



CESER de Bourgogne
Conseil économique, social
et environnemental régional

« LA STRATEGIE REGIONALE DE VALORISATION TOURISTIQUE DES CANAUX ET RIVIERES NAVIGABLES DE BOURGOGNE »

AVIS

présenté par

Bernard DUBRESSON

COMMISSION N° 2

« Développement économique, emploi, innovation, tourisme »

SEANCE PLENIERE DU 20 JUIN 2012

Conseil économique, social et environnemental de Bourgogne
17, boulevard de la Trémouille - BP 23502 – 21035 Dijon cedex -Tél. 03 80 44 34 32 -Fax 03 80 44 33 09
e-mail : ceser@cr-bourgogne.fr www.cr-bourgogne.fr

LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL DE BOURGOGNE

VU

- ◆ Le code général des collectivités territoriales,
- ◆ La loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République,
- ◆ Le rapport transmis par Monsieur le Président du Conseil régional, relatif à la Stratégie régionale de valorisation touristique des canaux et rivières navigables de Bourgogne,

Il est proposé de délibérer comme suit :

Le CESER observe que la Stratégie régionale de valorisation touristique des canaux et rivières de Bourgogne présentée par le Conseil régional de Bourgogne s'appuie sur un diagnostic déjà dressé dans l'avis du CESER du 14 octobre 2010 : « Comment les canaux peuvent-ils dynamiser la politique touristique régionale ? ».

On retrouve de ce fait dans les grands axes de la stratégie cette nécessité, mise en avant par le CESER, d'une gouvernance régionale du tourisme fluvial, tant l'atomisation et la diversité des acteurs est grande, tant le maillage et l'organisation spatiale des activités sont quasiment inexistantes.

Pour arriver à une plus grande cohésion régionale du tourisme fluvial, la stratégie régionale propose donc à la fois un mode d'organisation et des outils de partenariat.

1) L'organisation.

Une réhabilitation du « produit canal » et une « offre canal » plus qualitative (avis du CESER du 14 octobre 2010) sont identifiés dans le contrat de canal pour les voies d'eau à petit gabarit (canal de Bourgogne, canal du Centre, canal du Nivernais, rivière Seille).

Il manque cependant un éclairage important concernant :

- la liaison des canaux cités avec les voies d'eau magistrales (Saône, Yonne) ;
- la coopération avec les régions limitrophes, les départements et les autres réseaux, pour pérenniser la boucle fluviale bourguignonne.

2) Les outils de partenariat

La convention tripartite Région Bourgogne – Etat – VNF va devoir être un maillon très important pour mettre en œuvre cette stratégie régionale. Or, rien n'est dit de son contenu (notamment en ce qui concerne la réorganisation des personnels), avec en particulier la nécessité d'installer un nombre suffisant d'agents salariés le long des voies d'eau, pour les inscrire dans une dynamique d'accueil.

Les financements pour l'entretien de l'infrastructure doivent être clairement évalués et budgétés.

AVIS ADOPTE A L'UNANIMITE

EXPLICATION DE VOTE

Intervention de Gérard MOTTET
Au titre des Organismes culturels (Patrimoine)

Dans un livre remarquable, Les canaux bourguignons (éditions de l'Escargot Savant, 2009, 416 pages) Philippe Ménager, originaire de Digoin, sensible à la Loire et au majestueux pont-canal qui la franchit, montre avec brio que les canaux, en Bourgogne, représentent un patrimoine exceptionnel, un lien culturel, historique, technique et économique, entre les trois bassins hydrographiques qui dispersent naturellement le territoire de la Bourgogne.

Le CESER a déjà dressé dans un avis du 14 octobre 2010 un diagnostic précis intitulé « Comment les canaux peuvent-ils dynamiser la politique touristique régionale ? », avis émanant de la Commission n° 2.

Cette Commission m'avait auditionné le 16 mars 2010. J'avais exposé le sujet suivant : « les canaux en Bourgogne, cadre physique, patrimonial et touristique ».

Dans cette intervention, j'avais insisté sur le grand intérêt d'associer le tourisme fluvial et le tourisme culturel, par l'usage des véloroutes et la redécouverte du rôle qu'ont joué les canaux dans l'industrialisation de la Bourgogne.

J'avais aussi insisté sur l'inter-régionalité de la Bourgogne par le grand tourisme fluvial à l'échelle de l'Europe. En ce sens, j'approuve le projet d'avis de la Commission n° 2 qui observe « qu'il manque un éclairage important concernant... la coopération avec les régions limitrophes », en oubliant l'initiative de « l'Entente des canaux du Centre-France ».

Je l'approuve aussi dans l'autre « manque », à savoir « la liaison des canaux cités avec les voies d'eau magistrales (Saône, Yonne) ».

En ce qui concerne l'Yonne, le CPER en cours a bien permis de réaliser la mise en gabarit européen de Montereau à Gron, et l'on sait l'intense succès de l'activité fluviale de ce port au Sud immédiat de l'agglomération sénonaise.

En conclusion, je ne puis que m'associer aux réserves exprimées par la Commission 2 dans son projet d'avis et, de plus, regretter que le travail de cette commission sur ce sujet soit peu pris en compte.

Après avoir été au XIX siècle un moteur du transport fluvial par son remarquable réseau transfluvial de canaux, la Bourgogne se trouve aujourd'hui en net retard par rapport au Benelux et à l'axe rhénan en matière d'articulation entre transport et tourisme fluvial.

Il est donc grand temps pour l'avenir de la Bourgogne que soit en effet mise en place, comme le recommande le projet d'avis, une véritable « stratégie régionale » et une « convention tripartite Région Bourgogne-Etat-VNF ».

Il est également grand temps que les travaux du CESER sur cette question, comme sur les autres, soient réellement considérés et pris en compte.

Je demande donc que le texte de mon intervention auprès de la Commission 2 le mardi 16 mars 2010 figure à la suite de celle-ci, ou, à tout le moins, la 3^{ème} partie et la conclusion.

Les canaux en Bourgogne, cadre physique, patrimonial et touristique.

Introduction

En se proposant d'expérimenter la gestion de son réseau de canaux, le Conseil régional de Bourgogne donnera à ceux-ci une réelle unité patrimoniale, qui ne pourra que renforcer celle des territoires bourguignons eux-mêmes, et donnera une cohérence à la vocation touristique de ceux-ci.

En effet, ces canaux, à gabarit Freycinet dominant, représentent plus de 1.000 km de voies navigables dont le principal intérêt réside dans le fait qu'ils permettent un tour complet de l'espace bourguignon autour de son célèbre « point triple hydrographique », en réunissant les trois bassins majeurs de la Seine, de la Loire et du Rhône.

Cette ceinture de canaux a, en effet, le grand mérite de franchir le Seuil de Bourgogne, de parcourir le fossé de la Saône, le sillon houiller Dheune-Bourbince, la plaine de Loire, le Bazois, les vaux d'Yonne, contournant ainsi le massif du Morvan.

Les canaux réalisent ainsi l'unité de la diversité des territoires bourguignons. Ils ont donc, de ce fait, un triple intérêt, géographique, patrimonial et touristique.

1. Les canaux de Bourgogne, intérêt géographique

Pour mieux comprendre l'exceptionnelle performance qu'ont réalisée, au cours des siècles passés, les concepteurs de ces canaux, il faut rappeler les caractères orographiques, géologiques, climatiques et hydrographiques des territoires bourguignons.

A) Les caractères orographiques

Le relief de la Bourgogne est contrasté, dispersé, compartimenté.

Contrasté par de fortes différences d'altitude, 901 mètres dans le Morvan (Haut Folin), 378 m à la « voûte » du canal à Pouilly en Auxois, 80 m seulement à la confluence de l'Yonne et du canal de Bourgogne à Laroche-Migennes.

Trois effets majeurs marquent ce relief : l'effet de seuil, l'effet de bassin, l'effet de couloir.

L'effet de seuil : la Bourgogne est d'abord un puissant seuil qui sépare les bassins de la Seine, de la Meuse et de la Moselle au Nord, du bassin Saône-Rhône au Sud. Ce seuil, les géologues le nomme le « seuil morvano-vosgien », car il résulte du soulèvement de la croûte terrestre primaire à la périphérie externe de la convexité de la chaîne alpine et jurassienne. Seuil dit d'ailleurs aussi « de Bourgogne », bien plus marqué que les deux autres seuils français du Poitou et de Naurouze. Seuil sur lequel prennent leur source sur le flanc Nord, tour à tour, l'Yonne, le Serein, l'Armançon, la Brenne, l'Oze, l'Ozerain, la Seine, l'Aube, la Marne, la Meuse, la Moselle, et sur le versant Sud l'Ouche, la Seille, la Tille, la Vingeanne, la Saône et ses affluents.

L'effet de bassin : au Nord du seuil, et sur celui-ci, s'appuient toutes les assises géologiques sédimentaires du bassin parisien, Trias, Lias, Jurassique, Crétacé. Elles forment de manière continue, régulière, selon une structure en « piles d'assiettes » à faible pendage (4°), les plateaux jurassiques du Nord de la Côte-d'Or et de l'Yonne.

Et ce sont ces assises jurassiques en plateaux compris entre 200 et 600 m qu'ont creusé l'Armançon, la Brenne, l'Oze, l'Ozerain, pour découper l'Auxois en buttes et lanières allongées. Ces mêmes assises jurassiques sont au contraire enfoncées à -1000 m au fond de la « cuvette parisienne ».

Et ce sont encore ces assises jurassiques élevées du seuil de l'Auxois que les concepteurs ont du faire gravir et franchir au canal de Bourgogne.

Mais ces mêmes assises de nature calcaire sont perméables et ont donc nécessité de grands travaux de réservoirs pour l'alimentation en eau de ce canal.

Cet effet de bassin se fait sentir différemment pour le canal du Nivernais à l'Ouest du Morvan où entre en jeu un autre effet, l'effet de couloir.

L'effet de couloir : c'est celui qui est dû à la tectonique « en touches de piano », qui découpe la moitié Sud de la Bourgogne en trois compartiments :

- le « fossé bressan » des géologues ou couloir de la Saône,
- la bordure orientale du Massif Central soulevée et faillée du Morvan au Haut Charolais-Beaujolais,
- le fossé de la Loire, les panneaux faillés du Nivernais et la « faille de Sancerre ».

Cet effet de couloir explique aussi cet étonnant département de Saône-et-Loire avec à l'Est la Saône, qui coule du Nord au Sud et à l'Ouest la Loire, qui coule du Sud au Nord...

Alors comment ces deux compartiments bien séparés ont-ils bien pu être réunis ? Par la présence au sein de cette bordure relevée d'un sillon houiller de direction dite « varisque », c'est-à-dire Sud Ouest-Nord Est. C'est le sillon « Blanzky-Bert » des géologues, drainé par deux rivières : la Dheune qui rejoint la Saône en aval de Verdun sur le Doubs, et la Bourbince qui se jette dans l'Arroux, lequel rejoint la Loire à l'Ouest de Digoin à La Motte Saint-Jean. Entre ces deux rivières, la ligne de partage des eaux entre bassin rhodanien et bassin de la Loire se situe autour de la côte 300 m aux environs de Montchanin.

B) Brèves données géologiques

C'est la formation des Alpes et du Jura qui a organisé à l'Ere Tertiaire le relief de la Bourgogne, en soulevant et fracturant toute cette bordure orientale du Massif Central, que l'on suit du Morvan aux Cévennes ; et créant à la périphérie de ce soulèvement le seuil morvano vosgien en effondrant en fin d'orogénèse le fossé bressan et celui de la Loire qui se raccorde au Sud immédiat de Nevers avec un autre effondrement, celui que Max Derruau a appelé « la Limagne auvergnate et bourbonnaise ».

C'est ce soulèvement alpin qui a mis en évidence et à l'affleurement le bassin permien d'Autun et ses schistes bitumineux, et le sillon houiller de Blanzky-Montceau-les-Mines. C'est aussi ce soulèvement qui a remonté le Morvan et permis à l'érosion d'affouiller dans les marnes tendres du Lias les dépressions péri-morvandelles de l'Auxois et du Bazois. Bazois par lequel passera le « canal du Nivernais », le bien nommé.

Ces données orographiques, géologiques, tectoniques et stratigraphiques sont à bien connaître et à prendre en compte encore de nos jours quant au contexte hydro-géologique d'alimentation de ces canaux.

Il convient donc maintenant d'évoquer le contexte climatique.

C) Les caractères climatiques

La Bourgogne est définie par ses climatologues, (P. Pagney et J.P. Chabin), comme un « carrefour climatique » dominé cependant par « l'emprise fondamentale de l'influence océanique atlantique », qui assure ses reliefs de bonnes précipitations.

Les $\frac{3}{4}$ du territoire reçoivent plus de 800 millimètres par an, 1/3 entre 1000 et 1200, et au sommet, entre 1200 et 1900 pour le Morvan. Seuls l'Auxerrois et la plaine de Saône ne reçoivent que 600 à 700 mm/an.

L'influence océanique dominante est en effet corrigée pour la Bourgogne orientale par l'effet de continentalité qui accentue le froid sec anticyclonique hivernal, et par la remontée estivale de la chaleur méditerranéenne par le couloir rhodanien et saônois.

Au total, un bon bilan annuel de précipitations, mais qui, dans les régions calcaires jurassiques du seuil de Bourgogne, s'infiltrent en systèmes karstiques complexes que seules, arrêtent en profondeur, les assises imperméables des argiles du Lias et le socle primaire (Bazois, Auxois et vallée de l'Ouche).

D) Les caractères hydrologiques

On a souvent mis en évidence le « point triple » hydrologique du territoire bourguignon qui se localise en Auxois, là où divergent les sources de l'Armançon vers la Manche, celles de l'Arroux vers l'Atlantique, celle de l'Ouche vers la Méditerranée. Point triple, conséquence évidente de la structure géologique et du relief. Point triple, ligne de partage des eaux à 400 m d'altitude autour de Pouilly-en-Auxois. Altitudes les plus « basses » de franchissement du seuil de Bourgogne et, en comparaison, les plus « hautes » du Massif Armoricain... Point triple et seuil majeurs dont il a fallu tenir compte lors de la mémorable construction du symbole de ce franchissement, le célèbre « Canal de Bourgogne » sans lequel le « Tour de Bourgogne » n'eut pas été possible.

2. Les canaux de Bourgogne, une grande page d'histoire et un grand patrimoine

Les trois plus célèbres, par la boucle remarquable qu'ils ont constituée dès le début du XIX^{ème} siècle, sont le canal de Bourgogne, le canal du Centre et le canal du Nivernais.

Mais il ne faut pas oublier que pour que les deux derniers puissent être réunis, ils ont été relayés de Digoïn à Decize par le « canal latéral à la Loire », qui se prolonge d'ailleurs au-delà de Decize, Nevers et de Briare... où il retrouve la Bourgogne en Puisaye occidentale à Rogny les Sept Ecluses.

En effet, la construction des canaux, sous l'Ancien Régime, puis pendant et après la Révolution, est intimement liée à la volonté des pouvoirs successifs d'organiser le territoire en l'unifiant par la voie d'eau, et pour cela, en complétant partout où cela était techniquement possible, le réseau hydrographique naturel par celui des canaux. Et, de par sa position géostratégique essentielle entre le Bassin parisien, la France atlantique et la France méditerranéenne, la Bourgogne ne pouvait échapper à cette préoccupation essentielle du pouvoir central et des besoins franciliens. Elle est donc devenue le rond point du transport fluvial de la France, permettant à cette dernière l'accès à toutes les mers qui l'entourent.

Et la première liaison à avoir permis cet accès a bien été le canal de Bourgogne, celui qui a réussi à franchir le seuil du même nom.

A) Le Canal de Bourgogne.

Son nom lui-même est le symbole de ce franchissement, l'intérêt historique, patrimonial et touristique qu'il suscite aussi. Ainsi des titres des ouvrages de J.F. Bligny ; « Au sommet du canal de Bourgogne, **mémoire d'un ouvrage hydraulique titanesque** » l'auteur a raison et chacun de ses ouvrages commence par un « **profil de la partie centrale du canal** » autour de Pouilly-en-Auxois et de sa célèbre « voûte » de 3.330 m ses nombreux puits d'aération, le canal culminant à cet endroit à 378 m.

Ouvrage titanesque, avec de lourdes contraintes géologiques et hydrauliques, à une époque où ces disciplines en étaient à leur début.

Pour rejoindre les deux grandes métropoles fluviales de la France d'alors, Paris et Lyon, on utilisa l'Yonne jusqu'à « La Roche », on chercha alors un tracé de canal, de 1613 à 1812, « par la Bourgogne de La Roche à Saint-Jean de Losne pour rejoindre la Saône ».

Après de multiples projets ce fut le tracé par Pouilly qui fut retenu, un tracé « deviné par J.F. de la Loge de Chatellenot dès 1718, perfectionné par les ingénieurs Abeille, Perronet et Ferey » (J.F Bligny, op. cité).

La partie la plus aisée à réaliser, de Dijon à Saint-Jean de Losne, rectiligne, a été ouverte le 14 Décembre 1808 et ce n'est que le 30 Décembre 1832 que la totalité du canal a été mise en service, soit un canal d'une longueur totale de 242 km avec 189 écluses et les dénivelés suivants :

- confluence avec l'Yonne à La Roche au Nord : **80 m**,
- altitude la plus élevée à Pouilly-en-Auxois : **378 m**,
- confluence avec la Saône à St. Jean de Losne : **180 m**.

C'est qu'en effet, ces 242 km sont répartis sur 3 unités géomorphologiques contrastées :

- le Sud-Est du bassin parisien de La Roche à Montbard (alt : 80 à 210 m),
- le Seuil de Bourgogne s.s. Montbard-Pouilly-Dijon, là où le relief est le plus contrasté (alt. 210-378-230 m avec de vigoureux reliefs alentour dépassant 600 m.
- le « fossé saônois » de Dijon à Saint-Jean de Losne, de 230 à 180 m sur la platitude de la plio-quadernaire.

C'est évidemment le parcours central du Seuil qui a été le plus difficile, le plus « titanesque » à réaliser, avec le sommet, la voûte, **mais aussi** la redescente brutale et le brusque changement de direction, le « tracé en baïonnette » du canal pour rejoindre à Pont d'Ouche la vallée de l'Ouche, hachée de failles jusqu'à Dijon, vallée encadrée des hauts panneaux faillés de l'ensemble de la « Montagne dijonnaise » ; Mont Afrique, 600 m, Plan de Suzane, 601 m, forêt de Détain Gergueil, 636 m, alors que l'Ouche coule à 300 m au Pont de Pagny !

De Pouilly à Dijon, par la vallée de l'Ouche, le tracé du canal est un élément majeur du patrimoine paysager de l'espace bourguignon, à connaître, à valoriser, à **expliquer** dans un bon **guide géographique** à distribuer dès Pouilly aux touristes fluviaux, en plus du guide et des brochures sur la « voûte ». Le canal est un tout.

A tous points de vue, il faut sortir de la voûte et valoriser la vallée de l'Ouche, le canal à cet endroit et sa suite de très belles maisons éclusières, aux formes harmonieuses et visibles entre Fleurey-sur-Ouche et Plombières. Sur ces canaux de l'histoire, l'explication du cadre géographique est un élément majeur d'accompagnement d'un tourisme paisible et intelligent.

Car sur l'eau des canaux on a le temps, il faut en profiter pour une lecture des paysages, leur genèse, celle des travaux et constructions et des moyens d'époque de réalisation.

En identifiant à chaque fois les principaux thèmes à évoquer tout au long du tracé :

- Le carrefour migennois, fluvial et ferroviaire
- Le port de flottage du bois de Brienon
- Le site historique de Tonnerre et le vignoble d'Epineuil
- La « pierre de Tonnerre » et les châteaux de Tanlay et de Maulnes
- Buffon le grand précurseur de l' « histoire de la Terre », et ses forges
- Montbard, l'abbaye de Fontenay et Bussy Rabutin
- Le Mont Auxois et le site d'Alésia
- Le site exceptionnel de Semur-en-Auxois
- le port'canal de Pouilly et son « toueur »
- L'usine électrique jadis administrée par Hippolyte Fontaine
- Les buttes entourant Pouilly et les étangs réservoirs de Grosbois, Panthier, Cercey, la « voûte » bien sûr et sa réalisation

- La descente par les premières éclusées vers la Méditerranée, et surtout le superbe cadre structural et forestier de la vallée de l'Ouche
- Le val de Plombières, son église et clocher à tuiles vernissées, premier signe « bourguignon » pour qui vient des pays du Nord...
- Le cadre ferroviaire du XIXème siècle, le tunnel de Blaisy-Bas, réplique ferroviaire de la voûte du canal, les viaducs, la « grande ligne » et son tracé favorable à Dijon et voulue par Darcy
- L'œuvre d'Henri Vincenot et notamment « La Pie Saoûle »
- L'arrivée à Dijon et le « lac Kir »
- Dijon, capitale de la grande Bourgogne historique et son riche patrimoine passé et actuel
- Le vignoble de la « côte bourguignonne » et l'œuvre de Gaston Roupnel
- Le tracé Dijon St-Jean de Losne
- Le voisinage de la forêt de Cîteaux et donc l'histoire et l'actualité de ce grand ordre monastique entrevu à Fontenay
- L'arrivée à Saint-Jean de Losne dans la Saône et donc la personnalité de cette rivière « axe de civilisation » mais aussi de conflit entre « royaume et empire »
- Les méandres recoupés par la chenalisation et le port fluvial de Pagny, entrée de la rivière dans la modernité
- L'arrivée à Chalon-sur-Saône, Cabillonum et le relais pris dans le tour de Bourgogne par le canal du Centre.

Tour de Bourgogne fluvial, associant donc canaux et rivières, voies d'eau créées au cours de l'histoire et voies d'eau naturelles.

Tourisme lent et réfléchi, apaisant et enrichissant, associant le trajet sur l'eau et les étapes véloroutes, voies vertes et chemins de halage, articulant l'histoire, la géographie, les sciences de la Terre, l'écriture, la muséographie, l'enrichissement personnel, familial et collectif par une approche culturelle, pluriactive et pluridisciplinaire du tourisme.

B) Le canal du Centre

C'est lui l'axe majeur conçu pour relier la Saône à la Loire par le sillon houiller drainé par la Dheune et la Bourbince. D'une longueur de 112 km de Chalon à Digoïn, il fut réalisé de 1784 à 1791.

C'est un canal dit à « bief de partage » avec 61 écluses, 27 sur le versant Loire et 34 sur le versant Saône, d'altitude 179 m à Chalon, 300 m au bief de partage près de Montchanin et 235 m ; à Digoïn. Différences d'altitude modestes en comparaison du canal précédent...

Il fut modernisé en gabarit deux fois : au gabarit Becquey en 1830, au gabarit Freycinet de 1880 à 1885, cette dernière mise coïncidant avec la « Révolution Industrielle » du charbon et de l'acier, et la période de vive concurrence entre le transport fluvial à son apogée et le transport ferroviaire en plein essor.

De cette double utilisation la ville de Montceau-les-Mines est le symbole, ville très récente née d'une ferme du « Montceau » et construite autour du canal de la voie ferrée des puits et des cités de mineurs sans discontinuité avec Blanzay.

Conurbation de 15.000 mineurs extrayant et expédiant 2,5 millions de tonnes à son apogée charbonnière.

Montceau conserve un « pont levant » sur le canal qui relie les deux berges en pleine ville où la vie s'est toujours organisée autour des écluses et de leurs numéros...

Si le Canal du Centre ne possède pas, pour l'instant, de site aussi valorisé que celui de Pouilly-en-Auxois, il est à retenir par contre qu'il est animé par un « **comité de développement du canal du centre** » qui a choisi de « **s'impliquer dans un projet de réhabilitation de la première maison éclusière versant**

Méditerranée », à mi distance entre Chalon et Digoin, au début du bief de partage des eaux, proche des deux aqueducs d'arrivée des rigoles d'alimentation du canal de Bondilly et Longpendu.

Cette maison éclusière restaurée est devenue la **Maison touristique du Canal** « dans les respect de son état au XVIIIème siècle ».

Par son action, ce comité s'inscrit donc pleinement dans le plan d'expérimentation de gestion des canaux initié par le Conseil régional.

Il note en effet que « ces maisons éclusières désaffectées et laissées en l'état de ruines... donnent au touriste une image tout à fait négative d'un territoire abandonné et peu dynamique ».

Ses objectifs sont également exemplaires : sauvegarder un patrimoine du XVIIIème siècle, représentatif de la voie d'eau, augmenter la fréquentation touristique, proposer des animations accessibles aux personnes à mobilité réduite, réaliser une « **charte de qualité** ». C'est que ce canal du Centre longe lui aussi des hauts lieux de notre région :

- La vallée viticole de la Dheune de Chagny à St.Bérain sur Dheune avec non loin les prestigieux crus de Rully, Chassagne-Montrachet, Santenay
- Le camp de Chassy haut lieu de la préhistoire (étage du « Chasséen »)
- La proximité du Creusot mémoire vivante de la verrerie, de la sidérurgie, ville universitaire
- Les anciens sites miniers de Montceau-Blanzy avec dans cette ville le **Musée de la Mine**
- Galuzot, Ciry le Noble, le Pont des Vernes centre de fabrication de tuiles. Le musée de la « Ligne de Démarcation » à Gévelard et son port fluvial
- La très célèbre église romane de Perrecy-les-Forges
- Paray-le-Monial et sa basilique en roman clunisien, haut lieu du patrimoine architectural et spirituel, équivalent de Vézelay en fréquentation annuelle
- Le passage dans le bocage du Charolais dans la vallée de la Bourbince (le canal du Centre fut longtemps appelé « canal du Charolais »)
- L'arrivée à Digoin et son musée de la faïencerie, et enfin son **pont-canal** (comparable à celui de Briare) qui rejoint le « **canal latéral à la Loire** ».

On est ainsi, bien passé par ce canal du Centre, de la Saône à la Loire, du monde rhodanien au monde ligérien, du monde méditerranéen au monde atlantique, et, dans le plan de l'histoire de France, dans l'histoire des Bourbons et du Bourbonnais, et bientôt du comté et des comtes de Nevers.

Le tour fluvial de la Bourgogne devient un tour d'histoire de France...

C) Le canal latéral à la Loire

Il faut le parcourir pour réaliser la jonction canal du Centre et canal du Nivernais car la Loire a été de tous temps un fleuve difficile à naviguer, tant sa charge en sable changeant de place à chaque crue est élevée.

La Loire... « ce fleuve de sable où coulent quelques filets d'eau » et que l'on veut garder comme « dernier fleuve sauvage d'Europe », formules conséquences de la réalité géologique de l'ample socle cristallin où elle prend sa source et duquel elle descend en très longs kilomètres. Un canal latéral était indispensable... Il fut construit de 1822 à 1838 de Digoin à Briare sur 196 km, pour un paisible dénivelé de 98 m seulement.

De Digoin à Decize, par Diou il longe l'abbaye de Sept Fonts et son espace de vente de produits de marque « Monastic », parfums et savons naturels fabriqués dans tous les monastères actuels. Puis il remonte rectiligne et paisible loin de la migration de méandres de la Loire, jusqu'à Decize, migration de méandres qui rend caduques les limites départementales telles qu'elles furent dessinées à la Révolution... notamment à l'Ouest de Digoin et de Bourbon-Lancy. Limites départementales... mémoire de la dynamique fluviale de toute la France... En arrivant au Sud de Decize, importante base de tourisme fluvial, c'est par un embranchement passant un moment dans le lit de la Loire que l'on accède au canal du Nivernais.

D) Le canal du Nivernais

Commencé en 1784, ses travaux s'achevèrent 57 ans après en 1841. Long de 174 km, il fut essentiellement conçu pour le transport du bois de chauffage vers la capitale parisienne par des bateaux de 30 m de longueur chargés de 100 tonnes de bois, tirés par des chevaux. En effet le flottage du bois « à bûches perdues » s'avérait aléatoire et insuffisant.

Alors fut construit un canal exceptionnel qui nécessita aussi une « voûte », comme à Pouilly, la voûte dite de la Collancelle, mais aussi une « échelle » de 16 écluses (Sardy les Epiry, et un pont-canal à Mingot).

Le canal du Nivernais emprunte à Decize la vallée de l'Aron, petit affluent de la Loire dont il suit les nombreux méandres du château d'Anisy à Chatillon en Bazois.

Puis bien au Nord de cette commune, à la Collancelle, il change de direction pour aboutir dans la « rigole » et la vallée de l'Yonne ; Aron bassin de la Loire, Yonne bassin de la Seine.

On a franchi un second seuil à l'Ouest du Morvan. Alors le canal du Nivernais va jouer avec la morphologie de la vallée de l'Yonne jusqu'à Cravant et Vincelles, au Sud d'Auxerre. Mais, à peine 40 ans après sa finition, vers 1880, la demande en bois de chauffage de la capitale va diminuer, celle-ci passant au charbon venu des mines du Nord, charbon d'ailleurs de plus en plus transporté par chemin de fer. De plus, les ouvrages réalisés sur le canal du Nivernais ne permirent pas la mise en gabarit Freycinet. Le trafic décline, l'abandon commence... C'est alors qu'un passionné de la voie d'eau, Pierre Zivy, séduit par les ouvrages et les paysages, sauvera le canal qui allait être déclassé, en créant une première société de locations de bateaux pour le tourisme fluvial AQUA FLUVIAL. « La formidable machine hydraulique était sauvée ». (Sandrine Bouton) et le tourisme fluvial de toutes nationalités allait se développer.

C'est que de Decize à Auxerre le patrimoine est riche aussi, surtout quand il est associé au vélotourisme et mérite lui aussi une longue énumération :

- Mémoire minière à Decize et à La Machine (musée de la mine)
- Balnéothérapie à St. Honoré les Bains
- Château d'Anisy
- Elevage de la race charolaise en Bazois et marché au cadran de Moulins-Engilbert

- Proximité de Château-Chinon, musée du Septennat, mémoire du président François Mitterrand, de sa vaste culture, de son écriture et de son attachement au Morvan, de son rôle premier dans la fondation de l'Académie du Morvan
- Proximité du Parc Naturel Régional du Morvan et de tous les itinéraires balisés par lui
- Mémoire minière à Chitry les Mines
- Proximité du massif volcanique de roches acides prismées spectaculaires de Montreuillon
- Beauté des « Vaux d'Yonne » avant Clamecy, avec le site du méandre abandonné de Chevroches
- Vignoble de Tannay et son cépage « Melon »
- Site de Clamecy, collégiale St.Martin, musée Romain Rolland et du flottage du bois, faïencerie Colas et souvenir d'Alain Colas
- Vallée de l'Yonne encaissée dans les calcaires coralliens jurassiques de l'atoll et rochers d'escalade du Saussois
- Voie romaine d'Agrippa à Séry
- Parc de loisirs de Chamoux
- Proximité du site mondial (Unesco), culturel et cultuel de Vézelay, aisément accessible (15 km du canal de Châtel-Censoir, par les Bois de la Madeleine)
- Arrivée dans l'Yonne elle-même à Cravant-Vincelles
- Sites des grands vignobles de l'Auxerrois, Irancy, Saint-Bris, Coulanges la Vineuse
- Site gallo-romain d'Escolives-Sainte Camille
- Site naturel protégé de la nappe alluviale de la plaine de Saulces
- Arrivée à Auxerre et son site fluvial exceptionnel de concavité creusée dans les assises du Jurassique terminal... que présente Paul Bert sur le pont du même nom, puis visite du site historique, du « Quai de la Marine », descente, après le pont de la Tournelle par les anciennes ocrieries
- Descente par la large plaine alluviale de Gurgy jusqu'à la confluence avec le Serein (sites néolithiques nombreux) et avec l'Armançon
- Arrivée au carrefour ferroviaire et fluvial de Laroche-Migennes et à la confluence portuaire avec le Canal de Bourgogne.

Le Tour fluvial, historique, patrimonial et touristique de la Bourgogne est bouclé... Mais de plus grandes « boucles » sont possibles pour de plus grands voyages, et pour des touristes venant des pays fluviaux du Nord de l'Europe, car la vocation de la Bourgogne est à situer aussi dans un contexte européen, elle qui est le « point triple hydrologique de cette Europe occidentale. C'est le moment de l'évoquer.

E) Pour un tourisme fluvial interrégional

Si, à Decize on continue sur le canal latéral à la Loire, on effectue aussi jusqu'à Briare une revue de sites exceptionnels liés aux fleuves et à la mer :

- Nevers et son histoire, les deux rivières « Nièvre » et les forges de Guérisny où furent forgées toutes les ancres de la « Royale », y compris celle de « la Boussole » de La Pérouse
- La confluence Loire-Allier au « bec d'Allier »
- Fourchambault-Imphy et la sidérurgie
- Le site prestigieux de La Charité-sur-Loire
- La réserve naturelle et la maison de la Loire moyenne
- Les vignobles de Pouilly-sur-Loire de Cosne et le Coteaux du Giennois
- A Briare, le célèbre pont-canal du même nom qui conduit à nouveau en Bourgogne et au site de Rogny les Sept Ecluses

Alors commence le canal du Loing et le début d'un plus grand tour fluvial par la Seine, puis la Marne, puis le Canal de la Marne à la Saône, avec un autre franchissement du Seuil de Bourgogne, et cela par une autre voûte de 4 800 km sous la commune de Balesmes sur Marne et les sources de celle-ci au Sud de Langres.

C'est le plus grand tour fluvial de Bourgogne, Ile-de-France et Champagne

3. Canaux de Bourgogne : pour un tourisme tranquille : l'esprit d'une conclusion

Parce qu'ils sont la conséquence séculaire des besoins de transports et d'échanges des hommes, les canaux de Bourgogne et leur jonction avec les autres canaux, fleuves et rivières qui la parcourent et l'entourent, représentent un patrimoine exceptionnel à valoriser.

En donnant au tourisme fluvial le sens de ce patrimoine en tous points remarquable sous tous ses aspects, le Conseil régional contribuera à la promotion de la Bourgogne en France et en Europe. Pour cela les points suivants sont à mettre en valeur.

Tout d'abord, à l'image de cette association du Canal du Centre, en cherchant par tous les moyens, à entretenir ce patrimoine (bien oublié de l'Etat...), berges, écluses, ports de plaisance, voûtes, maisons éclusières...

En associant à ce tourisme fluvial, tourisme paisible, lent et calme, une autre forme de tourisme paisible, **le vélo-tourisme sur les voies vertes, les véloroutes, les chemins de halage**. De telle sorte que ce **vélo-tourisme devienne le complément physique et culturel du tourisme fluvial**.

En associant à ce tourisme un réseau diffus de maisons d'accueil, chambres d'hôtes, hôtels raisonnables.

En créant partout où elles n'existent pas des « **Maisons du tourisme fluvial** », où tous les aspects évoqués dans cette étude soient mentionnés :

- Contraintes orographiques, géologiques, données climatiques, alimentation en eau des canaux par **les étangs-réservoirs, les rigoles...**
- **Histoire de la construction de chacun des canaux concernés**
- **Cadre patrimonial complet de chaque réseau traversé :**
 - patrimoine naturel et scientifique
 - technique, industriel et économique
 - historique, spirituel, culturel, littéraire

Ainsi sera présentée la Bourgogne sous tous ses aspects.

Conclusion générale

L'expérimentation de la gestion des canaux qu'envisage le Conseil régional peut être une chance pour une promotion touristique la plus complète, la plus **interface, la plus interdisciplinaire de ceux-ci, et des « contrées »** traversées, au sens que donnait à ce mot Paul Vidal de la Blache, en les parcourant...

Cette expérimentation peut être l'occasion de mettre en place un tourisme « durable » :

- ☞ **un tourisme paisible, intergénérationnel, social et réfléchi,**
- ☞ **un tourisme d'échanges, de rencontres et d'enrichissement,**
- ☞ **un tourisme de connaissance, d'équilibre et de qualité.**

A l'opposé des concentrations massives et élitistes des littoraux méditerranéens sur-urbanisés, des « stations suisses » à but fiscal, des tropiques et des croisières de tous les extrêmes.

Bref, un tourisme intelligent, humaniste et tranquille... Car la force de l'eau est aussi une force tranquille... mais qu'il faut bien connaître pour bien la maîtriser. Et pour bien la gérer, il la faut étudier, en nourrissant l'expérimentation... par les sciences expérimentales...