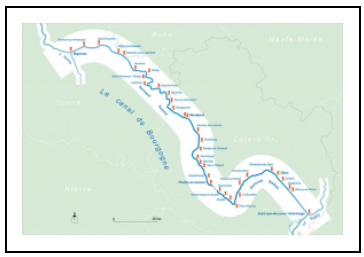
SYNTHÈSE SUR LES PORTS ET GARES D'EAU DU CANAL DE BOURGOGNE (CANAL DE BOURGOGNE)

Dossier IA21004586 réalisé en 2011
Auteur(s) : Cécile Lestienne, Virginie Malherbe, Aurélie Lallement



Présentation

Le canal de Bourgogne possède aujourd'hui 43 ports et/ou gares d'eau. Ils présentent des tailles différentes. Certains s'apparentent à de simples bassins de virement. D'autres présentent encore des installations plus explicites comme des quais, des cales sèches ou des maisons de garde. Depuis l'arrêt de la navigation commerciale dans les années 1980, les ports du canal se reconvertissent en lieu d'accueil pour le tourisme. Ainsi, le port de Pouilly-en-Auxois possède une capitainerie proposant des promenades en bateau ou un centre d'interprétation. D'autres, à l'origine plus petits, ne sont plus exploités : seul le bassin indique son activité ancienne.
Pour davantage d'informations : Itinéraire numérique des canaux de Bourgogne.

Historique

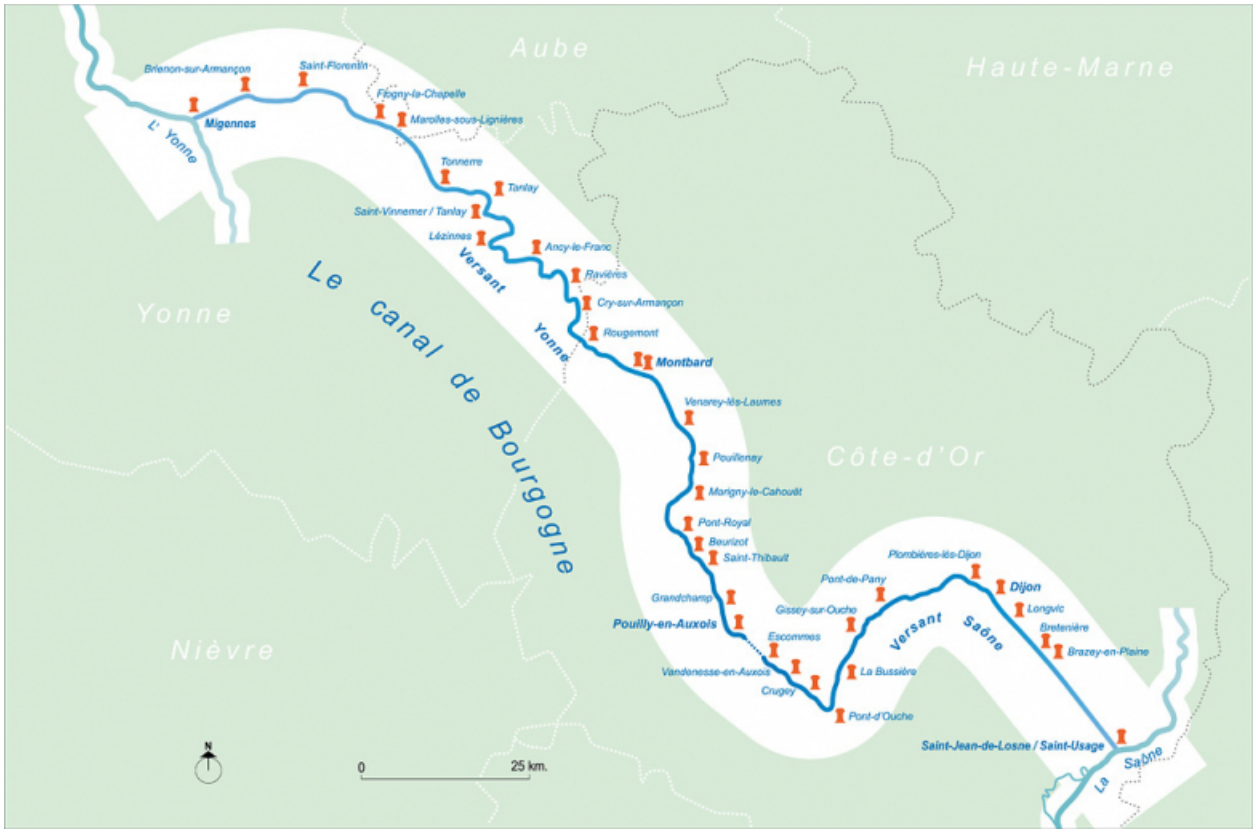
Dans un rapport de 1860 (Ecole nationale des ponts et chaussées), l'ingénieur Legros considère qu'il y a 15 ports principaux (Saint-Jean-de-Losne, Dijon, Pont-de-Pany, Pont-d'Ouche, Escommes, Pouilly, Maison-Blanche, Montbard, Ravière, Ancy-le-Franc, Tanlay, Tonnerre, Saint-Florentin, Brienon et La Roche) sur le canal et des ports secondaires (exemples de Plombières, Fleurey, Veuvey, Crugey, Vandenesse, Eguilly, Saint-Thibault, Braux, Pouillenay, Rougement, Fulvy, Charrey et Flogny). Dans l'ensemble, les ports du canal étaient situés à proximité d'industries. Certaines, un peu plus éloignées, y étaient reliées par des rails appelés voies Decauville. Les ports principaux possédaient de véritables structures portuaires faisant du canal de Bourgogne une voie commerciale de premier plan à l'échelle régionale et nationale. Certains constituaient même des sortes de « plateforme multimodales » avec la présence toute proche de lignes de chemin de fer. Ainsi, le port de Pont-d'Ouche se trouvait au départ de la ligne des houillères d'Epinac. Celui de Laroche-Migennes se trouvait en plein coeur de la gare de triage. Les ports secondaires avaient surtout un rôle de desserte des produits locaux : par exemple, en 1879, le bassin de Grandchamp est élargi afin de servir de port de chargement ou de déchargement des matériaux de construction locaux. Ou encore le port de Vandenesse-en-Auxois qui acheminait la production de betteraves locales à la sucrerie de Brazey-en-Plaine située bien en aval. En 1864, les ingénieurs exposent que le port de Brienon est un des plus importants ports secondaires du canal. La moitié du tonnage est composée de bois de charpente ou de chauffage. L'autre moitié est constituée de pierres, de charbon, de vins, de céréales et d'épicerie.

Informations complémentaires

- **Itinéraire numérique des canaux de Bourgogne :** https://httpcanaux.region-bourgogne.fr/bourgogne/ouvrages-dart/ports-et-gares-deau/

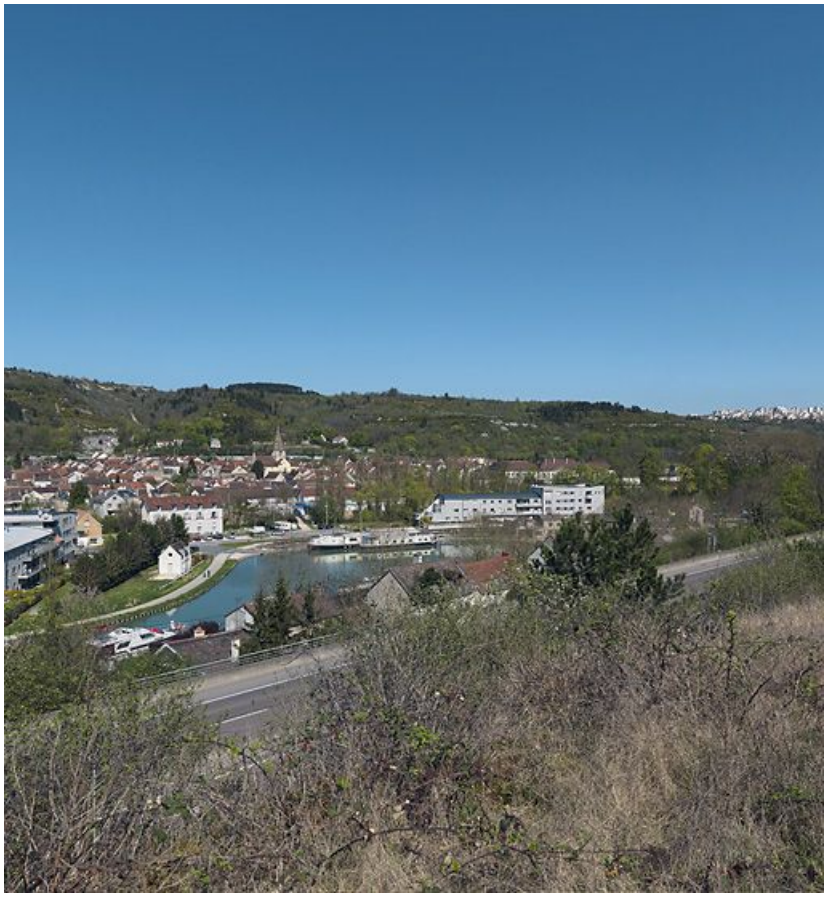
Thématiques : canaux de Bourgogne

© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Carte générale schématique du canal de Bourgogne avec la localisation des ports.

N° de l'illustration : 20142101094NUDA
Date : 2014
Auteur : Alain Morelière
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Vue d'ensemble du port de Plombières-lès-Dijon.

N° de l'illustration : 20112102589NUC2A
Date : 2011
Auteur : Thierry Kuntz
Reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation
© Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine