barrage, d'une largeur de 92 m de largeur, est d'abord "à aiguilles"⁽⁴⁾. Mais la manœuvre des aiguilles demande un savoir faire certain, prend beaucoup de temps et comporte des risques pour les opérateurs.

Dans les années 1950, la modernisation est entreprise.

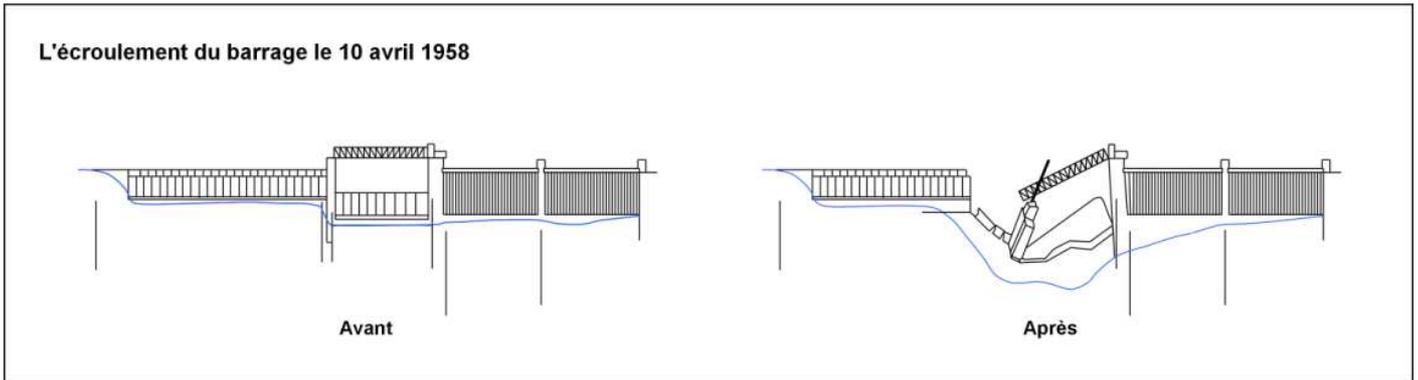
En 1955, en première étape, la partie Nord est remplacée par deux clapets inclinables par de grosses chaînes mues par des moteurs électriques. Deux piles de béton sont coulées dans le lit de la rivière.

En 1957, une seconde étape est franchie avec l'implantation d'une troisième pile, l'installation d'un troisième clapet et la disparition des aiguilles de la partie Sud remplacées par un déversoir avec des hausses mobiles.



4 Ce système, créé par l'ingénieur Charles Poirée en 1834, consiste en un rideau de madriers (les aiguilles) d'une dizaine de centimètres de côté mis verticalement côte à côte, barrant ainsi le lit de la rivière. Elles sont manœuvrables à main d'homme par une boucle en tête.

Le 10 avril 1958, l'impensable se produit, la dernière pile construite s'effondre, emportant avec elle le troisième clapet et une bonne partie du déversoir de la rive gauche.



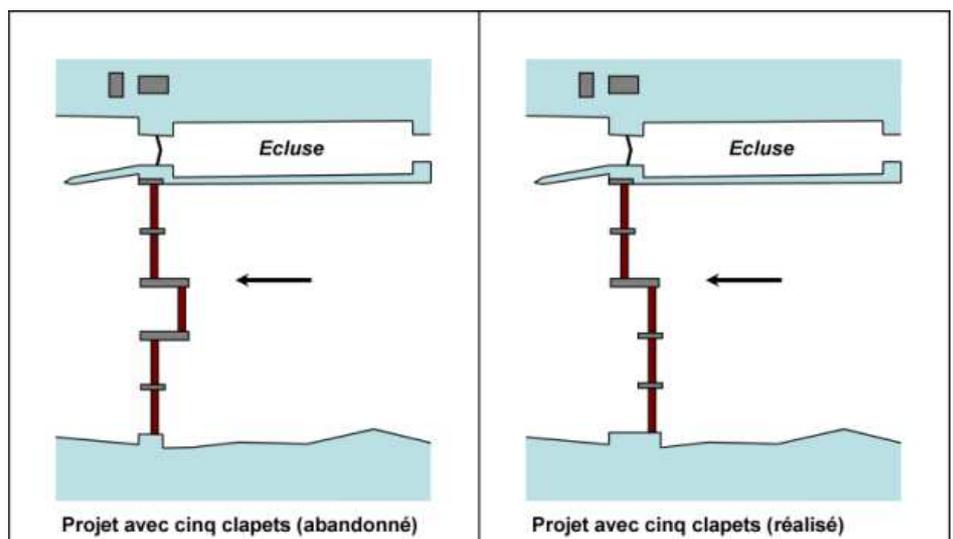
Aussitôt les experts essaient de comprendre ce qui s'est passé et de proposer la meilleure solution pour la reconstruction.

Des discussions et des rapports, il ressort que la pile effondrée était construite dans une zone où la craie naturelle est altérée sur une quarantaine de centimètres. La pile a été emportée par les remous et les tourbillons qui ont sapé les fondations.

En fait, les raisons profondes sont une méconnaissance du terrain et une insuffisance de sondages de sol, par manque de moyens financiers. Ceci alors que des accidents se sont déjà produits sur des ouvrages sur l'Yonne (à Courlon en 1952 et à Champfleury en 1953) et que la presse avait déjà tiré la sonnette d'alarme.

Une première stratégie de reconstruction est de déplacer vers l'amont la passe écroulée, et de remplacer in situ le déversoir par deux nouveaux clapets.

La solution mise en œuvre est légèrement différente, les trois clapets du côté Sud étant alignés, donnant au barrage un plan peu commun en forme de baïonnette.



L'état actuel :



le barrage vu de l'aval



l'écluse vue de l'amont

Des projets abandonnés

En 1937, un projet de suppression du barrage est à l'étude. Le conseil municipal lance des pétitions contre l'idée, arguant du fait que l'abaissement du niveau de la rivière, estimé à 2,32 m, tarirait la majorité des puits encore très utilisés pour satisfaire les besoins en eau de nombreux foyers⁽⁵⁾. Le projet est abandonné.

En 1963, un projet de rectification du cours de l'Yonne est à l'étude. Il s'agit de couper le méandre des Seiglats, long de 2 800 mètres à l'est du village, par un canal de 1 300 mètres qui aurait été parallèle à la voie ferrée. Ce projet déclenche une levée de boucliers. Le 22 juillet 1971, le maire, Pierre Paccou, fait paraître un article dans le journal local "La Délivrance" pour dénoncer l'idée, mettant en avant le fait que le canal abaisserait le niveau de la rivière de deux mètres et conduirait à la disparition du barrage et de l'écluse, ce qui aurait été un comble pour Cannes-Ecluse. Le 2 décembre 1971, à l'occasion l'inauguration du nouveau pont, le maire interpelle pareillement le préfet, le député et le conseiller général. Le projet est finalement abandonné.

Les caprices de la rivière

Sans que les niveaux records de 1910, visibles sur la maison éclusière, soient atteints, la rivière connaît, jusqu'à encore récemment, des épisodes de crue réguliers.

La plaine des Bordes et la zone entre la rive sud et la voie ferrée sont recouvertes. Les accès au pont sont impraticables. Le village est coupé en deux. Les dernières crues importantes remontent à 1955, 1966 et 1970.



En février 1963, le froid est rude et il dure. La rivière est prise par la glace qui atteint une épaisseur d'une vingtaine de centimètres par endroit. On peut traverser à pied sec.

⁵ L'adduction publique de l'eau vient juste de commencer (1931).

A la débâcle, l'Yonne charrie des blocs de glace de plusieurs m². En percutant le pont provisoire en bois ils en ébranlent la structure⁽⁶⁾. Le trafic des bateaux reprend avec difficulté, jusqu'à ce qu'une péniche descendant la rivière arrive à ouvrir un chenal en jouant les brise-glaces.



Les sablières

En 1960, l'extraction des granulats commence. Des sablières sont mises en exploitation dans la plaine des Bordes et, à l'est du village, dans la boucle des Seiglats entre l'Yonne et la voie ferrée. L'exploitation dure jusqu'en 1980.

Des bassins, en général communiquant avec l'Yonne, sont ainsi créés sur près de 260 hectares dont une partie est maintenant consacrée aux loisirs (pêche et sports nautiques).

La boucle des Seiglats

Le 16 juillet 1999, la boucle des Seiglats, fréquentée par de nombreux oiseaux, particulièrement en hiver, fait l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

Le Domaine Régional des Seiglats est créé sur une surface totale de 282 hectares.

Un observatoire ornithologique est installé en 2007.

Le 24 juillet 2009, le site est classé en Réserve Naturelle Régionale.



L'observatoire ornithologique

6 Le trafic routier est interrompu plusieurs mois pour réparation.