

# Le Canal à Fleurey

Grosbois, Cercey et Pont du côté Yonne, de Chazilly, Tillot et Panthier du côté Saône. Perché à 378,50 m d'altitude au niveau de Pouilly alors que ses débouchés dans la Saône et l'Yonne sont respectivement à 200 m et 300 m, ce sera le canal le plus haut de France et le plus haut d'Europe jusqu'en 1992. Dès 1808, 116 propriétaires sont indemnisés à Fleurey pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'emprise du canal. Les transactions ne semblent pas avoir attiré de contestations. Les travaux battent leur plein entre 1808 et 1812. Des centaines de personnes, dont des déserteurs de l'armée napoléonienne, sont employées sur le chantier. Les accidents et les incidents sont nombreux. Ainsi, à la suite des tirs de mines effectués pour creuser un fossé destiné au fonctionnement de l'écluse 42, des éclats de roche sont projetés au loin par les explosions. Le moulin de la Roche, actuel «Moulin» de Fleurey est sérieusement endommagé. La toiture est éventrée et la presque totalité des portes et des fenêtres brisées. Le premier essai de mise en eau entre Pont-de-Pany et Dijon est effectué en avril 1812, inondant les habitations et les terrains voisins du canal. Après des travaux de colmatage importants, la section Dijon/Pont-de-Pany est enfin ouverte à la navigation le 8 novembre 1813. Près de 20 ans plus tard, le 28 décembre 1832, le premier bateau venant de Paris traverse le souterrain de Pouilly. Le 31 décembre, il passe à Fleurey sous les yeux ébahis des habitants pour arriver le 2 janvier à Dijon.

## Alimentation en eau

Lors de sa mise en service, en 1832, environ 4,5 millions de mètres cubes d'eau furent nécessaires

pour le remplir dans toute sa longueur. Soixante ans plus tard, lorsqu'il fut porté au gabarit Freycinet, ce chiffre passa à environ 7 millions de mètres cubes. Sa consommation d'eau s'élève aujourd'hui à 500 000 m<sup>3</sup> par 24 heures à cause des éclusées, bien entendu, mais surtout pour compenser les infiltrations importantes qui se produisent par le fond et par les bords du canal. En période d'étiage, l'eau provient exclusivement des six réservoirs artificiels cités plus haut, alimentés et reliés au canal par un réseau complexe de rigoles. Jusqu'en 1875, date à laquelle Panthier est agrandi, Grosbois, établi sur la haute vallée de la Brenne, est le plus important de tous les réservoirs du canal. En 1900, un contre-réservoir dut être construit juste à l'aval de sa digue pour contrebalancer la poussée que la retenue d'eau exerce sur celle-ci. L'alimentation en eau du canal est très liée aux aléas climatiques. Pour éviter les chômages des bateaux par manque d'eau en période de sécheresse, plusieurs projets de nouveaux réservoirs furent envisagés: à Crugey, avec un plan d'eau s'étendant jusqu'au pied de la colline de Châteauneuf, à Pouillenay, et quelques autres encore dans la vallée de l'Ouche. Vu le coût de leur construction, ces projets furent délaissés. Au niveau de Fleurey, arrêtons-nous sur une curiosité : le Creux de Suzon. En période de grandes eaux, cette exsurgence déverse généreusement – bien qu'inutilement – son eau dans le canal. En période de moyennes eaux, en revanche, les trop-pleins occasionnels ainsi que les fuites d'eau du bief disparaissent dans ce creux si particulier.

## Voyage à travers les cartes postales

### Saint-Jean-de-Losne

Actuellement premier port fluvial en eaux intérieures de France, le port de Saint-Jean-de-Losne fut à l'origine dédié au trafic commercial. C'était le deuxième port du canal de Bourgogne après Dijon. Bien que le trafic commercial ait aujourd'hui fortement décliné, 6 000 t de graines de moutarde

canadiennes arrivaient encore par péniches à Bretenière en 2008, depuis les Pays-Bas, en empruntant le canal de la Marne à la Saône puis le canal de Bourgogne. Il est à noter que V. Chary, tailleur de pierre à Fleurey, a fourni des dalles de calcaire pour la construction du port de Saint-Jean-de-Losne.

### Brazey-en-Plaine

Le canal a transporté jusqu'à 200 000 t de betteraves à sucre par an pour alimenter les sucreries de Brazey-en-Plaine situées sur son parcours. Il transportait aussi la pierre des carrières de Fleurey qui, une fois

transformée en chaux, était utilisée pour débarrasser le jus de betterave de ses impuretés et de ses composants non sucrés.

