



Les plongeurs de Nautilia interviennent notamment pour le renflouement de bateaux, comme ici en 2010 à Montbéliard. DR



Une dizaine d'embarcations reconverties en habitations sont amarrées sur le quai... dont un bateau pirate.



Les travaux de chaudronnerie sont effectués sur le site même, dans un grand hangar.

# Visite privée Le chantier naval d'Illzach, ses maisons flottantes et ses scaphandriers

Depuis plus de 150 ans, l'île-Napoléon dispose d'un chantier naval. Il ne construit plus de bateaux depuis des années, mais donne chaque année une nouvelle vie à une quinzaine d'anciens. Visite guidée.

Marseille : 700 km. La Rochelle : 900 km. Brest : 1000 km. Quand on habite Mulhouse, il faut faire un bout de chemin pour trouver de l'eau salée et des mouettes. Grâce à son réseau fluvial, l'agglo voit cependant passer les péniches et les bateaux de plaisance par milliers.

Elle dispose même de son propre chantier naval, installé au bord du canal du Rhône au Rhin et visible depuis le pont de l'île-Napoléon depuis 1850. « A l'époque, il construisait les premières péniches, qui étaient tirées par les chevaux sur les chemins de halage », raconte Emmanuel Muller, gérant de la société Nautilia qui en assure aujourd'hui l'exploitation.

Depuis, la construction de bâtiments neufs a cessé, mais les bateaux continuent à se succéder dans l'outil principal du site : un immense bassin de 80 m sur 17 où l'on peut aligner sans forcer quatre péniches. « C'était une écluse de l'ancien canal du Rhône au Rhin », précise Emmanuel Muller. « Il n'y en a pas d'autre comme ça à 200 km à la ronde. »

En l'occurrence, cette cale sèche, qui peut être remplie ou vidée en quelques tours de manivelle,



Le chantier naval fait dans la réparation de bateaux, mais aussi dans la reconversion en habitations.

abrite trois pensionnaires : une péniche à flots de gabarit « Freycinet » (soit 39 m de long sur 5 de large), et deux autres posées sur leurs cales. Deux bons exemples des activités du chantier.

## Pour un architecte, il y a de quoi s'éclater

La première ayant une coque fatiguée, elle est renforcée à l'aide de plaques d'acier soudées dans de grandes gerbes d'étincelles roses. « On lui met une deuxième peau », résume le patron. La seconde est là pour un changement plus radical. « Son propriétaire allemand veut en faire un hôtel qui naviguera sur le canal de Bourgogne. »

Parallèlement aux réparations en tout genre, le chantier fait en effet dans la reconversion de péniches

de transport de fret. Et il y a du potentiel : une cale offre une surface aménageable de 150 m<sup>2</sup>. « On peut aussi monter un deuxième niveau, installer des mezzanines... Pour un architecte, il y a de quoi s'éclater », observe le gérant, qui s'y verrait bien lui aussi. « Si je ne le fais pas pour y habiter, je le ferai pour y installer des bureaux. »

Après un saut au fond de la fosse, où travaillent des ouvriers, apparemment pas préoccupés d'avoir 100 tonnes de ferraille au-dessus de la tête, Emmanuel Muller propose un tour à bord de la péniche Alliance. L'occasion de voir que le moteur de 150 CV ne diffère pas tant que ça de celui d'un camion, que le volume de la cale transformée en salle de réception est effectivement impressionnant, et que le poste de pilotage semble plutôt sommaire.

Un levier pour la marche avant et la marche arrière, une barre pour la direction... Pour un peu, on se sentirait capable de mettre la casquette de capitaine et de partir à l'assaut des canaux. « En théorie, c'est très simple. En pratique, c'est beaucoup plus compliqué, surtout avec l'inertie », prévient le gérant, qui se garde bien de piloter lui-même. « Je ne navigue qu'à sec ! »

À côté de la cale sèche, un hangar de tôle gris et bleu abrite les bureaux et un vaste atelier de 1200 m<sup>2</sup>. Tous les équipements y sont à l'échelle des péniches : le tour s'étend sur plus de 6 mètres, la cisaille et la plieuse ont des airs de fourgons blindés, les ponts roulants peuvent soulever 5 tonnes chacun...

C'est là que les plaques d'acier destinées à renforcer les coques

sont mises en forme, que les charpentes sont préconstruites et que les éventuelles pièces nécessaires aux chantiers subaquatiques sont mises en forme. Car Nautilia effectue aussi toutes sortes de travaux *in situ*, grâce à trois équipes de plongeurs tout-terrain.

« On fait beaucoup de maintenance sur les ouvrages hydrauliques, comme les barrages, les centrales, les écluses, et aussi dans les stations d'épuration », précise Emmanuel Muller en s'engageant dans un hangar où sont stockés les bateaux, les outils étanches et des centaines de mètres de tuyaux colorés surnommés « narguilles ».

## Souvent, on travaille dans le noir complet

Ce sont eux qui relient les plongeurs à la surface, leur fournissent l'air, l'électricité et les éventuelles consignes pour leur permettre d'effectuer dans les meilleures conditions leur tâche, généralement ardue. « Souvent, on travaille dans le noir complet, tout se fait au toucher », explique le gérant.

Sur l'autre côté du site, concédé au chantier naval par l'établissement public Voies navigables de France (VNF), Nautilia propose un quai faisant office d'escale pour les marins d'eau douce ainsi que des ports à sec, couverts ou non, pour effectuer des travaux sur des embarcations ou simplement les faire hiverner. « On voit des gens d'un peu partout », souligne le gérant.

Texte : François Torelli  
Photos : Darek Szuster

## En chiffres

- Le chantier naval de l'île-Napoléon existe depuis 1850.
- Son outil principal est sa cale sèche de 80 m par 17, unique « dans un rayon de 200 km ».
- Elle accueille notamment les péniches de gabarit « Freycinet » : 39 m de long, 5 m de large et près de 100 t.
- Une fois aménagées, ces embarcations peuvent offrir une surface libre de 150 m<sup>2</sup> par niveau.
- Les bateaux plus modestes peuvent être mis au sec sur un terrain de 5 500 m<sup>2</sup> et dans un hall d'hivernage de 250 m<sup>2</sup>.
- Les travaux de chaudronnerie sont effectués dans un atelier de 1 200 m<sup>2</sup> équipé de deux ponts roulants de 5 t chacun.
- La société Nautilia emploie 8 salariés permanents, plus 7 à 8 intervenants en fonction des chantiers en cours.
- Près de 60 % du chiffre d'affaires provient des travaux subaquatiques, à raison de 500 à 600 chantiers par an.



Nautilia emploie huit soudeurs sableurs, chaudronniers et plongeurs permanents.



Le gérant de Nautilia, Emmanuel Muller, à la barre d'une péniche... en réparation. « Je ne navigue qu'à sec ! »



Les coques trop fatiguées sont renforcées avec de grandes plaques d'acier.



Depuis le pont de l'île-Napoléon, on distingue l'ancienne écluse reconvertie en cale sèche et l'atelier de chaudronnerie, où une enseigne « Nautilia » vient d'être installée.



Une vingtaine de bateaux de plaisance sont en cale sèche, le temps d'un hiver ou d'une réparation.



Les cales des péniches de gabarit Freycinet permettent de dégager des volumes importants, comme dans cette salle de réception.