

Loïck Boglo
Gaëlle Colichet

ENSA Paris-Belleville
PFE Blank Page
printemps 2022

242 Km

Le canal de Bourgogne au
service des territoires



avant-propos

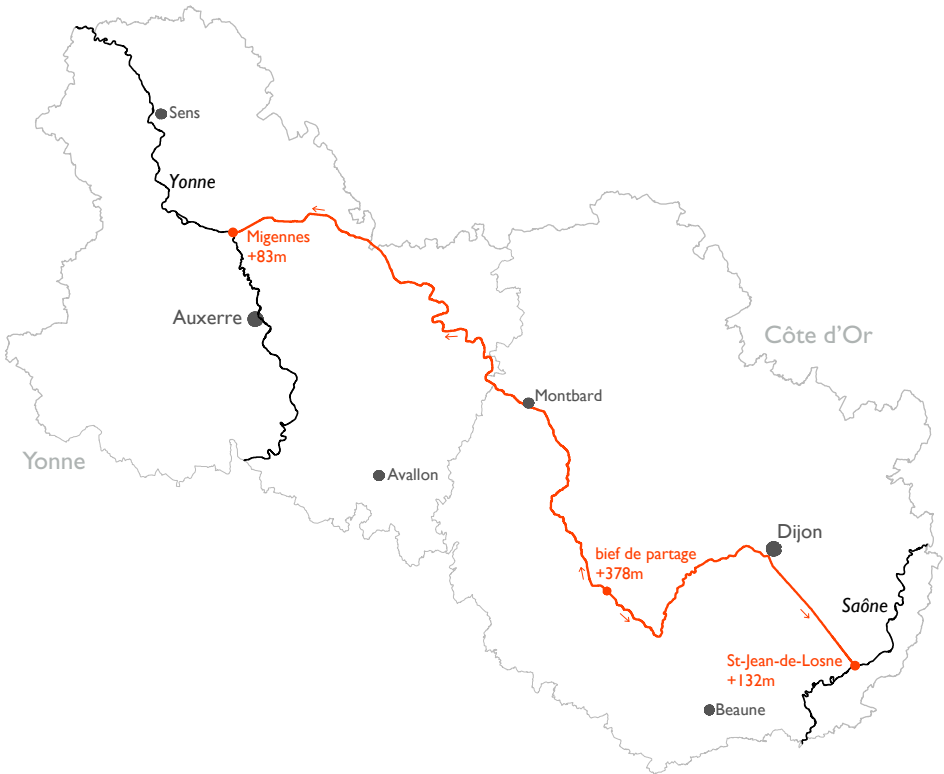
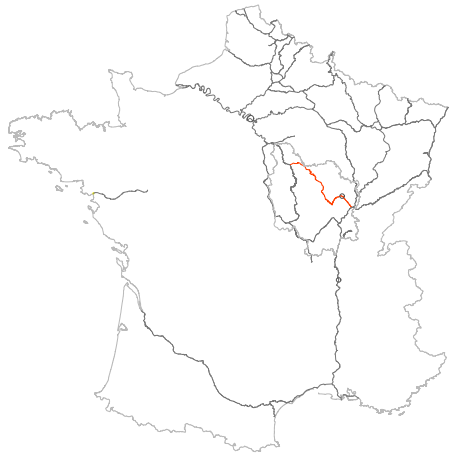
Pour ce projet de fin d'étude, nous avons tous deux le souhait de travailler sur les problématiques inhérentes aux territoires ruraux, mais surtout sur les opportunités que ces derniers ont à offrir et à révéler.

À la croisée de préoccupations et d'envies communes, le Canal de Bourgogne et sa région nous offrent la possibilité d'aborder une échelle de projet et de réflexion vaste que nous n'avions jusqu'alors jamais eu l'occasion de traiter. Par ailleurs, la proximité de la région était une donnée importante pour nous afin de pouvoir nous y rendre à différents temps du semestre et du projet. Ces facteurs, associés à un lien sentimental à la région, nous ont donc conduit à réfléchir pendant ces quelques mois au devenir de cette infrastructure et de son territoire.

Nous espérons que cette brève traversée au fil de l'eau, vous animera autant qu'elle a pu nous animer ce semestre.

sommaire

PARTIE I : Le Canal de Bourgogne	4
PARTIE II : Définition du sujet	10
PARTIE III : Les sites de projets	23



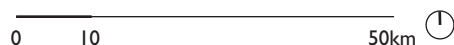
PARTIE I

Le Canal de Bourgogne

Début des travaux	1774
Ouverture de la navigation	1832
Itinéraire	Deux départements traversés, de Migennes (dans l'Yonne) à Saint-Jean de Losne (en Côte d'Or)
Longueur	242 km
Altimétrie	début :+83m ; fin : +182m ; maximale : +378m (Pouilly)
Gabarit	Gabarit européen de classe I (Freycinet) - péniche, max. 38,5m x 5.05m ; tirant d'eau : 1,8 - 2,2 ; hauteur libre : 4 ; tonnage : 250 à 400 tonnes
Propriétaire	L'État
Gestionnaire	Voies navigables de France
Nombre d'écluses et maisons éclusières	189 (dont 113 sur le versant de l'Yonne, et 76 dans le versant de la Saône)
Les étangs et lacs réservoirs	L'alimentation en eau d'un canal est à l'origine de systèmes complexes et hétérogènes de captage et de dérivation des ressources en eau voisines du tracé de la voie navigable. La régulation est possible en prise et rejet d'eau des étangs et lacs réservoirs : Le lac de Pont, les réservoirs de Panthier, Chazilly, du Tillot, de Grosbois, de Cercey.

Le canal de Bourgogne, une voie de petit gabarit entre le bassin de la Seine et le bassin du Rhône

- voies navigables de France (8 500 kilomètres)
- Canal de Bourgogne (gabarit I : bateaux de 250 à 400 tonnes)

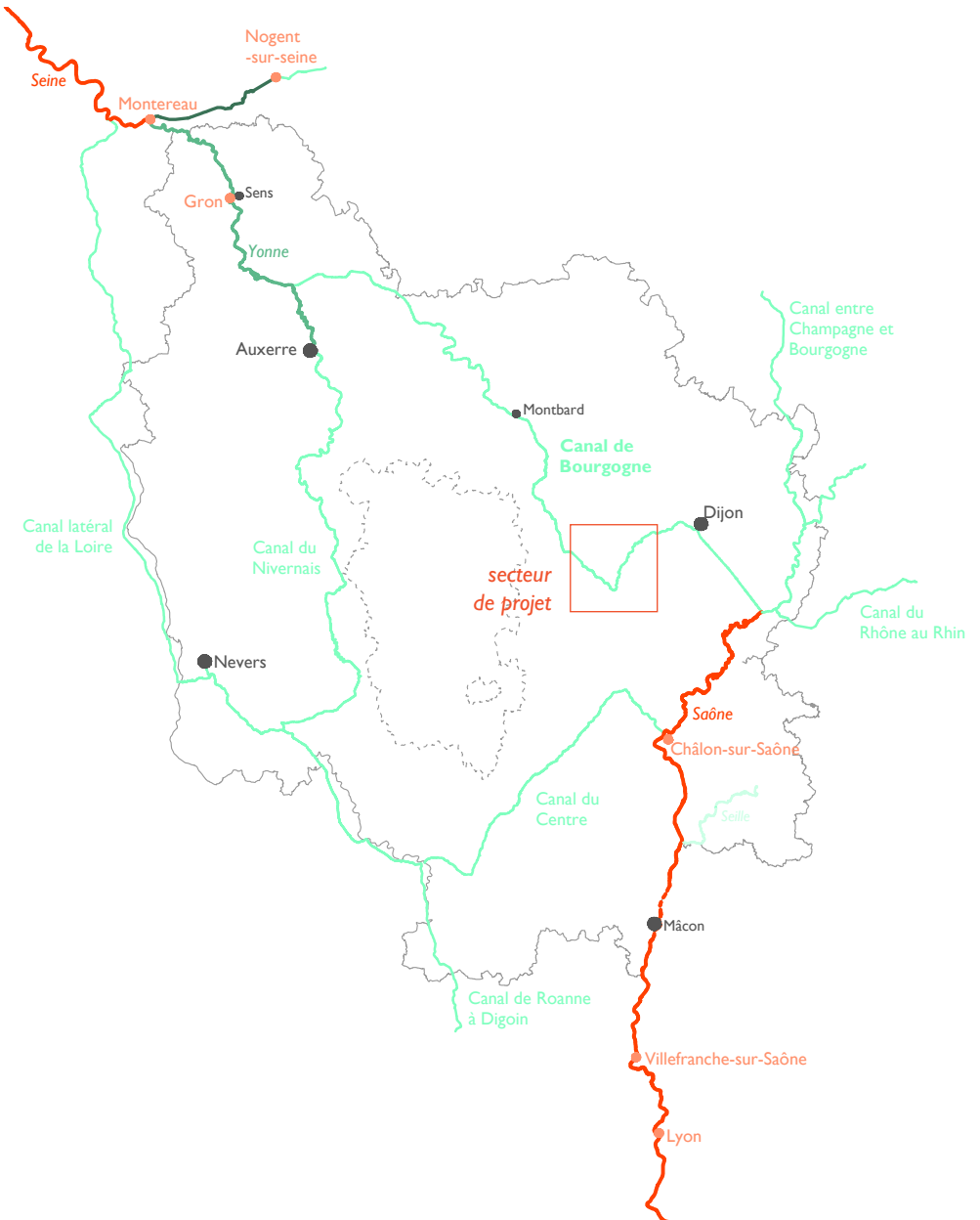


Historique du canal de Bourgogne

- 1606 Premières études sous le règne d'Henri IV. Dès ses débuts, le projet fait face à des problèmes techniques liés en particulier au franchissement des hauteurs du Morvan.
- 1727 Publication du trajet définitif par Colbert sous Louis XIV.
- 1773 Édits déterminants le financement des travaux prise en charge par le Trésor Royal pour le versant Yonne et les États de Bourgogne pour le versant Saône.
- 1774 Début des travaux par le tronçon Saint-Jean-de-Losne > Dijon, ouvert à la navigation en 1808.
- 1813 Ouverture du tronçon Dijon > Pont-de-Pany.
- 1822 Ouverture du tronçon Migennes > Tonnerre.
- 1826 - 1832 Percement du tunnel de Pouilly au sommet du canal.
- 1833 Ouverture du dernier tronçon Pont-de-Pany > Tonnerre, canal inauguré le 2 janvier 1833.
- 1878 - 1882 Mise au gabarit Freycinet des écluses du Canal de Bourgogne, afin de permettre la navigation des péniches pour le transport de marchandises (38,5m de long et 5,1m de large).

Concurrencé dès son ouverture par la ligne de chemin de fer à grand trafic du PLM, puis à partir des années 1930 par le transport routier, la fin des années 1960 marquera la fin du transport commercial sur le canal de Bourgogne.

Carte du Canal de Bourgogne
R.Vuillaume, cartographe ;
A. Simon, graveur
1885







Le canal de Bourgogne aujourd'hui

À vocation principalement touristique, le canal joue un rôle identitaire fort pour la région. Son usage est destiné à la plaisance des particuliers et au transport de passagers (par l'offre de bateaux promenades, bateaux hôtels) qui naviguent sur l'ensemble ou sur une portion du linéaire de mars à novembre. Par ailleurs, la vélo-route reprenant le tracé du chemin de halage aménagée ces dernières dizaines d'années, a fait du canal un axe cyclotouristique important.



- 2018 Pour développer les services et activités liés au Canal et valoriser cette destination touristique et de loisir, un *Contrat de Canal* a été signé en 2018 entre les différentes collectivités territoriales de Migennes à Saint-Jean-de-Losne, la Région Bourgogne Franche-Comté et Voies Navigables de France, afin de soutenir des projets innovants. Les trois ambitions principales du contrat sont :
- de travailler sur des objets communs de valorisation, à l'échelle du linéaire du canal de Bourgogne
 - d'utiliser le canal de Bourgogne comme un vecteur de développement territorial
 - de faire de la région une destination éco-touristique de rang international.
- 2019 Opération "Open Canal" lancée par les Voies Navigables de France, destinée à redynamiser les berges de ses canaux en facilitant l'émergence de nouveaux projets dans ses maisons éclusières.
- horizon 2030 Automatisation de l'ensemble des écluses.

Les voies navigables de Bourgogne

réseau fret

-  **classe V** : bateaux de 1500 à 3000 tonnes, convois de 1600 à 6000 tonnes
-  **classe III** : bateaux de 650 à 1000 tonnes
-  **classe II** : bateaux de 400 à 650 tonnes
-  port de fret

réseau du tourisme fluvial

-  **classe I** : bateaux de 250 à 400 tonnes
-  bateaux de moins de 250 tonnes



Écluse 88 du versant Yonne, Saint-Vinnemer.

PARTIE II

Définition du sujet

Exploration 1, 5 février 2022

km 0, Laroche - Migennes > km 76, Chassignelles

Au fil des maisons éclusières

Partis avec l'intention de découvrir les sites d'écluses îcaunais, ce premier contact au fil de l'eau nous a familiarisé avec les éléments constitutifs du langage architectural, technique et paysager du canal. Les écluses, les franchissements : les ponts, les ponts sur écluses, les remarquables ponts-canaux ; les maisons : éclusières (de type Foucherot, Forey, Montfeu, Poirée, Robillard), de garde, de perception ; les alignements de diverses essences d'arbres, les talus, les tranchées, les chemins de halage sont autant de composants faisant du canal un organisme autonome. Un ouvrage d'art utilitaire entretenant, de ce fait, un dialogue souvent muet avec les communes qu'il traverse.

Exploration 2, 23 février 2022

km 103, Montbard > km 0, Laroche - Migennes

Sur les anciens chemins de halage

De retour cette fois-ci à vélo, nous voulions faire l'expérience du paysage au rythme du cycliste. Sur les anciens chemins de halage transformés en vélo-route, le canal apparaît comme une voie de communication, une manière de relier et d'irriguer le territoire. Sur les traces d'un ancien passé industriel et des carrières de la vallée de l'Armançon, la désindustrialisation a, peu à peu, laissé place à un nouveau paysage, ressenti aujourd'hui comme « naturel ».

Exploration 3, 29 - 30 avril 2022

km 157, Pouilly-en-Auxois > km 214, Dijon

Le voyage projet

Quelques mois plus tard, nous retournions sur site cette fois-ci sur un segment que nous connaissions qu'au travers du prisme de nos recherches. Ce troisième voyage nous a permis de vérifier, d'ajuster et de préciser nos hypothèses de projet, ainsi que d'observer le canal en début de saison de navigation et d'en apprendre davantage sur ses pratiques, ses usagers et sa gestion.

Arrêts sur village

La voie d'eau traverse 88 communes, dont 64 communes de moins de 1000 habitants. Ces petits villages situés à l'intérieur des bassins de vie forment le troisième échelon du maillage du territoire rural bourguignon. Le premier étant celui des pôles ruraux, représentés par une petite ville entre 5000 et 20000 habitants qui regroupent des emplois et un certain nombre de services destinés aux populations, et le second les bourgs environnants profitant de ces pôles.

Pour appréhender ces villages riverains au canal, il nous a semblé important de les considérer comme articulés les uns aux autres. Tout d'abord géographiquement et par les rythmes des mobilités particulières offertes par le canal, puis au regard des services apportés aux populations dans chacun d'entre eux, afin d'en saisir le fonctionnement, les complémentarités, les manques, de dessiner le portrait d'une éventuelle vie communale et de celle de ses habitants. Le village est un écosystème complet qui permet d'aborder la ruralité par une approche systémique, et ce, dans une idée de développement et de vitalité locale.

km	Commune	Population municipale (habitants)	Distance avec le bourg précédent (km)	Nombre d'écluses	Temps en bateau (min)	Temps en vélo (min)
0,0	Laroche-Migennes	7258	0,00	1	12	0
6,3	Esnon	394	6,32	1	75	25
9,3	Brienon-sur-Armançon	3192	2,98	1	42	12
16,6	Vergigny	1 528	7,29	1	85	29
18,8	Saint-Florentin	4 240	2,18	1	34	9
22,2	Germigny	530	3,46	1	47	14
25,0	Butteaux	251	2,74	1	39	11
27,7	Percey	250	2,69	2	51	11
29,5	Villiers-Vineux	275	1,80	1	30	7
31,8	Flogny-la-Chapelle	974	2,34	2	47	9
35,4	Marolles-sous-Lignères	329	3,55	1	48	14
38,2	Tronchoy	127	2,80	0	28	11
39,3	Cheney	225	1,12	1	23	4
40,5	Dannemoine	472	1,20	1	24	5
44,5	Tonnerre	4 381	4,00	2	64	16
51,1	Saint-Martin-sur-Armançon	145	6,62	4	114	26
53,2	Tanlay	935	2,12	1	33	8
56,9	Saint-Vinnemer		3,67	2	61	15
59,7	Argentenay	78	2,84	1	40	11
61,3	Ancy-le-Libre	160	1,55	1	28	6
63,7	Lézennes	661	2,40	1	36	10
67,0	Pacy-sur-Armançon	183	3,32	2	57	13
70,2	Argenteuil-sur-Armançon	220	3,19	1	44	13
74,2	Ancy-le-Franc	853	4,00	2	64	16
75,7	Chassignelles	300	1,47	1	27	6
77,4	Fulvy	130	1,70	1	29	7
78,6	Villiers-les-Hauts	121	1,26	0	13	5
83,0	Ravières	718	4,34	2	67	17
87,2	Cry	165	4,27	3	79	17
89,7	Perrigny-sur-Armançon	130	2,43	1	36	10
92,4	Aisy-sur-Armançon	238	2,73	1	39	11
93,5	Rougemont	149	1,15	1	24	5
96,7	Buffon	159	3,13	1	43	13
99,1	Saint-Rémy	691	2,46	2	49	10
102,5	Montbard	4 848	3,36	3	70	13

km	Commune	Population municipale (habitants)	Distance avec le bourg précédent (km)	Nombre d'écluses	Temps en bateau (min)	Temps en vélo (min)
105,2	Marmagne	207	2,67	1	39	11
106,6	Nogent-lès-Montbard	153	1,45	1	27	6
107,5	Fain-lès-Montbard	287	0,90	0	9	4
108,7	Courcelles-lès-Montbard	86	1,24	1	24	5
110,2	Benoisey	112	1,47	1	27	6
112,8	Grignon	203	2,58	2	50	10
115,7	Venarey-les-Laumes	2 846	2,90	2	53	12
118,2	Mussy-la-Fosse	87	2,47	6	97	10
119,8	Pouillenay	551	1,65	13	173	7
124,0	Chassey	87	4,23	6	114	17
125,7	Marigny-le-Cahouët	323	1,70	5	77	7
130,9	Charigny	37	5,13	8	147	21
132,5	Villeneuve-sous-Charigny	96	1,60	1	28	6
135,1	Braux	166	2,67	1	39	11
137,6	Clamerey	180	2,50	2	49	10
141,1	Saint-Thibault	161	3,46	0	35	14
144,1	Beurizot	121	2,98	1	42	12
146,8	Gissey-le-Vieil	108	2,68	1	39	11
148,2	Eguilly	67	1,48	2	39	6
152,1	Chailly-sur-Armançon	242	3,89	3	75	16
153,2	Bellenot-sous-Pouilly	220	1,07	4	59	4
154,4	Thoisly-le-Désert	213	1,22	4	60	5
156,7	Pouilly-en-Auxois	1 537	2,25	1	35	9
159,7	Créancey	526	3,06	0	31	12
161,3	Maconge	132	1,59	3	52	6
163,3	Vandenesse-en-Auxois	297	1,96	7	104	8
165,4	Châteauneuf	79	2,07	4	69	8
167,0	Sainte-Sabine	169	1,60	1	28	6
168,5	Bouhey	44	1,50	1	27	6
170,5	Crugey	170	2,06	2	45	8
172,8	Colombier	70	2,30	3	59	9
173,7	Thorey-sur-Ouche	137	0,93	2	33	4
176,5	Veuvey-sur-Ouche	215	2,78	2	52	11
180,7	La Buisnière-sur-Ouche	160	4,15	4	90	17
182,5	Saint-Victor-sur-Ouche	322	1,80	2	42	7

km	Commune	Population municipale (habitants)	Distance avec le bourg précédent (km)	Nombre d'écluses	Temps en bateau (min)	Temps en vélo (min)
186,1	Barbirey-sur-Ouche	211	3,59	2	60	14
188,3	Gissey-sur-Ouche	354	2,20	1	34	9
192,7	Sainte-Marie-sur-Ouche	692	4,48	2	69	18
194,7	Pont-de-Pany		2,00	3	56	8
198,9	Fleurey-sur-Ouche	1 402	4,14	4	89	17
202,4	Velars-sur-Ouche	1 744	3,48	4	83	14
208,7	Plombières-lès-Dijon	2 542	6,33	4	111	25
213,7	Dijon	158 002	5,03	5	110	20
218,0	Longvic	8 545	4,24	2	66	17
221,2	Ouges	1 604	3,22	2	56	13
223,9	Bretenière	929	2,76	2	52	11
226,2	Rouvres-en-Plaine	1 155	2,23	1	34	9
227,7	Thorey-en-Paine	1 040	1,54	1	27	6
230,6	Longecourt-en-Plaine	1 237	2,89	1	41	12
233,4	Aiserey	1 470	2,80	2	52	11
238,5	Brazey-en-Plaine	2 357	5,11	3	87	20
242,6	Saint-Usage	1 344	4,04	2	64	16
243,2	Saint-Jean-de-Losne	1 063	0,68	1	19	3

total 228 266 habitants

2,8 km de moyenne entre deux bourgs

189 écluses

4 658 minutes par voie fluviale, soit 3,2 jours

970 minutes par voie cyclable, soit 16,2 heures

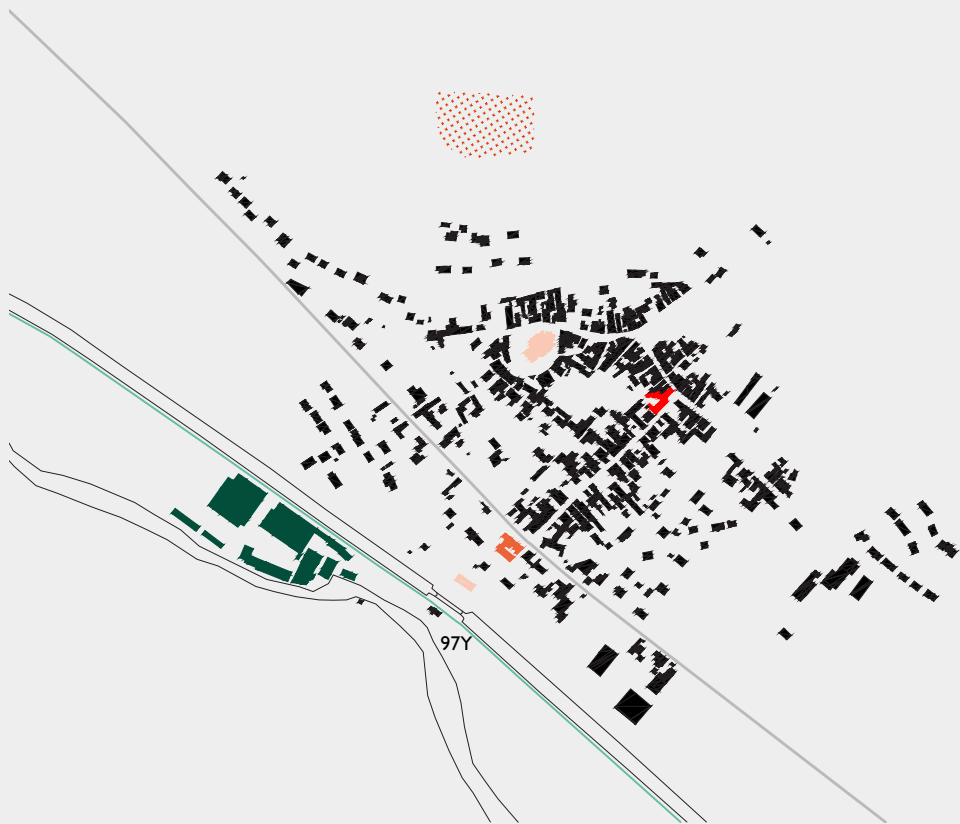
La mairie / école, l'église et son clocher, un café, un bureau de Poste, un commerce multiservice, un foyer rural, un arrêt de bus, ... ces éléments représentent des marqueurs de vie dans ces villages de moins de 1000 habitants. Construit autour d'une rue principale ou étalé en hameau, ils présentent des situations récurrentes : activités commerciales et services en déprise, manque d'activités pour les jeunes et d'offres culturelles, taux de vacances parfois élevés. L'isolement des pôles urbains et des services de proximités ainsi que l'organisation interterritoriale et intercommunale souvent peu efficiente qui freine le développement de ces petites entités, ont conduit à l'effritement des cadres habituels du vivre-ensemble à la campagne. La place du village, l'école, le marché, le bistrot, les fêtes, ... tous ces lieux et moments se déplacent. Les nouvelles pratiques amènent de nombreux habitants à quitter le village pour travailler en ville. Même s'ils restent, ils sont beaucoup plus mobiles. Néanmoins, les atouts de ces villages sont certains par la qualité de vie qu'ils ont à offrir, leur patrimoine historique, leurs ressources paysagères (cours d'eau, lac).

Au regard de ces analyses faites sur 64 communes, des enjeux se sont révélés tels que le renforcement des connexions avec le bourg et l'intercommunalité, la réinvention des espaces publics et de la vie du village pour lutter contre l'isolement, ou encore la conservation des lieux d'activités et de vie et imaginant leur potentielle reconversion.

Comment mutualiser, partager et créer de nouveaux liens à l'échelle de l'intercommunalité ? Comment inscrire ces pratiques dans le quotidien ?

« km 41, Dannemoine »,
fiche 10/64, Arrêts sur villages.





- mairie - école primaire
poste
- hôtel-bar-restaurant
- scierie
- église Notre-Dame de Dannemoine (XII^e siècle)
lavoir (1877)

km 41
Dannemoine
89700

Informations	Département	Yonne
	Arrondissement	Avallon
	Canton	Tonnerrois
	Intercommunalité	CC Le Tonnerrois en Bourgogne
	Aire d'attraction	Tonnerre
Démographie	Nombre d'habitants	472 hab. (2019) ▲ 1,23 % par rapport à 2013
	Densité (hab./km ²)	46
Géographie	Altitude (m)	Min. 128 Max. 309
	Superficie (km ²)	10,28
	Unité paysagère	Vallée de l'Armançon de Tonnerre
	Distance (km)	

Auxerre	Migennes	Tonnerre	Montbard	Dijon
38	40	5	50	144

Accessibilité D905

Associations Dann'Patrimoine
Dannemoine Ensemble
Dann'Loisirs

Catégories et types de logements en 2018 (%)

Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants
85	9,7	5,3

Le canal de Bourgogne comme réponse à une ruralité ?

La thématique du canal est particulière à la Bourgogne (*voir carte p.8*). En effet, la région est parcourue par des canaux, vestiges d'un réseau de transport commercial. Si aujourd'hui la navigation n'est plus un moyen de transport répondant aux exigences du monde moderne, les berges, les maisons d'éclusiers et les ports fluviaux deviennent de nouveaux vecteurs de développement touristique. Néanmoins, la reconversion en site touristique ne peut être la seule réponse à toutes les infrastructures en déclin et il semble possible pour les villages de se saisir de cette ressource particulière et d'en faire un nouvel atout. Par ailleurs, si les canaux ne sont plus aussi fonctionnels que lorsqu'ils ont été construits, ils n'en conservent pas moins une valeur patrimoniale et affective pour les habitants vivant à proximité. L'utilisation des canaux pour développer de nouveaux liens sociaux et spatiaux, dans et entre les villages, paraît opportune.

Marqueur territorial fort, le canal semble permettre de fédérer des acteurs locaux comme en témoigne le *Contrat de Canal*, signé en 2018 entre les Voies Navigables de France, la région Bourgogne-Franche-Comté ainsi que les 5 communautés de communes parcourues par le canal. Par-delà la fragmentation administrative, la continuité fluviale est un lien fédérateur, un fil directeur, ainsi qu'un motif paysager identitaire qui donne du sens au territoire.

Dans quelles mesures le développement et l'amélioration des activités et services autour de l'eau permettraient d'irriguer les territoires traversés ?

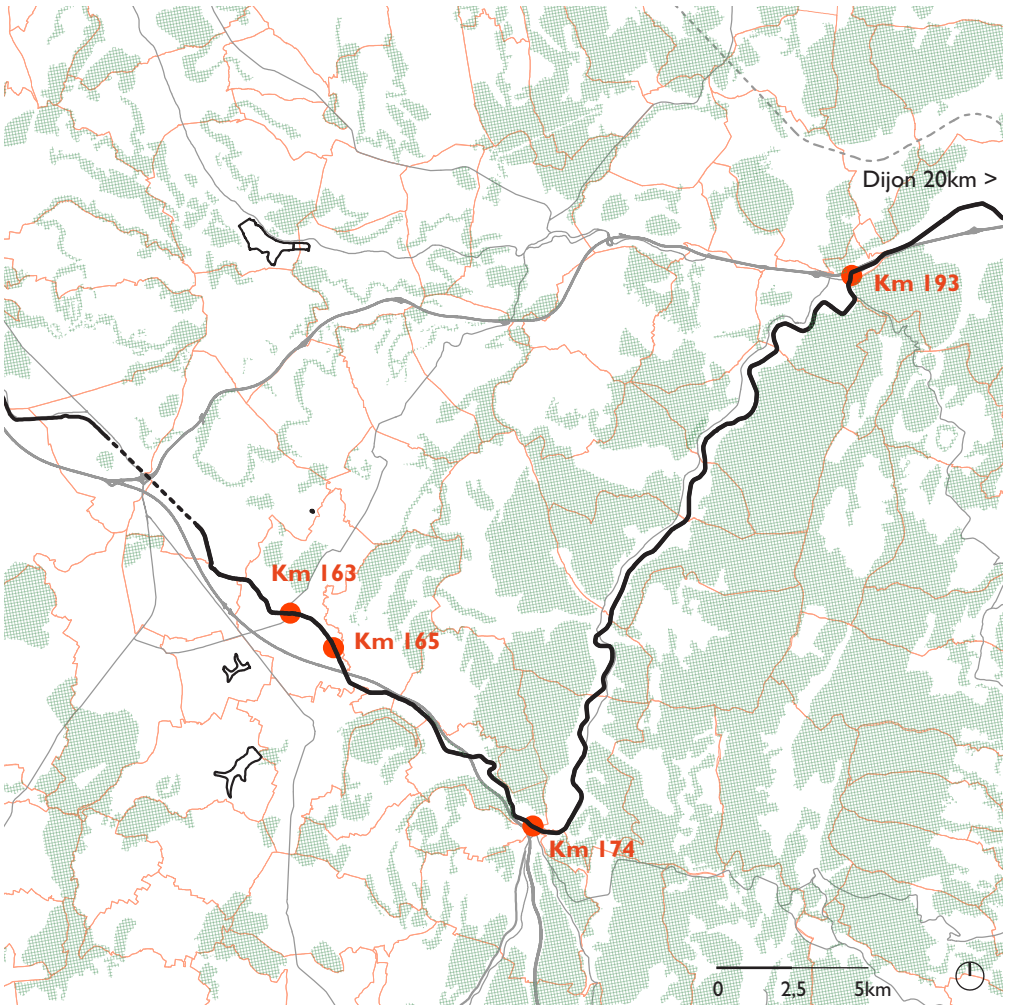
Cette réflexion nous a ainsi amené à nous questionner sur la manière dont cette voie d'eau pourrait être convoquée comme une ressource locale au service des villages et des bourgs riverains : la conciliation de la gestion de l'eau et des territoires, et leur réconciliation avec leurs cours d'eau, leur ménagement, leur renaturation et leur mise en valeur. La région Bourgogne se pose la question de la reconversion de ses canaux. Les évolutions futures pourraient leur redonner une place centrale dans l'organisation des échanges dans les territoires. La transformation leurs défauts apparents (lenteur, écart des villages) en de nouveaux modes de vie représente une piste pour penser de nouveaux services et usages.

Au regard de ces intentions, nous avons souhaité imaginer comment le canal pourrait apporter des réponses à une ruralité et ainsi questionner les villages sur leurs liens, leur rapport à cette voie d'eau, la mémoire des activités passées et les connexions des territoires par la voie fluviale.

Quels ponts créer entre le centre bourg et son canal ?

Quel projet développer pour que le canal devienne le support d'une vie communale ?





- Canal de Bourgogne et ses réservoirs
- - - voûte du canal
- limites communales
- autoroutes
- routes primaires
- - - voies ferrées

PARTIE III

Les sites de projets

Après une étude de l'ensemble du linéaire du canal et afin de mettre en place nos hypothèses de projet, nous avons fait le choix de nous concentrer sur le versant Saône du canal de Bourgogne, plus particulièrement sur un segment s'étendant du Tunnel du canal (bief de partage des eaux) à Velars-sur-Ouche, dernière commune avant la métropole dijonnaise. À cheval entre les pays de l'Auxois et de l'Ouche, l'élection de ce fragment se justifie, entre autres, par une mauvaise connexion de ses territoires (pas de réseau ferré), ainsi que par la présence de ports et de lieux significatifs dans l'histoire du canal. Sur ce linéaire, 4 sites - respectivement situés au km 163, 165, 174, et 193 - ont retenu notre attention pour faire projet.



Km 163, Vandenesse-en-Auxois

Bien que le port de Vandenesse-en-Auxois ne soit qu'un port secondaire à l'échelle du canal, il est devenu l'un des sites de plaisance les plus importants de la voie d'eau. Dans un rayon de 5 cinq kilomètres, le village médiéval de Châteauneuf, le Lac de Panthier (réservoir du canal) et le Château de Commarin en font un arrêt privilégié des camping-caristes et des plaisanciers. À proximité du port, la mairie et salle communale servant également de restaurant scolaire pour le regroupement pédagogique intercommunal, s'ouvre sur le lac du village devenu un point de pêche apprécié des habitants.



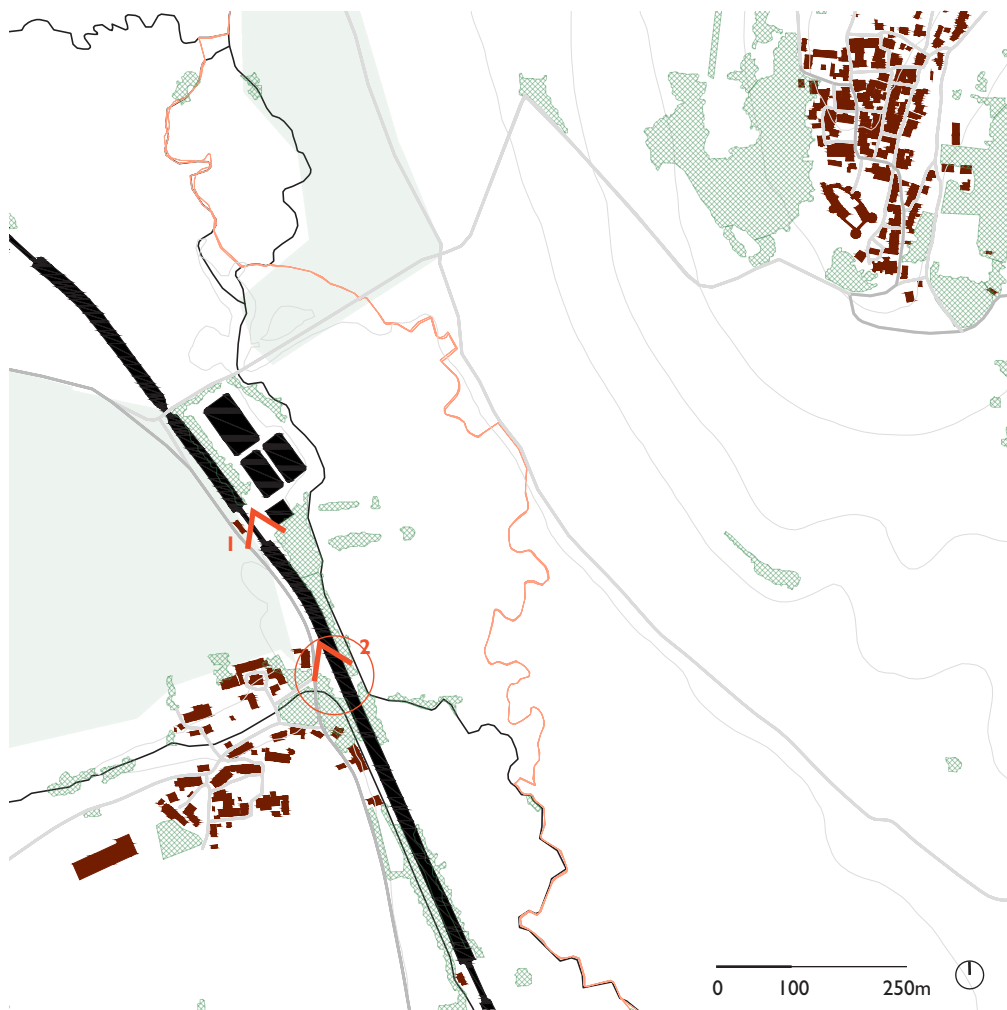
1



2

Le réaménagement et l'extension d'un port de village pour renforcer une vie communale autour de la voie d'eau.

Sur ce site, l'attention se porte sur l'articulation entre le port et l'arrière de la mairie. Il s'agirait de penser une transition profitable aux habitants, aux quelques gîtes et restaurants du village, tout en s'accordant avec le restaurant scolaire. Dotés d'aménagements publics déjà existants comme le parking de la mairie, le projet s'appuierait et valoriserait ces récentes initiatives.



Km 165, La Rèpe

En passant par la Rèpe, hameau de la commune de Vandenesse-en-Auxois, le canal ne fait ni de détours, ni d'arrêts. Il file tout droit, longeant les champs de colza, les maisons éparses et les haies bocagères. Quelques tables de pique-nique sont installées à quelques mètres de l'eau, à l'ombre des pins et des marronniers. Point de croisement du canal et de la route menant à la cité médiévale de Châteauneuf, les randonneurs et cyclistes ne manquent pas de s'y arrêter pour profiter de la vue sur le château.



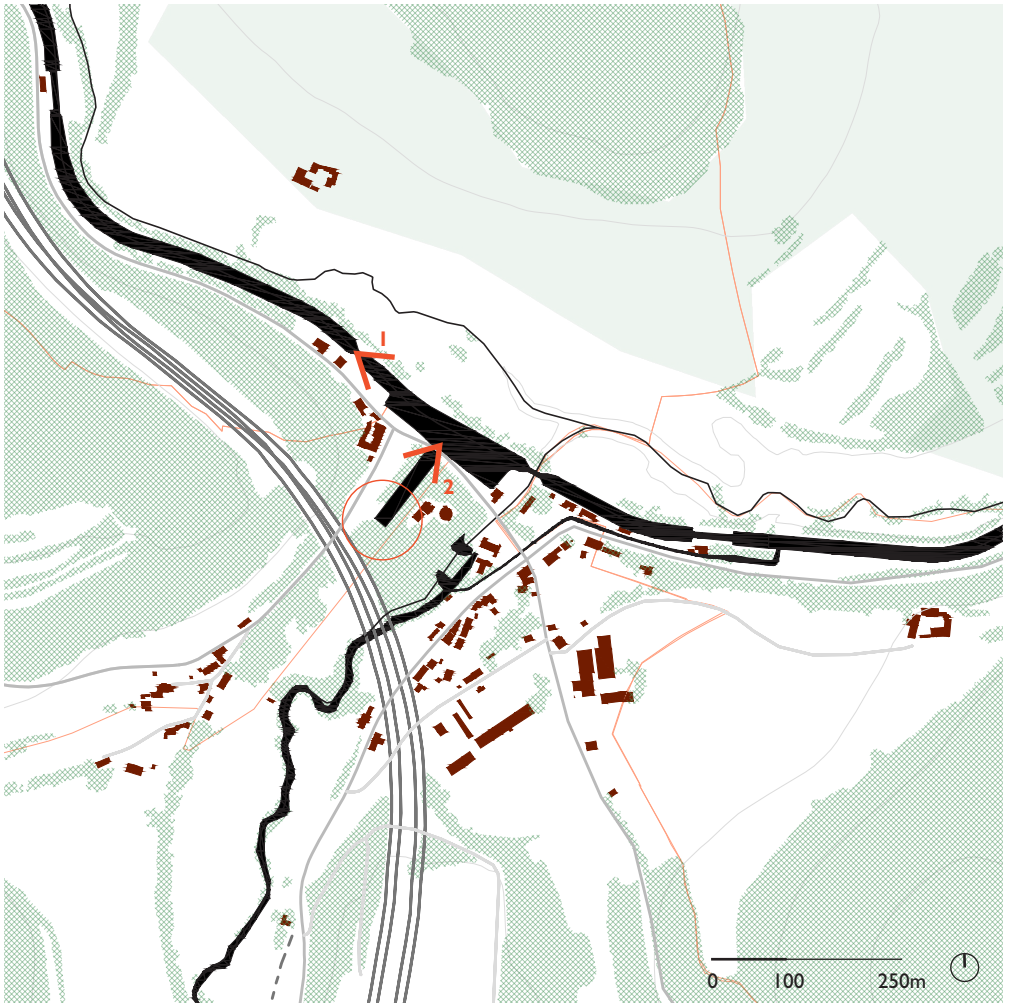
1



2

Le canal comme voie de communication pour desservir des territoires isolés.

Cette configuration du canal longeant le hameau de 86 habitants constitue l'opportunité de penser ponctuellement le seuil de la voie d'eau, et d'établir un dialogue entre le paysage, le canal et les quelques habitations par un programme minimum.



Km 174, Pont d'Ouche

Sur la rive gauche de ce port primaire, s'étend le vert des forêts, des pâturages et des arbres qui bordent la vélo-route. Sur la rive droite, les infrastructures et les époques se superposent : dissimulées derrière la départementale, la cheminée de l'ancienne briqueterie et la darse adjointe au canal rappellent le passé industriel du Pont d'Ouche ; en arrière-plan, le viaduc de l'autoroute A6 culmine à 23m. À l'articulation des trois communes de Crugey, Colombier et Thorey-sur-Ouche, le site vie aujourd'hui au rythme des mois de navigation, tout comme son petit restaurant en bordure de canal, devenu un repère pour voyageurs comme pour les habitants des communes alentours.



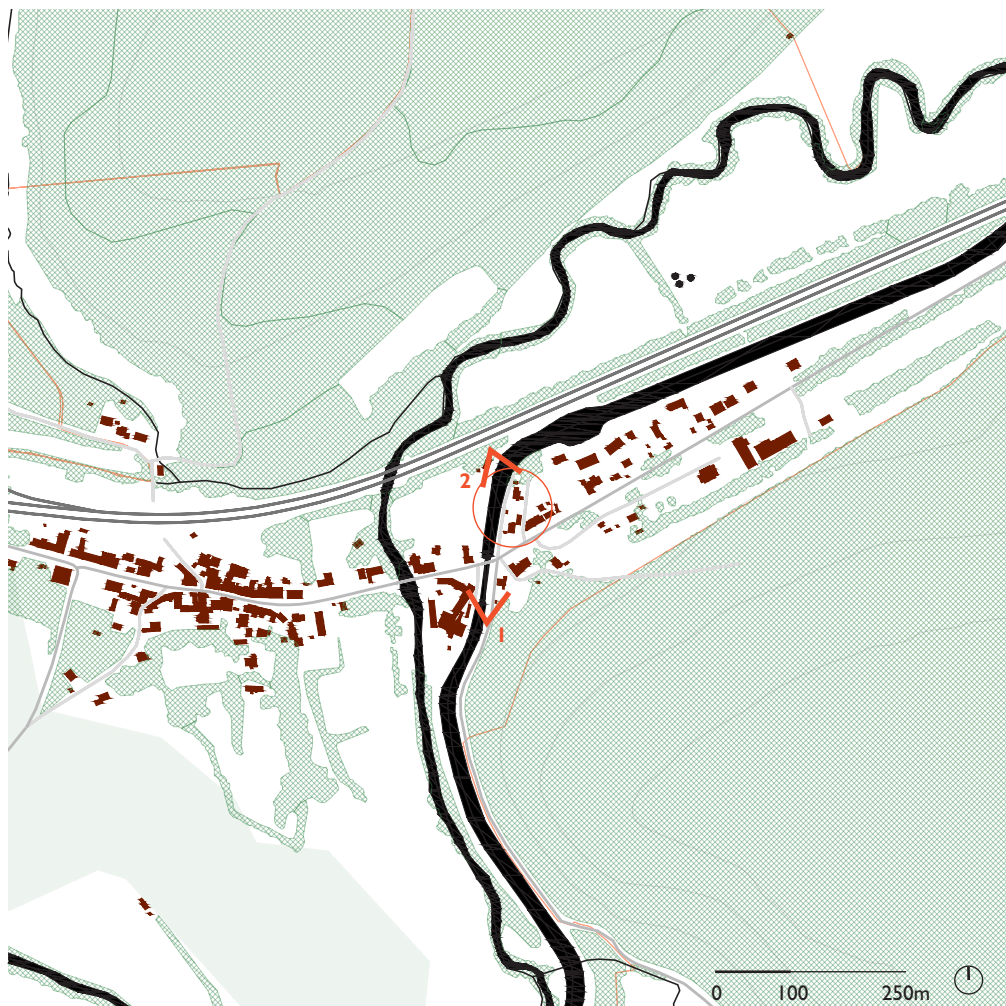
1



2

La réutilisation d'une infrastructure historique au service d'une nouvelle logistique fluviale.

Aujourd'hui recouvert d'une végétation abondante, le site offre un paysage bien différent de son image passée. L'enjeu serait de reconvoquer un caractère logistique en réinvestissant la darse, tout en respectant ce nouveau bassin naturel.



Km 193, Pont-de-Pany

À deux kilomètres en aval de Sainte-Marie-sur-Ouche, le quartier de Pont-de-Pany constitue le centre-bourg de la commune. Un bureau de poste, une pharmacie, l'Office de Tourisme Ouche et Montagne, la salle des fêtes, sont implantés le long de la route départementale. Édifiées successivement dans la première moitié du XIXe siècle pour répondre à des besoins d'évolution du canal, les trois maisons - d'éclusier, de perception et de garde - se distinguent sur la rive droite. Si la maison de garde et de perception sont restées propriété des Voies Navigables de France, seule la maison de garde est aujourd'hui utilisée pour la gestion du linéaire. L'ancienne maison qui abritait les bureaux et les logements des receveurs ou ceux des contrôleurs du canal est quant à elle désormais vacante.



2

© P-M. Barbe-Richard, service patrimoine et inventaire, région Bourgogne, 2011

La transformation d'anciens sites de services en de nouveaux programmes en accord avec le rythme du canal.

Dans ce lieu de passage fréquenté, la maison de perception dessine un repère au croisement du canal et du Pont-de-Pany. Elle initie une parcelle en pente douce s'étendant jusqu'au port. Sur ce site se dessine la possibilité d'inclure un patrimoine bâti existant, jusqu'alors utilitaire, dans un projet qui lui offrirait une aspiration nouvelle.

