UNE HISTOIRE, UN RÉSEAU, DES PAYSAGES

CANAUX *de* BOURGOGNE

Textes
Virginie Malherbe
avec la collaboration de Cécile Lestienne

Photographies
Thierry Kuntz
Pierre-Marie Barbe-Richaud
Jean-Luc Duthu

Cartes et schémas
Alain Morelière

Relecture
Jean Davoigneau
Laurent Poupard

Coordination éditoriale
Aurélie Lallement

SOMMAIRE

Deux siècles d'histoire

5 Les canaux, une « œuvre collective »
6 Le canal du Centre
8 Le canal du Nivernais
10 Le canal de Bourgogne
12 La Seille canalisée

Un patrimoine technique en réseau

15 La notion de modèle
16 Les maisons
24 Les ponts
28 Les ouvrages hydrauliques
32 Les réservoirs
34 Le canal du Centre
36 Le canal de Bourgogne
38 Le canal du Nivernais
40 La Seille canalisée

Autour des voies d'eau

43 Beau ou utile ?
44 Au fil de l'eau
48 Sur les rives
53 À terre

« Carte topographique des différents étangs destinés à former le réservoir du point de partage du Canal du Nivernais », d'après le dessin original de M. Ginot, élève ingénieur.
Ce très beau document aquarellé offre un état projeté des étangs de Baye et de Vaux en 1807. À hauteur du bief de partage, le site d'écluse de Baye et la maison éclusière sont bien visibles. On remarque également la maison des ingénieurs, construite en 1785 — au début des travaux du canal — entourée de ses jardins. Bien qu'il s'agisse d'un bâtiment de service, ce pavillon bordant toujours la rive gauche du canal n'en présente pas moins un vocabulaire décoratif raffiné et typique de la fin du 18e siècle. Le tracé du canal franchit ensuite la montagne de la Collancelle, passant déjà dans un tunnel, avant d'arriver à Port-Brûlé, premier site d'écluse du versant Seine.
VNF - Direction territoriale Centre-Bourgogne, subdivision de Corbigny.

Deux siècles d'histoire

LES CANAUX, UNE « ŒUVRE COLLECTIVE »

Les quatre voies d'eau présentées ici — la Seille canalisée, les canaux de Bourgogne, du Nivernais et du Centre — sont à considérer comme les déclinaisons bourguignonnes d'un projet national. Pour améliorer l'exploitation des ressources naturelles du pays et faciliter les échanges, il s'agissait de relier le nord de la France au sud, l'océan Atlantique à la mer Méditerranée et Paris à Lyon. Ainsi que le fait remarquer un historien spécialiste des canaux, ce sont des « œuvres collectives »[1], à plusieurs niveaux. Tout d'abord, leur construction est portée par la puissance publique — en l'occurrence, l'État royal et les États généraux de Bourgogne — appuyée par la volonté de propriétaires locaux de voir se développer leurs territoires ou leurs industries en devenir. Ensuite, leur réalisation s'est étalée sur plusieurs générations. Les projets sont mûris de longue date mais se concrétisent seulement dans les années 1770-1780. À cause des troubles révolutionnaires, ils n'aboutissent qu'à l'orée des années 1840. L'accroissement du trafic induit une période de développement, qui se traduit par une augmentation des capacités hydrauliques : des travaux sont réalisés à la fois sur les ouvrages du linéaire mais également sur les réservoirs pour avoir davantage d'eau. L'organisation de la construction des canaux en fait aussi des « œuvres collectives » dans la mesure où ils résultent d'idées multiples : plusieurs ingénieurs ont bien souvent travaillé à leur mise au point pour concevoir des ouvrages complexes, disposés sur presque 600 kilomètres, régulant les eaux qui les environnent et maillant le territoire. Chaque progrès technique est souvent le fruit d'une série d'innovations ou d'améliorations.
Les édiles des villes et des villages, comme les industriels, sollicitent les Ponts et Chaussées pour demander des franchissements supplémentaires ou des aménagements spécifiques : lavoirs ou renforcement du chemin de halage, par exemple. Dans les années 1880, la loi Freycinet modifie les canaux pour qu'ils puissent accueillir des bateaux d'un gabarit supérieur[2]. À partir de ce moment, les écarts de développement entre les quatre voies d'eau s'inscrivent définitivement dans les constructions. Déjà déclassés, le canal du Nivernais et la Seille se figent dans leur état des années 1840. La Première Guerre mondiale consacre le déclin du canal de Bourgogne. Seul celui du Centre poursuit son essor, mais il est concurrencé par le transport routier qui gagne inexorablement du terrain, au point de prendre sa place dans quelques lieux stratégiques. Avec la fin du fret, une nouvelle ère s'ouvre, celle du tourisme fluvial qui réorganise peu à peu le territoire. De nouveaux acteurs s'invitent alors pour infléchir le cours de la vie des canaux, poursuivant ainsi l'œuvre collective.

1 PINON Pierre, « Entreprise et financement », in *Un canal… des canaux…* : Catalogue d'exposition, Paris, du 7 mars au 8 juin 1986. Paris : Caisse nationale des monuments et des sites : Picard, 1986, p. 379.
2 Le gabarit Freycinet est une norme dont les dimensions applicables aux bateaux sont : 38,50 m de longueur ; 5,05 m de largeur ; 3,50 m de tirant d'air et 1,80 m de tirant d'eau.

LE CANAL DU CENTRE

Le site d'écluse 01 du versant Saône-Méditerranée à Écuisses.
La maison éclusière date de la construction du canal par Émiland-Marie Gauthey, le sas a été agrandi lors du passage au gabarit Freycinet vers 1880. Le poste de commande fait partie des aménagements des années 1960. Le chemin de halage, conçu dès le départ comme un axe de circulation, est devenu une route que l'on aperçoit à droite.

« Carte générale des différents projets du canal du Charollais », dressée par Émiland-Marie Gauthey en 1782, détail de la 2e feuille.
Le rôle de cette carte était de promouvoir le canal, en associant au tracé d'ensemble des détails d'ouvrages mis en scène. Sur ce site d'écluse anonyme prend place une maison avec pignon sur canal, caractérisée par un oculus au-dessus de la porte d'entrée, modèle qui eut une grande descendance sur les canaux de Bourgogne. Les ponts tournants en bois ont rapidement disparu au profit de ponts maçonnés plus solides.
Archives départementales de Saône-et-Loire.

Le grand écart

Le canal du Centre est le canal des paradoxes : il fut le premier terminé, grâce au zèle d'Émiland-Marie Gauthey, et le dernier à être utilisé pour le transport fluvial des matières premières et des produits manufacturés, après deux siècles d'intense activité. En charge des voies navigables et des routes pour les États de Bourgogne avant la Révolution, l'ingénieur Gauthey a travaillé à la fois pour le canal de Bourgogne, pour la Seille canalisée et pour le canal de Saint-Jean-de-Losne à Dole, reliant la Saône au Doubs. Mais c'est le canal du Centre qui lui a demandé le plus d'énergie, les archives conservées permettant de découvrir un exemple parfait du montage d'un projet à la fin du 18e siècle. Hormis les schémas techniques de la construction, l'ingénieur a également élaboré des supports pour promouvoir cette voie d'eau dont l'intérêt était contesté face au canal de Bourgogne : de précieux plans-reliefs conservés dans des écrins en bois vernis et de grands plans décorés. Une cérémonie salua le début de la construction, commémorée par l'érection d'obélisques sur le canal du Centre et sur celui de Bourgogne. L'organisation du chantier était rigoureuse, les travaux répartis en ateliers avec comptes rendus quotidiens à Gauthey. Tout ayant été mené avec grande célérité, le canal a vu le jour en moins de dix ans.
Le canal du Centre est aussi celui qui a le plus évolué. Les années 1880 ont été fécondes en changements : le passage à un plus grand gabarit impliquait à la fois la transformation complète — voire la suppression — des sas d'écluses, mais aussi le rehaussement des ponts et le redressement des courbes. L'ensemble du canal s'en voit modifié sous la direction de l'ingénieur Fontaine. S'ajoutent à cela les modernisations plus récentes des années 1960, avec les déviations du canal à Digoin, à Chalon-sur-Saône, ainsi que sur le bief de partage. Il est bien difficile aujourd'hui de reconnaître dans cette voie d'eau moderne un ouvrage technique de la fin du 18e siècle !

1783
Lettres patentes de Louis XVI autorisant la construction du canal du Charolais par les États de Bourgogne.

1784
Pose de la première pierre le 28 juillet à Chalon-sur-Saône.

1791
Première mise en eau.

1792
Ouverture partielle à la navigation.

1794
Ouverture totale à la navigation.

1796-1807
Mise en fermage du canal.

1800

1829
Le bief de partage du canal et la rigole de Torcy sont séparés des étangs par une digue.

1858
Construction du réservoir de Montaubry.

1869
Construction de la rigole de l'Arroux.

1881
Campagne de travaux suite à la loi Freycinet. Construction du réservoir de Torcy-Neuf.

1921
Aménagement du port des Chavannes.

1955-1965
Déviation du canal à ses deux extrémités : Chalon-sur-Saône et Digoin.

1900

LE CANAL DU NIVERNAIS

Une histoire en trois actes

Une simple rigole de flottage du bois transformée en canal de navigation, tel est le premier acte de l'histoire du canal du Nivernais. À la suite d'un hiver rigoureux, un arrêt du Conseil du roi du 10 avril 1784 ordonne la création, dans la province du Nivernais, d'un canal reliant Baye à Châtillon-en-Bazois, afin d'améliorer l'approvisionnement de Paris en bois de chauffage et d'éviter ainsi les pénuries. Cet aménagement, formant le versant Loire du futur canal, devait être prolongé par une rigole de flottage rejoignant l'Yonne, préfigurant le versant Yonne. Revu en 1786, le projet est réorienté vers la construction d'un véritable canal de navigation. Dès 1790, l'ingénieur Aimable Hageau, dans une *Description du canal du Nivernais*, fournit l'ensemble des directives techniques pour l'aménagement des nouveaux ouvrages. Il faut cependant attendre les lois Becquey de 1821 et de 1822 pour que ce plan soit effectif, avec l'approbation des travaux de construction par le conseil général des Ponts et Chaussées en 1825. Le canal est finalement inauguré le 15 mars 1841.

Le deuxième acte est celui d'une voie d'eau frappée d'obsolescence. Tout d'abord, en raison de la concurrence du charbon pour le chauffage de la capitale, le flottage des bois est supprimé à la fin des années 1870. Cette décision force le canal à s'ouvrir complètement à la navigation commerciale. La mise partielle des ouvrages au gabarit Freycinet, comme la construction de l'embranchement de Vermenton à la fin du 19e siècle, n'apportent pas pour autant de surcroît d'activité. La concurrence du canal latéral à la Loire, puis celle du réseau ferré, alimentent une décroissance inexorable du trafic sur le Nivernais : il sombre peu à peu dans le silence et l'oubli au 20e siècle.

Il faut attendre le troisième acte de son histoire pour constater que cette période difficile portait en elle les germes d'une renaissance contemporaine. Le fait de ne pas avoir été transformé en voie commerciale majeure lui a justement permis d'accéder plus tôt à une certaine reconnaissance patrimoniale. Dès 1972, le conseil général de la Nièvre prend en concession la portion Cercy-la-Tour — Sardy-lès-Épiry, alors déclassée par l'État. Les infrastructures sont reprises pour faire passer des bateaux de plaisance. L'établissement public Voies navigables de France lance par la suite une campagne de travaux sur la partie non concédée, afin d'obtenir une homogénéité sur l'ensemble de la voie d'eau. Aujourd'hui, le canal du Nivernais est entièrement tourné vers le tourisme et accueille des visiteurs de tous les pays.

« Description du canal du Nivernais tel qu'il a été projeté pour la navigation du Bois, suivie d'un projet économique pour son Extension tendant à le faire servir au Commerce en général », extrait.
En 1790, l'ingénieur Aimable Hageau est chargé de transformer un projet de rigole de flottage en projet de canal de navigation joignant les bassins de l'Yonne et de la Loire. Ce document manuscrit est illustré de magnifiques planches aquarellées donnant des indications précieuses sur les territoires traversés par le canal en cette fin du 18e siècle. Cette carte concerne la partie du Nivernais qui va des étangs de Vaux et de Baye, au niveau du bief de partage, jusqu'à Châtillon-en-Bazois. On y découvre des constructions disparues comme le moulin de Chavances ou le château de Vaux, situé sur un îlot de l'étang éponyme.

En revanche, le château de Châtillon-en-Bazois est toujours présent : à son aplomb, le tracé projeté pour le canal décrit nettement une boucle.
Archives départementales de la Nièvre.

1784
Arrêt du Conseil du roi ordonnant l'ouverture d'un canal navigable de Baye à Châtillon-en-Bazois et d'une rigole de flottage de Baye à La Collancelle. Début des travaux.

1786
Décision de construire un véritable canal de navigation jusqu'à Cravant.

1822
Les fonds nécessaires à l'édification du canal dans sa totalité sont enfin apportés par une compagnie concessionnaire.

1841
Inauguration du canal en mars.

1879-1883
Passage partiel au gabarit Freycinet.

1800

1880
Création de l'embranchement de Vermenton.

1902
Déviation du canal à Clamecy.

1939-1949
Construction du réservoir de Pannecière pour améliorer l'alimentation en eau du canal.

1972
Concession partielle du canal au conseil général de la Nièvre.

1900

Le port du canal à Dijon vu vers l'aval, bief 55 du versant Saône.
On distingue à l'arrière-plan le grand bassin, avec son îlot central. En 1977, la Ville, le Département et la chambre de commerce décident de transférer les installations portuaires à Longvic, le port de Dijon étant désormais consacré à la plaisance. Les 70 000 m² de terrains libérés permettent l'édification d'immeubles et, autour du bassin, la réalisation d'aménagements paysagers, dessinés par André Holodynski, directeur des espaces verts de la ville de Dijon.

Une voie bien organisée

Les archives reflètent les difficultés techniques vaincues pour construire les 242 kilomètres du canal de Bourgogne. Le tracé même a longtemps posé question comme le rappellent divers projets non réalisés. Les travaux ne commencent que vers 1778 et se limitent à une première liaison Dijon - Saint-Jean-de-Losne. Après la Révolution, l'idée d'un grand canal est relancée, mais les ingénieurs n'arrivent pas à trouver de solutions fiables, avant le début du 19e siècle, pour franchir le bief de partage à hauteur de Pouilly-en-Auxois. Les plans de bornage, qui délimitent le domaine public fluvial créé autour de l'ensemble du linéaire et des rigoles, permettent d'améliorer la gestion d'une voie d'eau si longue. Dressés dans les années 1860, ils fournissent de précieux détails mettant en exergue les caractéristiques du canal : l'importance de l'alimentation hydraulique, les ouvrages et la place qu'il occupe dans l'environnement proche, indiquant des éléments matériels et immatériels (bâtiments, routes, noms des propriétaires, utilisation des parcelles).
En cette deuxième moitié du 19e siècle, les plans de bornage portent l'empreinte d'un monde ancien en mutation. La ruralité domine les abords immédiats du canal, les terres sont encore la propriété de grandes familles aristocratiques. Certaines appartiennent aussi à la bourgeoisie locale : vétérinaire, procureur, maître de poste, etc. Le canal ne semble pas avoir dérangé cet état de fait. Les paysages se définissent au fil de l'eau. Par exemple, autour de Dijon, apparaissent vignes,

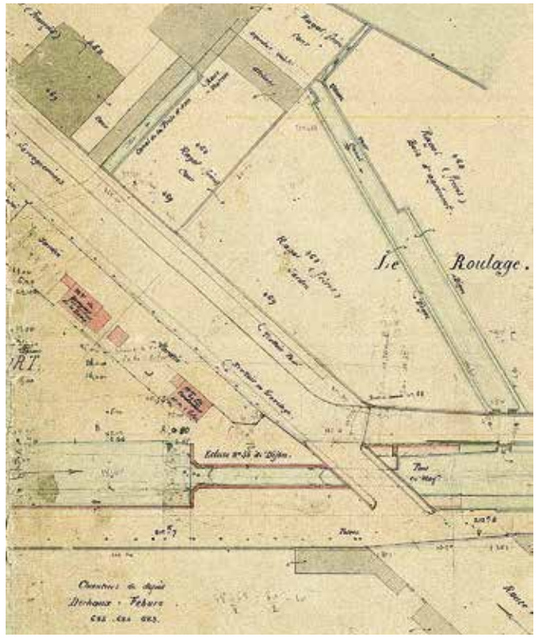
1724
Un projet de canal est retenu après de longues hésitations.

1773
Le Trésor royal décide de prendre en charge la construction du canal sur le versant Yonne, et les États de Bourgogne celle sur le versant Saône.

1775
Début des travaux sur les deux versants.

1779-1808
Le projet est réduit à la portion Dijon — Saint-Jean-de-Losne.

1808
La partie Dijon — Saint-Jean-de-Losne est ouverte à la navigation le 14 décembre. Le projet est relancé pour tout le tracé.



Extrait des plans de bornage du canal de Bourgogne, vers 1860, représentant le port de Dijon, et focus sur le site d'écluse 56 du versant Saône, fermant le port.
Toute la circulation devait converger vers ce port. Sa forme hexagonale régulière, avec un îlot central, rappelle qu'il a été conçu à la fin du 18e siècle. Les ingénieurs essayaient alors de conjuguer esthétique et pratique. Un obélisque a d'ailleurs été placé face au bassin pour commémorer la construction du canal. Les alentours servaient à entreposer la marchandise. Le port impulsa le développement d'un quartier industriel, bien réel dans les années 1860. En rose apparaissent la maison éclusière, au plus près du sas, puis l'ancienne maison de perception, abritant l'administration du canal. On suit le parcours des eaux entre le canal et l'Ouche, longeant les entreprises. Les noms des propriétaires, la nature des bâtiments et des parcelles sont indiqués, avec des précisions sur les matériaux. Archives départementales de la Côte-d'Or.

framboisiers ou autres petits fruits. La voie d'eau se distingue toujours de ce qui l'entoure par son tracé rectiligne, souligné par un alignement d'arbres, ici sur une berge, là sur les deux. En revanche, elle a suscité l'implantation de sites industriels sur des lieux de ressources ou près des villes : cimenterie, tuilerie, etc. Ces installations, encore modestes sur ces plans, connaissent un développement important à la fin du 19e siècle, allant parfois jusqu'à transformer totalement l'environnement.

1813
Ouverture du tronçon Dijon — Pont-de-Pany.

1822
Ouverture du tronçon Migennes - Tonnerre.

1826-1832
Percement du tunnel de Pouilly-en-Auxois.

1832
Ouverture du tronçon Pont-de-Pany — Tonnerre.

1833
Le canal est entièrement ouvert à la circulation le 2 janvier.

1878-1882
Passage au gabarit Freycinet : tous les sas d'écluse sont allongés.

1800

LA SEILLE CANALISÉE

Des documents au service de l'histoire

Si la majeure partie des canaux vient s'imposer sur un territoire préexistant, la rivière Seille a connu des aménagements ponctuels au gré des besoins des riverains sur plusieurs millénaires. Les travaux de canalisation, quant à eux, ont uniquement concerné la partie de Louhans à La Truchère, et ce sur une quarantaine d'années. Les archives nous livrent des indices sur la situation antérieure. La Seille semble avoir toujours joué un rôle de barrière naturelle. Avant l'an mil, cinq mottes — buttes de terre artificielles sur lesquelles étaient installées des structures défensives au haut Moyen Âge — ont été repérées par l'archéologie le long de son cours. Les plans de la fin du 18e siècle les matérialisent encore dans le paysage. Ce rôle de « frontière » est lisible aujourd'hui puisque la rivière fait office de limite communale sur la majeure partie de son tracé et devient même limite régionale à hauteur de La Truchère.

Si les échanges avec les salines de Montmorot (Jura) ont motivé les travaux de canalisation, l'emplacement même des ouvrages est davantage lié à la longue histoire de la rivière. Les biefs de dérivation servent à contourner des moulins dont les roues tournent sur la Seille depuis le Moyen Âge. Ces endroits sont pour certains, comme Branges, stratégiques depuis au moins mille ans puisqu'ils ont favorisé l'implantation des mottes auxquelles ont succédé des châteaux tirant parti des moulins. Les villages se sont développés aux abords de ces lieux de pouvoir et de production d'énergie, une des seules disponibles jusqu'au 19e siècle. La canalisation témoigne aussi de la fin du pouvoir seigneurial, remplacé par la puissance publique de l'État : ce n'est plus pour les moulins que l'on cherche à réguler la hauteur d'eau de la rivière mais pour les écluses, gérées par le service des Ponts et Chaussées. Au 20e siècle, ces mêmes lieux se dotent d'infrastructures touristiques et de ports de plaisance, pour accueillir un afflux important de visiteurs qui cherchent à la fois les plaisirs de la nature et la qualité du patrimoine.

Projet pour la navigation de la Seille : plan du nouvel emplacement de l'écluse de Branges à la fin du 18e siècle.
Ce document expose une solution non réalisée pour le site d'écluse. La rivière débordant facilement, les ingénieurs ont des difficultés à fixer l'endroit le plus adéquat pour le sas. Une mention discrète dans l'angle en bas à droite du document attire l'attention : « château ». Il s'agit du site de l'ancien château de Branges, disparu depuis le 14e siècle.
VNF - Direction territoriale Centre-Bourgogne, subdivision de Montceau-les-Mines.

Schéma de la Seille sur le site d'écluse de Branges.
La rivière se divise en plusieurs bras dont certains portent des moulins. Un bief de dérivation a été construit pour mettre le sas à l'abri des crues. Le château se situait sur l'île avec les moulins. Au fil du temps a été élaboré un système hydraulique complexe, régulé par plusieurs barrages.

Barrage sur la Seille destiné à réguler le débit pour le moulin de Branges.
Cet ouvrage est représenté sur le plan de la fin du 18e siècle et désigné sous le nom de « barrage du moulin » ; il est également visible sur le schéma. À l'arrière-plan à gauche subsistent les vestiges d'un alignement de saules taillés en têtard.

1784
Les États de Bourgogne ratifient les plans de canalisation de la Seille, après une longue série de requêtes.

1818
L'ensemble est presque achevé. Il reste à améliorer le chemin de halage, les ponceaux et les aqueducs.

1830
La dernière boucle de la rivière, celle du Pré aux Fleurs, sur Sornay, est coupée.

1879
L'écluse de La Truchère passe au gabarit Freycinet.

1976
Arrêt définitif du fret.

1800 — 1900 — 2000

Le déversoir du ruisseau de Verrière, en amont du site d'écluse 11 du versant Saône-Méditerranée, sur le canal du Centre à Saint-Julien-sur-Dheune.
Les paliers brisent la chute du ruisseau avant son passage dans un bassin de décantation, puis en aqueduc sous le canal pour rejoindre la Dheune. L'ouvrage, disproportionné pour un si petit cours d'eau, rappelle l'existence, à la fin du 18e siècle, de l'étang de Villeneuve. Cet étang réservoir de petite capacité était l'un des moyens conçus par Émiland-Marie Gauthey pour alimenter le canal. Les trois réservoirs de ce type se sont très rapidement ensablés.

Un patrimoine technique en réseau

LA NOTION DE MODÈLE

Les canaux sont des réseaux hydrauliques artificiels nécessitant une conception à l'échelle d'un grand territoire. Pour faciliter leur construction comme leur entretien, ils ont suscité une architecture adaptée, essentiellement constituée de séries d'ouvrages. L'architecte ou l'ingénieur dresse un modèle fait pour être réalisé en plusieurs exemplaires. Ainsi, un bateau d'un gabarit donné peut passer dans toutes les écluses d'un canal car elles font (théoriquement) toutes la même taille. Il peut aussi passer sous tous les ponts. Cette notion est en cours d'élaboration sur les canaux à la fin du 18e siècle : l'ingénieur Émiland-Marie Gauthey milite dans ses écrits pour l'adoption de ce gabarit unique, qu'il met d'ailleurs en œuvre sur le canal du Centre. De ce fait, la série est constitutive de l'essence même du patrimoine du canal. La plupart des ouvrages, considérés un par un, n'ont finalement que peu d'intérêt ; ils ne prennent leur sens que rapportés au réseau dont ils font partie. Sur un même canal coexistent plusieurs séries, mais un modèle similaire peut aussi avoir été réalisé sur différentes voies d'eau.
Ces variations s'expliquent par différents facteurs dont le premier est la durée des chantiers de construction et de réaménagement, étalée de la fin de l'Ancien Régime à nos jours. Les ingénieurs se succèdent, leur formation et leur mentalité évoluent. L'ingénieur-architecte du 18e siècle, rompu au dessin et à l'architecture classique, laisse la place à l'ingénieur scientifique, formé dans des écoles spécialisées (École polytechnique, École nationale des ponts et chaussées). En outre, les matériaux et leur mise en œuvre changent. Les choix économiques privilégient délibérément des propositions de plus en plus techniques, au détriment de la qualité architecturale. Louis Becquey, directeur des Ponts et Chaussées de 1817 à 1830, précise aux ingénieurs : « N'oublions pas surtout que ce ne sont pas des monumens [sic] que nous avons à construire, mais des ouvrages essentiellement utiles, et que le caractère de pareils ouvrages ne doit être ni le luxe, ni la magnificence. » [3]
Les modifications apportées à la fin du 19e siècle aux quatre voies d'eau, par la loi Freycinet, témoignent de cette standardisation grandissante. En effet, les sas sont tous allongés (sauf sur une partie du canal du Nivernais et de la Seille), les ponts rehaussés et les virages coupés. Signes visibles de cette normalisation du réseau : les garde-corps en métal des ponts sont identiques d'un canal à l'autre. Des ouvrages exceptionnels existent cependant sur les canaux bourguignons. Ils se détachent des séries par les efforts d'ingénierie déployés — comme pour les tunnels permettant d'abaisser la hauteur des biefs de partage sur les canaux de Bourgogne et du Nivernais — ou par une volonté de marquer de manière monumentale l'empreinte de l'ouvrage dans le paysage. Le pont-canal de Saint-Florentin, sur le canal de Bourgogne, en est une parfaite illustration.

3 BECQUEY Louis, « Instructions sur les économies à apporter sur la construction des canaux du 30 août 1822 » in *Circulaires, instructions et autres actes émanés du ministère de l'Intérieur ou relatifs à ce département, de 1797 à 1825 inclusivement*, p. 61.