# LE LAVOIR

Sur la rive droite de l'Armançon, en contrebas du pont de la Chapelle, ce lavoir de plan rectangulaire, abrite deux cheminées d'angle et un bassin alimenté par une source dont la résurgence est située à 200 mètres.

Il est percé de grandes baies en plein centre et couvert de tuiles mécaniques. Construit en 1831 pour permettre aux femmes du village de laver leur linge dans de meilleures conditions, ce bâtiment a été plusieurs fois restauré. Une première fois en 1897, l'année où l'on grave sur le fronton oriental « LE MAIRE BELOSSE 1897 » et une dernière fois en 2000 avec l'aide de l'État et du Conseil départemental (anciennement Conseil Général), suivant les recommandations de l'architecte des bâtiments de France (voir détails sur plaque à l'intérieur).

En 1936, la Chapelle ajoute un lavoir public au début de la rue de la mouillère qui a été transformé dans les années 80 en remise pour les pompiers.

Ce lavoir, alimenté par le réseau de distribution d'eau de la commune était plus facile d'accès pour les femmes.

Le ru de la Fontaine, qui alimente le lavoir prend sa source dans les buissons à 200 mètres environ, en amont, à proximité de la station de pompage.




Le ru de la Fontaine rejoint le ru de la Madeleine en aval du lavoir et se jette dans l'Armançon au niveau du trou du Boucher.




Notre "Petite fosse Dionne"

# 1 CHEMIN DE HALAGE

Sous le pont, observez, gravées dans les piles, les traces laissées par les cordes servant au halage des bateaux.



## Le Halage, qu'est ce que c'est ?

Avant l'arrivée des moteurs diesels, hommes, chevaux, mulets ont pendant plusieurs siècles tirés les lourdes embarcations le long des chemins de halage.

Sur le canal de Bourgogne, le temps de voyage de l'Yonne à la Saône demandait 15 jours quand le halage se faisait avec 2 hommes et moitié moins avec 2 chevaux.
Certains bateliers avaient leurs propres chevaux et les bêtes dormaient à bord. D'autres louaient les chevaux dans des relais. Entre Tonnerre et Saint-Florentin, le relais de chevaux se faisait à Charrey.

A partir du début du 20ème siècle, on généralisa l'utilisation de tracteurs pour le halage. Puis, sur le canal de Bourgogne, les bateaux à hélices apparaissent en 1932.

Retour en arrière pendant la seconde guerre mondiale où les mariniers qui, bénéficiant de très peu de mazout, devaient tirer eux mêmes leur péniche lorsqu'elle était à vide.

Le développement de la propulsion motorisée supplanta les tractions humaines et animales et les chemins de halage ne furent plus d'aucune utilité pour la navigation fluviale. Au cours des dernières années néanmoins, un certain nombre de chemins de halage ont trouvé une nouvelle vocation, puisqu'ils ont été réaménagés pour le tourisme et le cyclotourisme, comme véloroute ou voie verte. Bien qu'ils n'en aient plus la fonction, les anciens chemins de halage sont toujours désignés comme tels.



1

# CHEMIN DE HALAGE

## Le Halage, aujourd'hui !

Bien qu'ils ne soient plus utilisés pour la navigation, les chemins de halages servent toujours. Ils sont notamment utilisés par les équipes de VNF comme chemins de service. De ce fait, leur accès est réglementé.

## Comment circuler sur les chemins de halage et le long des berges ?

Sur un certain nombre de linéaires, des aménagements ont été prévus pour permettre notamment la circulation des cycles et une signalisation particulière l'y autorise, permettant le développement du tourisme fluvestre (sur et au bord de l'eau).

Toutefois, l'utilisation des chemins de service est réglementée. Par principe seules les randonnées sont autorisées. L'usage d'un véhicule le long des berges (y compris vélo ou autre cheminement doux) est soumis à autorisation formelle de Voies navigables de France.

Pourquoi ? D'abord parce que les chemins doivent prioritairement laisser libre accès à tous moments aux équipes de Voies navigables de France afin d'intervenir sur l'un de ses ouvrages. Ces chemins de service n'ayant pas pour première vocation d'accueillir du public, ils peuvent présenter un risque pour tout usager qui ne respecterait pas la règlementation (risque qui ne sera pas couvert par une assurance).

Il est important de noter que les différents usages doivent cohabiter : faire du vélo, se promener, et bien sur pécher.

Regardez en face, sur le contre-halage une aire de stationnement a été créée en février 2023 pour faciliter la pratique de ce sport.

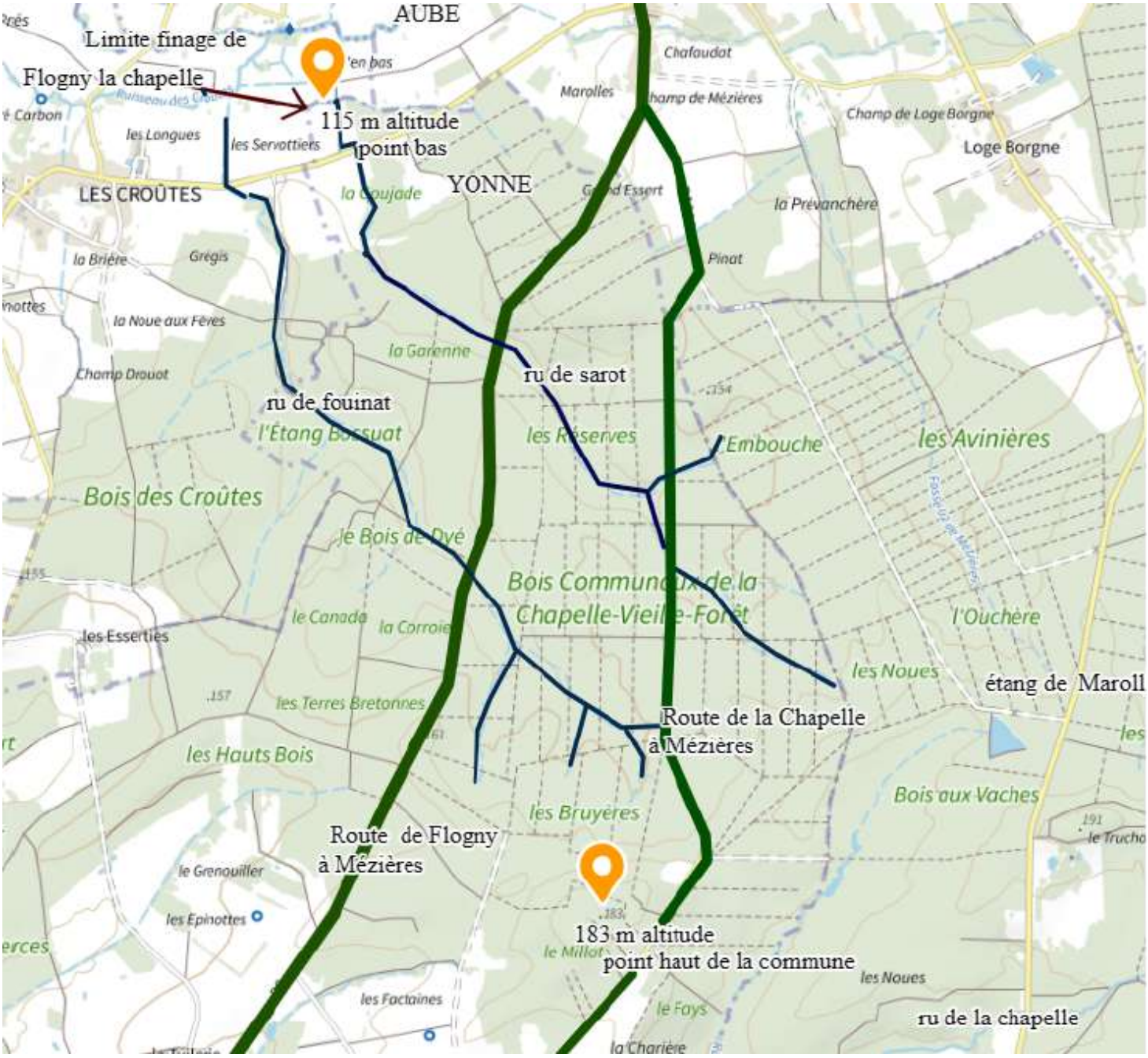
Rendez-vous au lavoir pour échanger avec la Gaule Bourguignonne



# 1 POINT D'ALTITUDE

Au centre du point d'altitude que vous pouvez observer est inscrit « 120M5 »
Ce chiffre indique à quelle hauteur se trouve le point par rapport au niveau de la mer.
En France, le niveau 0 de l'altitude se trouve à Marseille.





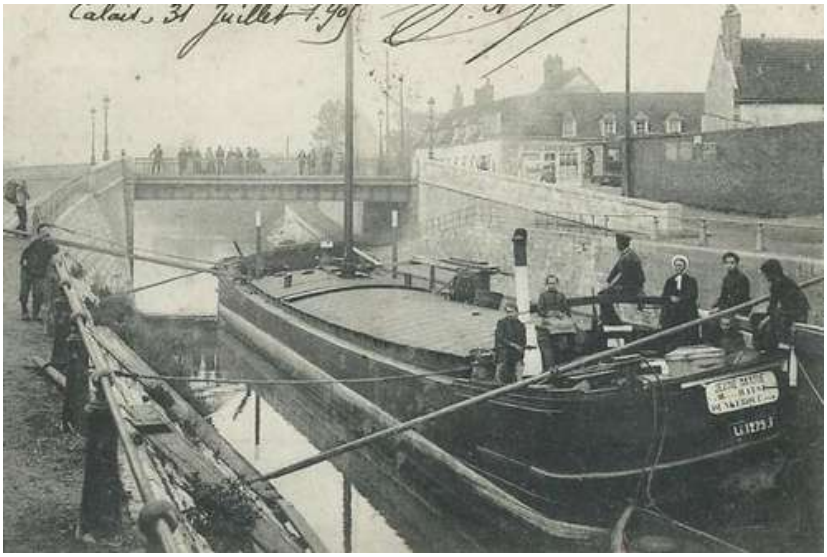

Dans notre commune, le point bas est à 115m, en limite du finage de Flogny la Chapelle, entre Mézières et les Croûtes, là où le ru de Sarot afflue dans le ru des Croûtes. Le point haut est situé au Millot, sur la gauche à l'entrée de la forêt communale.

# 1 LES BATELIERS

Le batelier, ou marinier, pilote un bateau fluvial, une péniche sur les voies navigables intérieures (lacs, canaux et rivières).

## Historique

Cette profession, apparue avec la navigation sur les rivières, a évolué notablement avec la création des canaux qui a amené les familles à s'installer à bord du bateau.



Au milieu du XIXe siècle, la nécessité de transporter des marchandises sur de longues distances, notamment pour les besoins de l'industrie, obligea les bateliers à "faire de grands voyages" et ils durent (entre autres pour réduire les coûts afin d'être concurrentiels avec le chemin de fer) embarquer leurs familles qui constituèrent du même coup la main d'œuvre.
Les voyages lents, souvent longs, ont longtemps éloigné les enfants de l'éducation, la seule autre possibilité étant de les placer dans des internats.
N'ayant pas de mécanicien à bord, le batelier doit être capable d'assurer les petites réparations de base sur le moteur, l'installation électrique ou la robinetterie.
Les conditions de vie ont été difficiles jusqu'au milieu du XXe siècle. Jusqu'à cette époque (et même au-delà), l'électricité et l'eau courante ne sont pas présentes sur les péniches. De plus, les horaires de travail sont amples et l'entretien du bateau est souvent nécessaire.

# 1 LES BATELIERS

## La profession aujourd'hui

Aujourd'hui, l'activité fluviale a chuté. Les bateliers sont à peine un millier, contre 15 000 en 1950. « C'est pourtant un mode de transport sûr, fiable, et particulièrement écolo ». Dans un bateau classique de 38,5 m de long, on peut charger 350 t de marchandises, soit l'équivalent de 14 poids lourds ».
Les mariniers croisent les paquebots-hôtels, les bateaux de croisières et les plaisanciers. La profession voit coexister actuellement des mariniers-artisans, souvent propriétaires d'une péniche automoteur, et des salariés de compagnies de transport affectés au pilotage de convois fluviaux poussés.




Ces convois, qui peuvent atteindre 25 000 tonnes et 23 m de large sur certaines voies, sont constitués par un bateau d'une puissance de 3000 CV, poussant plusieurs barges amarrées entre elles.
Sur ces grosses unités, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique ou aux États-Unis, les équipes de mariniers logent sur le bateau et celui-ci navigue en continu, aidé de radars la nuit et par temps de brouillard.

# 2 AQUEDUC DU RU DE LA MADELEINE

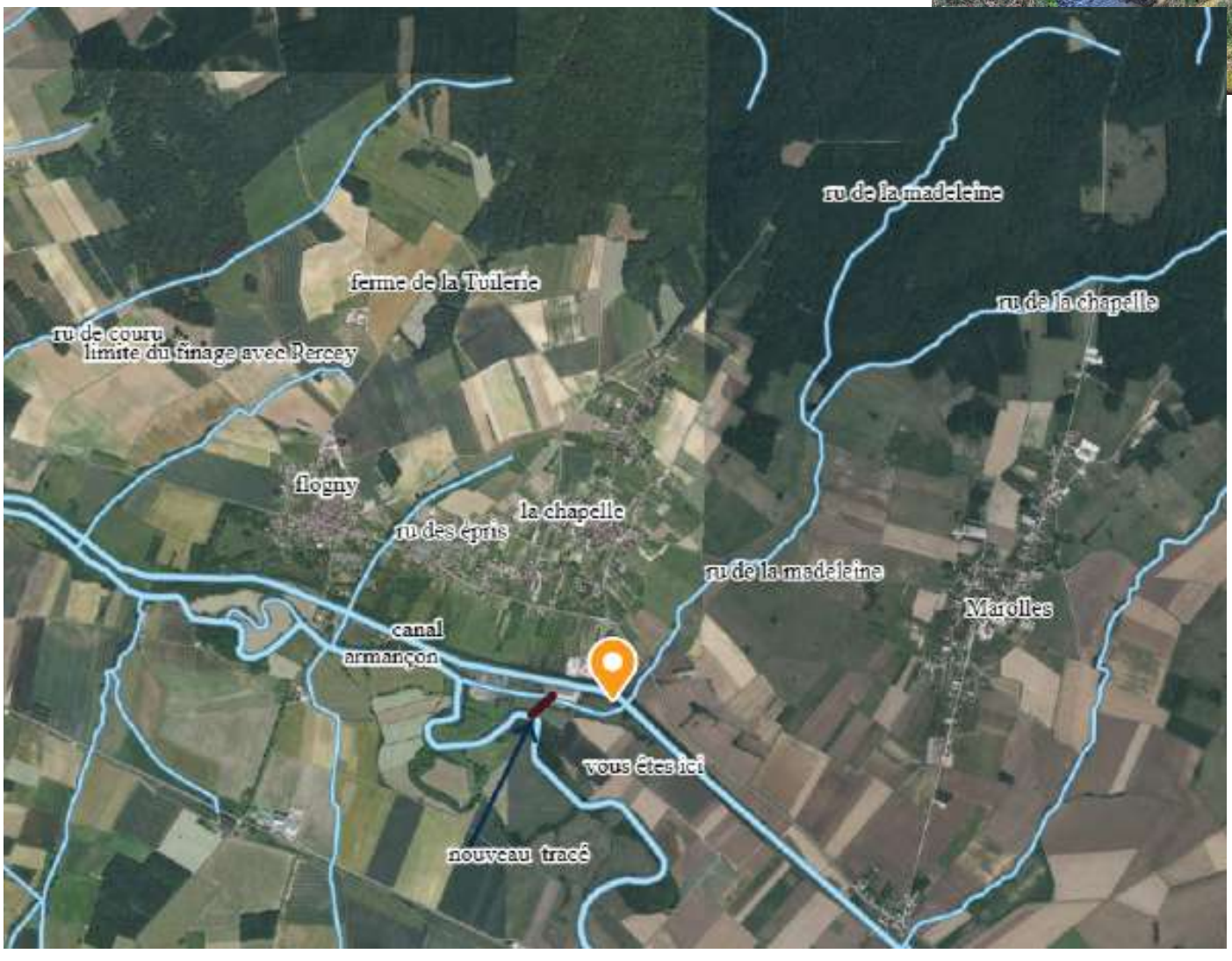
A cet endroit même, sous le canal passe l'aqueduc du ru de la Madeleine.

Notre sous-sol argileux ne permet pas une infiltration importante des eaux de pluie.
Cette eau, qui ruisselle naturellement par gravité sur ce petit bassin versant du Nord Est, l'a érodé au fil des siècles pour former ce ru qui, comme d'autres sur notre finage communal, afflue dans l'Armançon.
Lors du creusement du canal, des aqueducs ont été construits pour permettre le passage de ces eaux sous le canal, en direction de l'Armançon.



*Curieux et sportif ? Descendez le long du tracé pour voir le ru de plus près !*






*En aval du lavoir, le ru de la Madeleine rejoint le ru de la Fontaine qui alimente le bras du lavoir et se jette dans l'Armançon au niveau du trou du Boucher.*

# 2 RU DE LA MADELEINE

## Conséquences d'un hiver glacial

En janvier 1987, la France a connu une très sévère vague de froid.
Du 11 au 21 janvier, la majeure partie du pays ne connaîtra pas de dégel.
Les eaux du canal de Bourgogne gèlent et, le 23 janvier 1987, à cause de la pression exercée par la glace, l'aqueduc du ru de la Madeleine s'effondre et tout le bief se déverse dans le ruisseau en quelques heures.
On retrouvera des blocs de glace jusqu'au niveau du lavoir.







On voit le canal vidé et l'aqueduc effondré !

# 3 LES PALPLANCHES

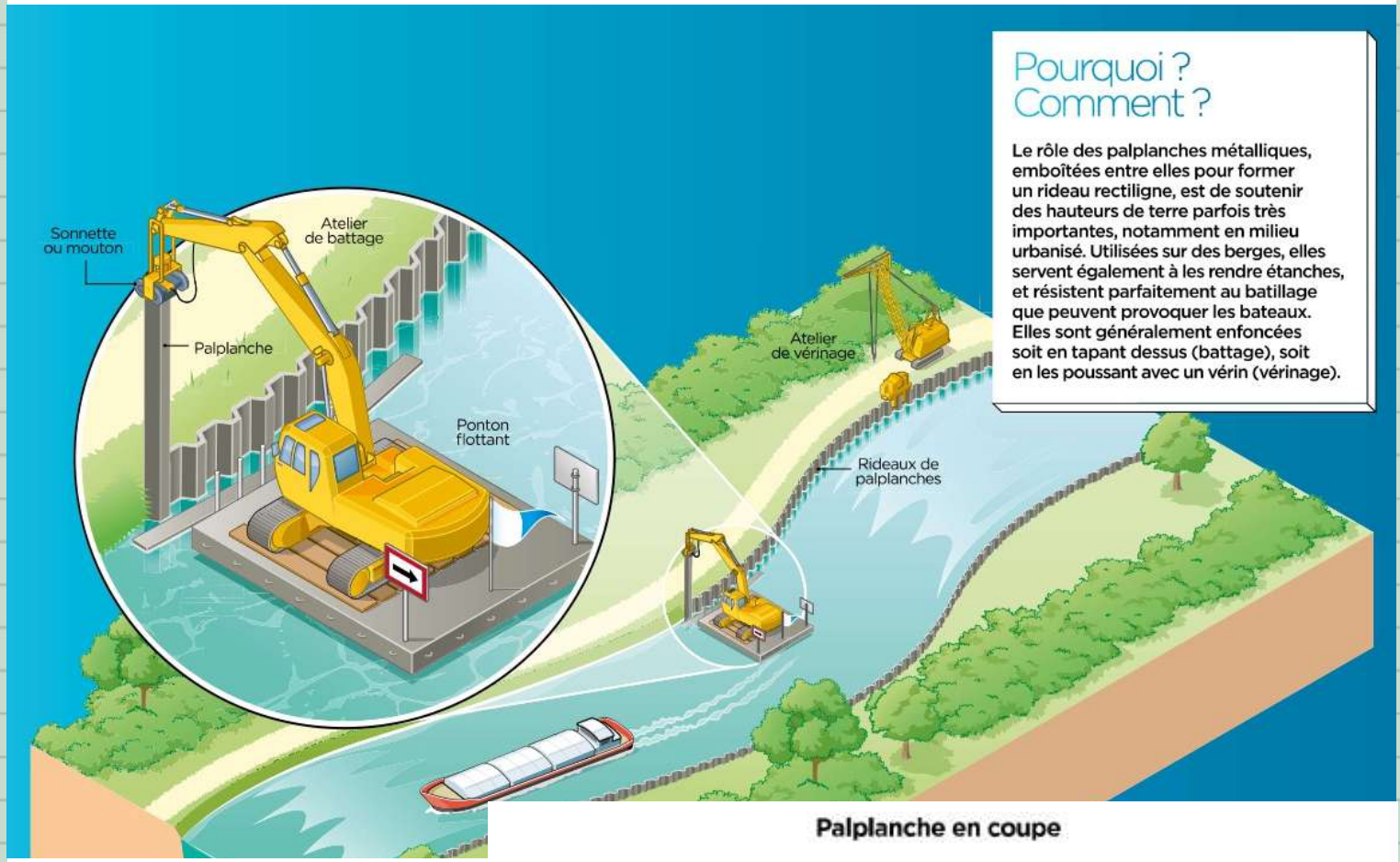
Les hélices et l'accroissement de la vitesse des péniches et des bateaux de plaisance créent des ondes de vagues entraînant une forte dégradation des berges.
Afin de consolider les berges les plus attaquées et d'éviter les éboulements et les fuites d'eau, on implante par endroit des palplanches.



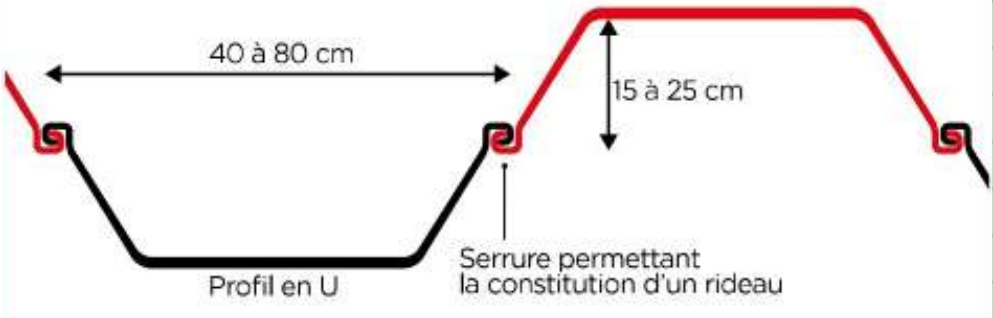



# 3 LES PALPLANCHES

La palplanche métallique est un élément fréquemment utilisé en génie civil. Barre d'acier, de taille et de poids variables, elle est souvent utilisée dans la construction des ponts, des quais ou encore dans la protection des berges. Ce qui est le cas ici.




**Palplanche en coupe**




## En chiffres

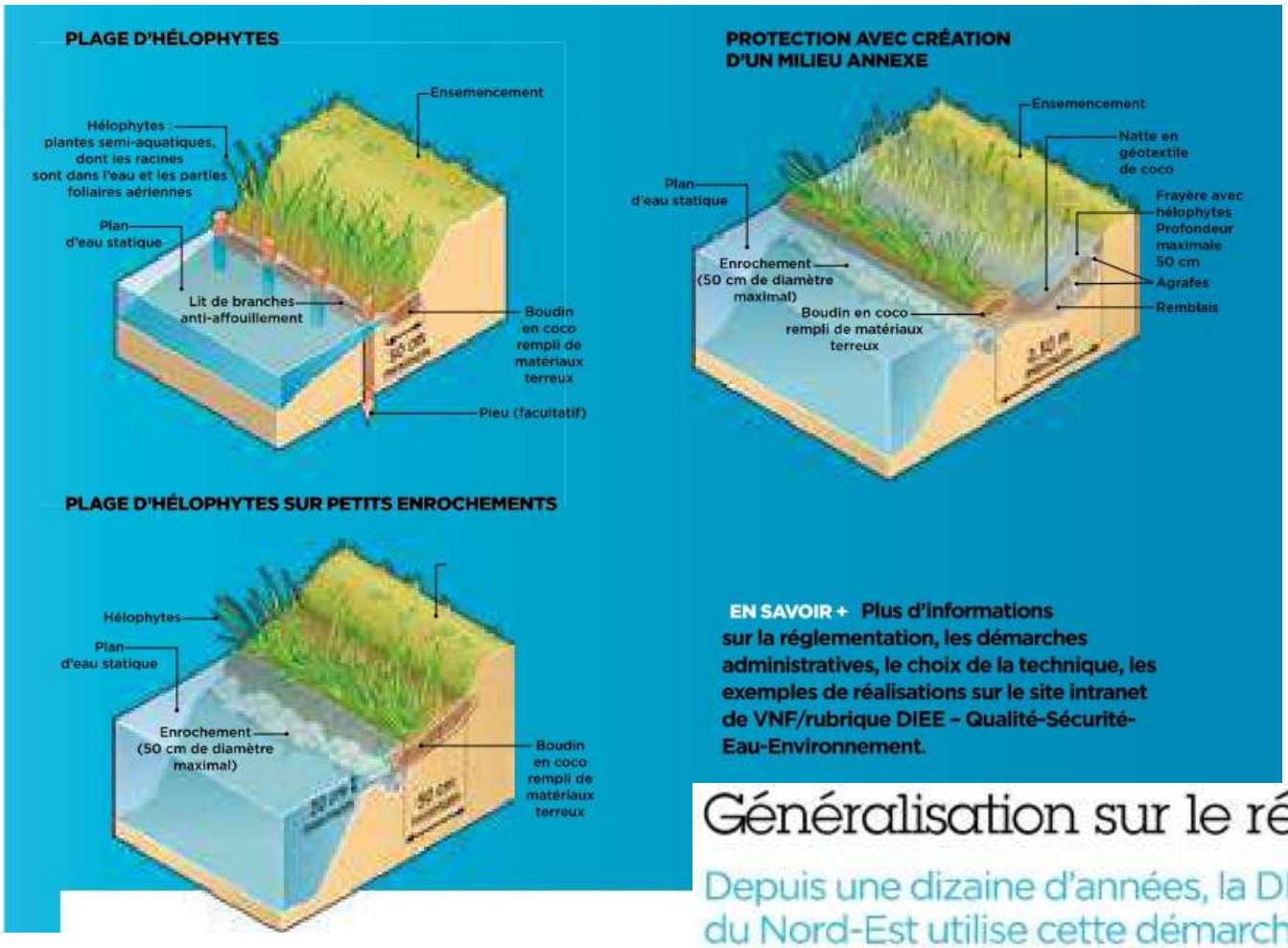
- 12 000 à 15 000 tonnes : quantité de palplanches commandées annuellement par VNF.
- 3 à 24 mm : épaisseur de l'acier, variant selon la forme et les conditions d'utilisation de la palplanche.
- 20 à 120 kg : poids au mètre d'une palplanche.
- 50 à 100 ans : durée de vie moyenne d'une palplanche.
- 0,01 à 0,1 mm/an : perte de l'épaisseur d'acier à cause de la rouille.
- 1 € : prix (TTC) d'un kilo de palplanche.
- 1 200 à 3 600 € : prix moyen (TTC) d'un mètre linéaire de rideau de palplanches, livrées et installées.

Source : VNF Janv. 2019 : La voie d'eau, comment ça marche ?

# 3 LA VÉGÉTALISATION

## Continuité écologique

Les protections de berges réalisées en techniques dures (palplanches, mur béton) constituent un obstacle entre le milieu terrestre et le milieu aquatique.
Les travaux de restauration de berges réalisés en techniques végétales, permettent, non seulement de rétablir une continuité transversale (circulation animale et eau), mais également de favoriser les échanges physico-chimiques et biologiques.
Ces aménagements complètent les passes à poissons pour rétablir la circulation piscicole.
Ils contribuent à la bonne gestion de l'écosystème sur lequel s'appuie la voie d'eau.




## Généralisation sur le réseau

Depuis une dizaine d'années, la DIR du Nord-Est utilise cette démarche d'ingénierie écologique basée sur les techniques végétales pour la restauration des berges de canaux et de rivières. Plus de 80 % de son réseau est restauré avec ces techniques.

3

# LA FAUNE



## le Héron Cendré

Familier des berges du canal, le héron cendré est un grand échassier d'une taille de 98 cm, d'une envergure de 175 à 195 cm pour un poids de 600 à 1200 gr.
Avec son corps tout gris, ses longues pattes et son long bec il est facilement reconnaissable. Cet excellent pêcheur a longtemps été persécuté. A tel point qu'il y a quelques dizaines d'années, l'observation d'un héron cendré était un véritable évènement. Heureusement, il est protégé depuis 1979 et est devenu assez commun au bord de l'eau.

### Alimentation

Le héron cendré mange des poissons de toute taille, des grenouilles, beaucoup d'insectes aquatiques. Il pêche à l'affût en avançant doucement, une fois la proie repérée il la capture d'un coup de bec vif et précis. De préférence solitaire pour se nourrir, il peut toutefois former des groupes plus ou moins pacifiques sur les plans d'eau riches en nourriture.
En intersaison, il fréquente également les milieux agricoles dans sa chasse aux rongeurs et autres proies terrestres.

### Comportement

Le Héron cendré est fondamentalement un oiseau qui vit en groupe. À la belle saison, les adultes se reproduisent en colonies qui peuvent compter plusieurs centaines de nids.
La territorialité est alors limitée aux abords immédiats du nid.
A la fin de l'hiver il niche en groupes dans des aires construites dans des arbres. Ces rassemblement appelés héronnières attire aussi d'autres échassiers comme les aigrettes.
Le bois de la Garenne, sur la commune de Villiers Vineux, abrite la plus grande héronnière de l'Yonne avec plus de 100 nids.
À l'inverse, lorsqu'ils sont en pêche, ils deviennent très solitaires et territoriaux et défendent vivement leurs zones de pêche contre les intrus.
Les hérons cendrés vivant en France ne migrent pas.

### Reproduction

Relativement petit pour la taille de l'oiseau, le nid du héron cendré est fait de branchettes et de brindilles. Malgré leur structure assez faible, les nids peuvent être utilisés plusieurs années et gagnent alors en volume.
Un même arbre peut supporter plus de 10 nids.
La femelle dépose de 3 à 5 œufs mats, d'un bleu-vert clair. L'incubation est assurée alternativement par les deux parents, et dure environ 26 jours.
À la naissance, les poussins ont un aspect un peu comique, avec leur duvet blanc dressé sur la tête. Ils sont nourris par leurs parents qui régurgitent la nourriture. Les poussins se servent d'abord dans le bec des adultes puis plus tard directement dans le nid. Les juvéniles séjournent au nid environ 2 mois, ne volant pas très bien avant l'âge de 55 jours.

3

# LA FAUNE



## le Ragondin

Il n'est pas rare, en longeant le canal ou même dans les près, d'apercevoir ce gros rat de 50 cm à la longue queue cylindrique.

### Identification

Le Ragondin est reconnaissable à ses quatre grandes incisives orange tirant sur le rouge. Son corps est recouvert d'une fourrure imperméable et terminé par une queue cylindrique écailleuse.
C'est un animal parfaitement adapté à la vie aquatique : ses pattes postérieures sont palmées, ses narines sont obturables.

### Comportement

Le Ragondin vit dans les milieux aquatiques d'eau douce.

Le long des berges, il creuse un terrier de 6 à 7 m qui possède plusieurs entrées. Les terriers fragilisent les berges, les digues, les petits ouvrages d'art et parfois les routes. La terre évacuée des galeries est repoussée dans l'eau. Cela accélère le comblement des voies d'eau et gêne le bon fonctionnement hydraulique du Marais poitevin.

### Reproduction

Le Ragondin atteint sa maturité sexuelle vers 6 mois. Le mâle est actif sexuellement toute l'année.
La femelle a 2 ou 3 portées par an de 5 ou 7 petits en moyenne. Elle allaite pendant 7 à 8 semaines.

### Alimentation

Le Ragondin est un rongeur herbivore.
Son régime est constitué de céréales, de racines, d'herbes ou autres. Comme son appétit est solide, il peut consommer jusqu'à 25% de son poids en végétaux frais par jour. On constate alors d'importants dégâts sur les cultures et les prairies.

### Enjeux d'élimination

Le Ragondin a été introduit en Europe au début du 19e siècle pour sa fourrure.
Échappé d'élevages ou lâché volontairement, il a rapidement colonisé la majorité de la France. Dans les années 1980, il a envahi le Marais poitevin et la lutte contre sa prolifération est devenue obligatoire. Il est classé comme nuisible en raison des dégâts importants qu'il cause. Il mine les berges en creusant son terrier et les réparations des dégâts causés nécessitent de lourds travaux.
Dans son milieu d'origine, les prédateurs naturels du ragondin sont le puma et le caïman. Dans les pays où il a été introduit comme la France, le ragondin n'a aucun prédateur naturel, tout du moins à l'état adulte. Les jeunes ragondins sont parfois les proies de mammifères prédateurs comme la fouine.
Il fait partie des Espèces susceptibles d'occasionner des dégâts et sa destruction est autorisée par tir ou piégeage sélectif.

# 4 ENHERBEMENT DU CANAL

## Mais quelle est cette plante qui gêne tant la navigation ?



La Myriophylle Hétérophylle est cette plante aquatique, originaire d'Amérique, qui a été introduite en Europe pour l'aquariophilie et qui aujourd'hui gène la navigation et déséquilibre les milieux naturels en prenant la place d'espèces locales.
Elle forme un épais tapis vert dans les zones peu profondes et a un développement extrêmement rapide puisque ses tiges peuvent grandir jusqu'à trente centimètres par semaines !

## Difficile de suivre son rythme de développement

Les premières observations d'envahissement datent de 2011 et depuis VNF tente d'adapter les techniques pour être plus efficace et expérimente différentes solutions de traitement.
Sur le tronçon Migennes/Tonnerre, le phénomène a été amplifié par l'absence de navigation due à la fermeture du canal, les étés 2019, 2020 et 2022
Le faucardage (l'opération de fauchage des végétaux destinée à supprimer les plantes) reste une solution curative d'urgence, mais ne permet pas une lutte sur le long terme.

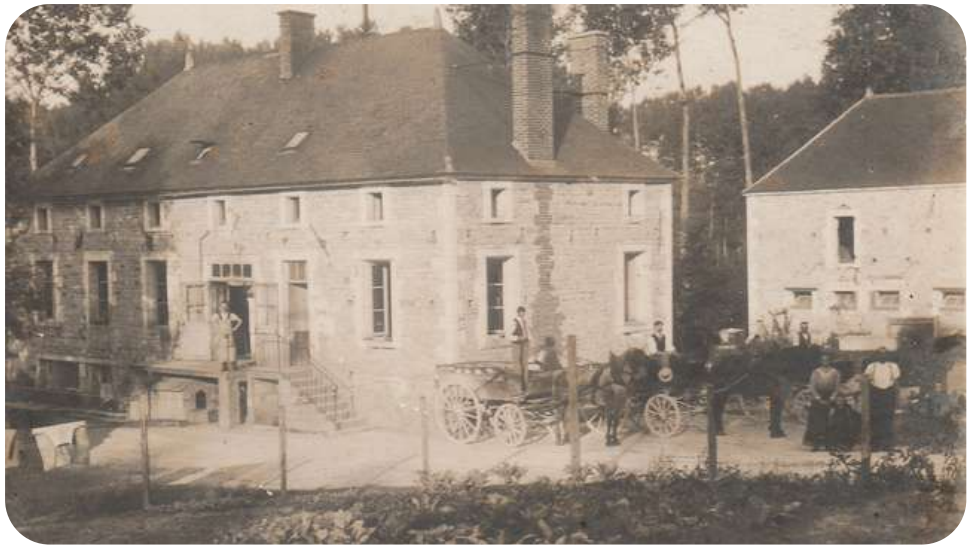


## La Myriophylle Hétérophylle

Elle a besoin d'une forte luminosité et il a été constaté que le passage des bateaux hôtels en mettant les particules de vase en suspension, limite la photosynthèse des plantes et donc leur développement, de même qu'ils contribuent à éviter l'envasement du canal.

5

# LA FROMAGERIE



Ancien moulin Royer, ce lieu a contribué à façonner l'histoire de Flogny la Chapelle tout au long du XXème siècle.
Une fromagerie s'y est installée en 1907, reprise en 1926 par François Paul Renard, issu d'une famille de fromager de l'est de la France.

Il est le co-inventeur d'une technologie appliquant le principe de pasteurisation donnant naissance aux pâtes molles.
Au fil des années, la société s'agrandie avec l'acquisition en 1952 de la fromagerie de Mailly la Ville, puis d'Aillant sur Tholon et en 1972 d'une fabrique normande.
En 1958, François Paul-Renard disparaît mais la fromagerie vit sur sa lancée.
Plus de 400 personnes y travaillaient dans les années 1970, pour produire entre autre les fameux "Suprême des ducs" et "Pié d'Angloys", pour une quantité supérieure à 6000 tonnes par an.



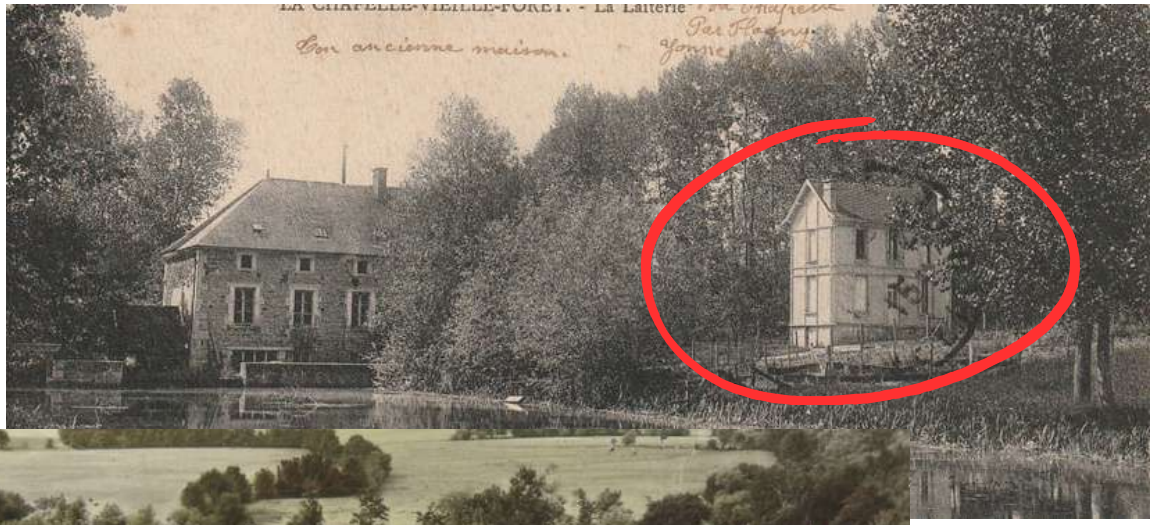

Le joyau apparaît en 1968 sous la dénomination de « Suprême des Ducs » avec 62% de matière grasses.




Reprise par le groupe Bongrain en 1990, le manque d'investissements abouti à sa fermeture en 2009.
Plusieurs incendies ont détruit les bâtiments de ce qui est aujourd'hui une friche industrielle d'environ 3 ha, attendant un avenir…
Reste l'apport humain. L'histoire de nombreux habitants de Flogny la Chapelle est liée à La Fromagerie.
Pour une carrière entière ou un job d'été, les habitants locaux y trouvaient du travail ; puis, les compétences sont venues de toutes les régions de France, de nombreux pays d'Europe (Italie, Portugal, Turquie, Yougoslavie…) et ensuite d'Afrique du Nord.

# 5 LA FROMAGERIE

Toujours sur le même site, entre canal et rivière, mais fortement étendue, la fromagerie restera le principal employeur de la commune avec, à son apogée, plus de 400 salariés et 120 au moment de sa fermeture.










Le temps passe mais cette maison perdure !

# 5 LA STEP DE LA FROMAGERIE

Contrairement à ce que certains pensent, l'installation devant vous n'est pas de la station d'épuration de la commune, mais de celle construite en 1998 par le groupe Bongrain pour la fromagerie.
Avant cette date, les effluents de la fromagerie et de sa porcherie étaient stockés dans une tonne de 5000 litres et épandus par les paysans sur leurs terres.
Plus tard ils furent acheminés par un tuyau qui surplombait la rivière au niveau du « petit pâtis » pour être épandus sur des pairies de l'autre côté de la rivière.





La station d'épuration de la commune se situe à quelques centaines de mètres en aval, entre canal et rivière.
Nous vous y attendons pour vous expliquer son fonctionnement ainsi que celui de la station de pompage.

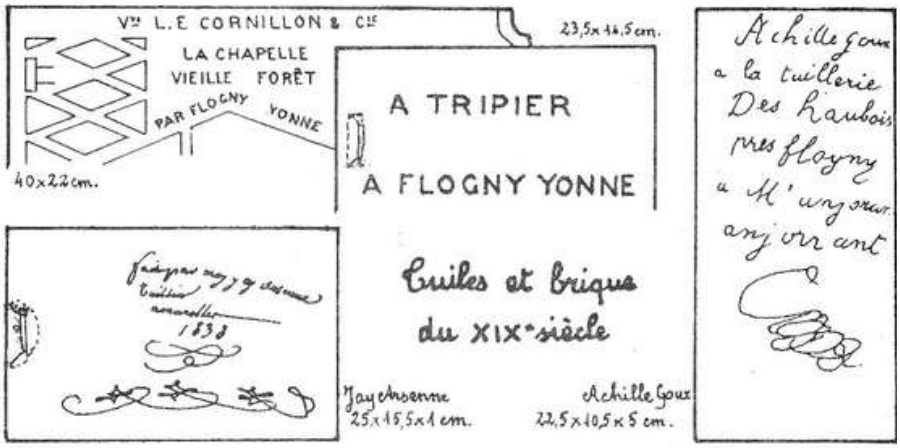
8

*RDV pour les visites commentées à 10h30 - 11h30 - 14h30 et 15h30 au point*

# 6 ANCIENNE CIMENTERIE

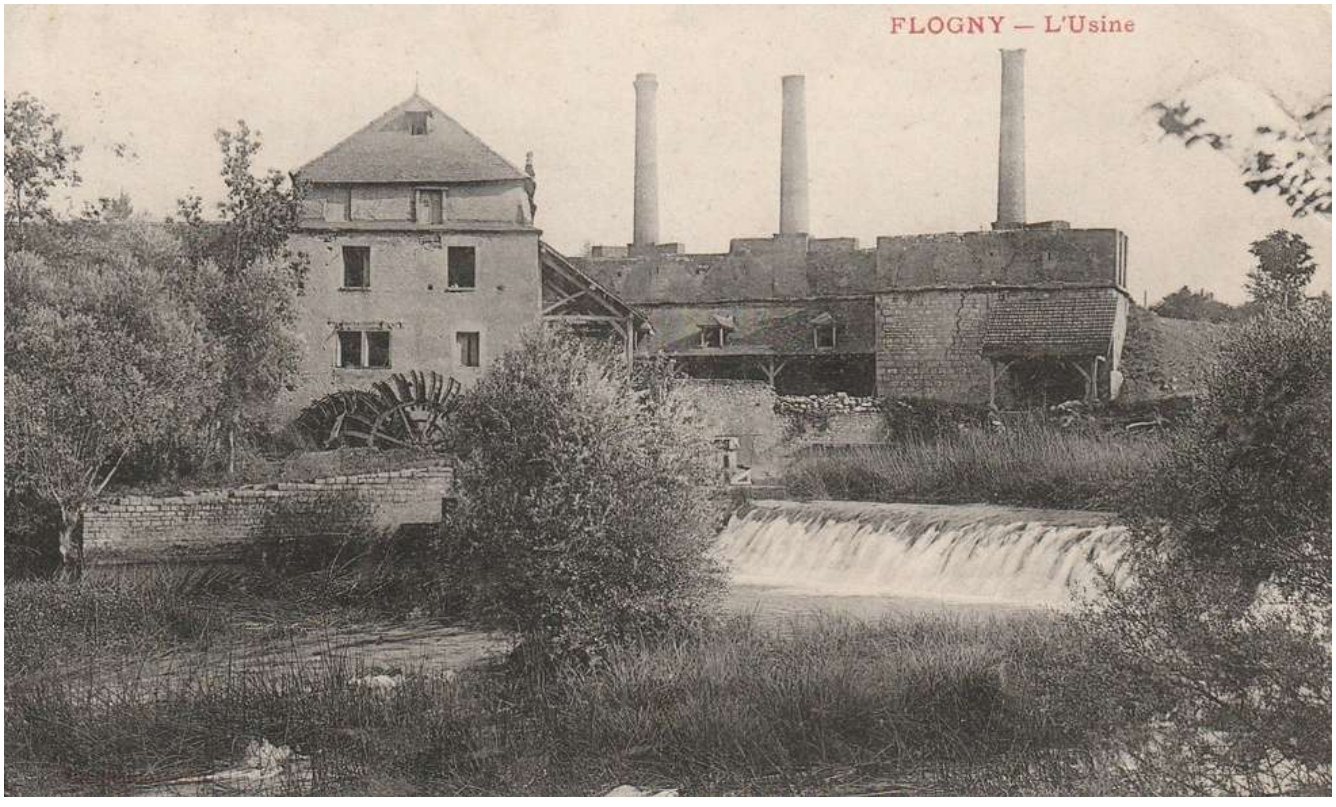
Vous êtes sur le site de l'ancienne cimenterie dont on peut encore voir quelques vestiges.

En 1858, Louis Etienne Cornillon, déjà propriétaire d'une tuilerie à Marolles et de scieries de pierres à Charrey et à Roffey, acquière le moulin pour y construire six fours à chaux et à ciment avec une tonnellerie fabriquant l'emballage.
Il emploie jusqu'à 150 ouvriers sur les 4 sites.
A sa mort, en 1865, sa veuve et ses 2 gendres gardent le siège social à la Chapelle, tout en continuant à produire des tuiles à Marolles.



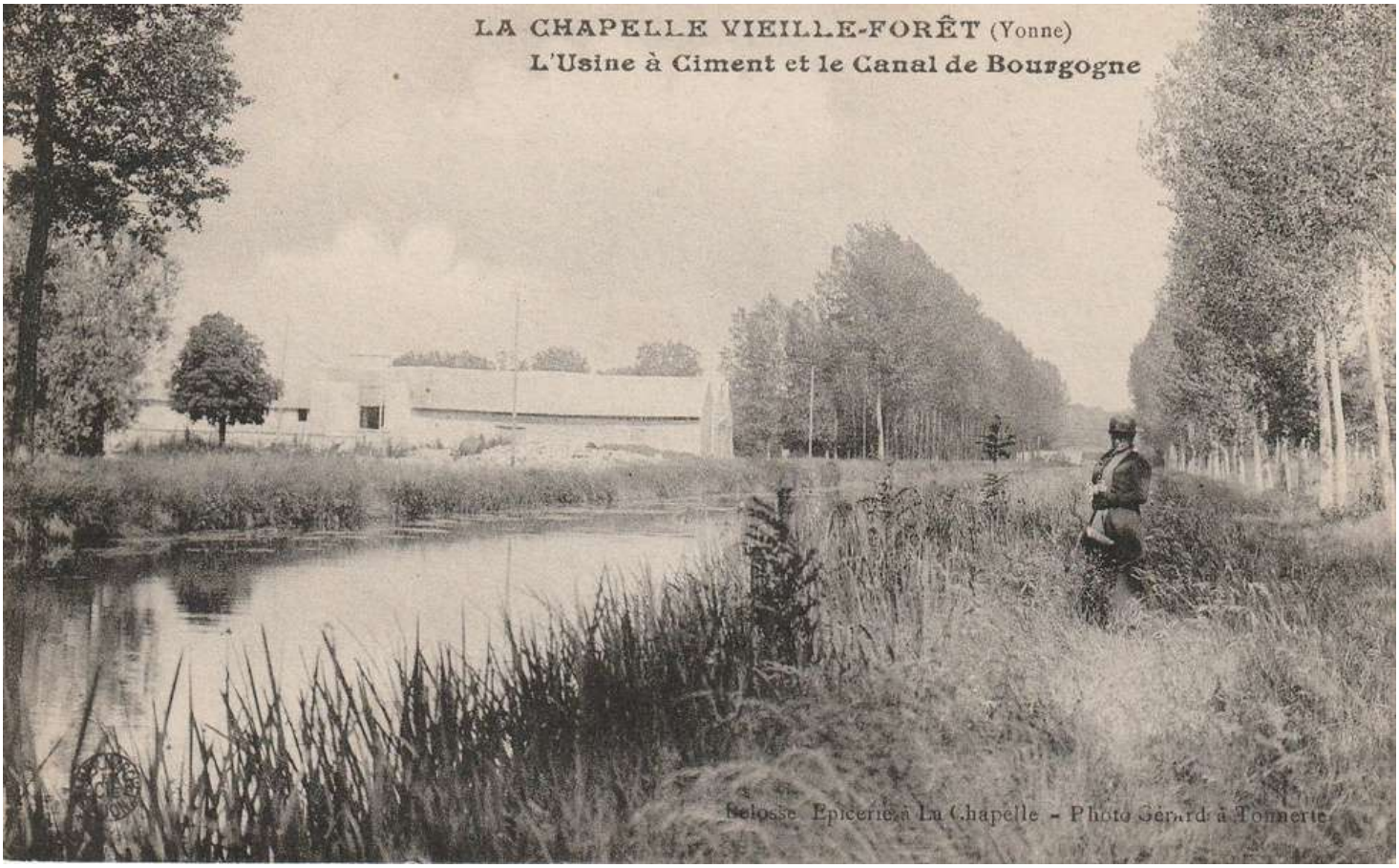




# 6 ANCIENNE CIMENTERIE

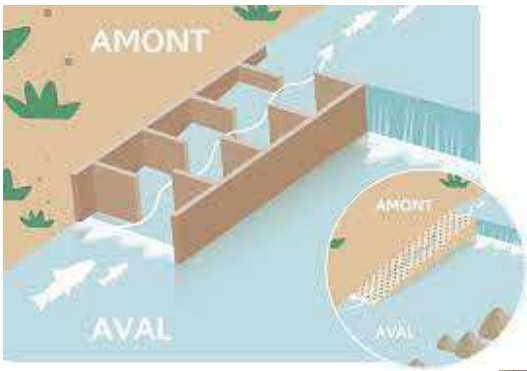


# 6 RENATURATION DES RIVIÈRES

## Les seuils et les barrages

Ces ouvrages ont été construits à différentes époques et pour répondre à des objectifs divers : contrôler les débits (laminage des crues et soutien des étiages), constituer des réserves en eau, produire de l'énergie, élever des poissons, faciliter la navigation et plus récemment créer des espaces de loisirs.
Aujourd'hui, près de la moitié des ouvrages répertoriés n'a aucun usage identifié.






Passe à poisson à Saint Florentin



## Perturbation du fonctionnement des rivières

Les barrages déséquilibrent de différentes manières le fonctionnement des rivières. Ils modifient leur régime hydrologique, perturbent les conditions écologiques à l'amont comme à l'aval de la retenue, diminuent les capacités d'autoépuration, modifient les processus d'érosion et de transport solide, stockent les sédiments et les polluants, fragmentent l'habitat des espèces aquatiques et font obstacle aux déplacements et à la reproduction des grands poissons migrateurs et sont à l'origine de la disparition de nombre d'espèces.

## Des solutions

La restauration de la continuité écologique, notamment par effacement de certains ouvrages hydrauliques non-fonctionnels, permet de restaurer une continuité pour les espèces aquatiques et les sédiments.

Cette action n'est cependant pas toujours simple à réaliser et certains nombres d'effets doivent être pris en compte. La suppression du seuil ou du barrage va en effet libérer des sédiments souvent pollués et modifier les conditions écologiques artificielles que l'ouvrage avait instituées. Il faudra souvent un peu de temps pour qu'un nouvel équilibre s'installe.

Une autre solution possible consiste à aménager l'ouvrage de façon à diminuer certains de ses effets négatifs sur l'écosystème : diminuer sa hauteur, ouvrir des vannes, installer des dispositifs de franchissement (contournement, passe à poissons).
Sur notre territoire, ces projets sont une des missions du Syndicat Mixte du Bassin de l'Armançon –SMBVA–.

7

# ANCIEN FOYER DES TRAVAILLEURS ETRANGERS DE LA FROMAGERIE



Les bâtiments qui se trouvent en face de vous ont été construits par la Fromagerie Paul Renard dans les années 70 pour accueillir les travailleurs étrangers embauchés à la fromagerie. Ils étaient majoritairement occupés par des travailleurs d'Afrique du Nord.
Le Foyer fut habité jusqu'à la fin des années 90 même si, dans les dernières années, il n'y demeurait plus que 3 ou 4 personnes.

De 1993 à 2000, une partie du bâtiment a été aménagé en laboratoire où étaient réalisés les analyses pour déceler les agents pathogènes dans les fromages. Une autre servait de lieu de stockage des archives de la fromagerie.
Y était également présente la société Sodétaf qui gérait les tanks à lait.
Aujourd'hui, la nature reprend ses droits et tente de faire disparaître du paysage cette ruine, autre souvenir de l'époque où la fromagerie Paul-Renard comme beaucoup d'autres entreprises, logeait une partie de ses salariés.

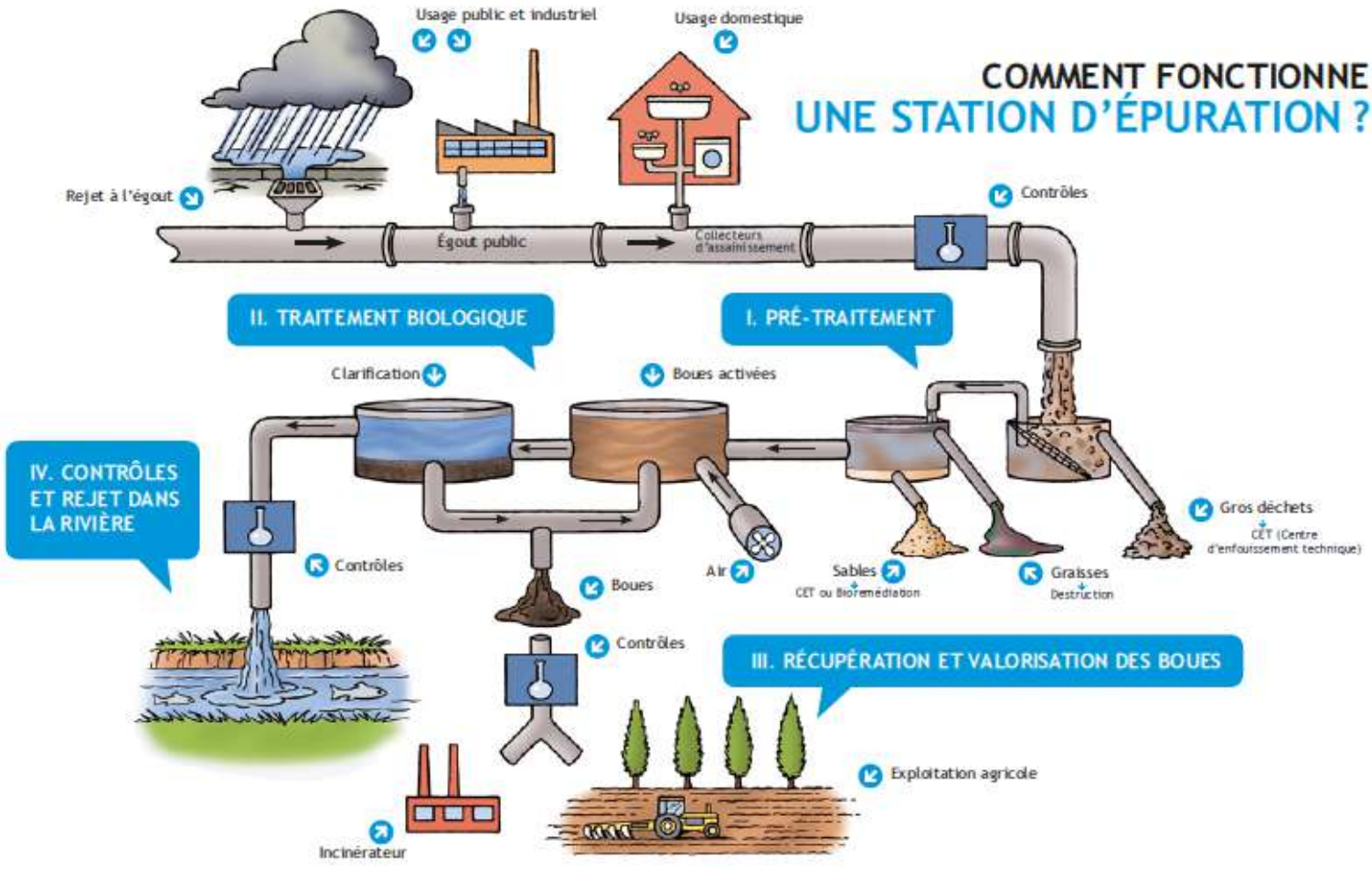


# 8 STATION D'ÉPURATION (STEP)

Construite en 1985, la station d'épuration de la commune vous est présentée par Frédéric MARTIN, ancien gestionnaire-technicien des eaux et de l'assainissement de la commune. Cette station d'épuration ne doit pas être confondue avec la station d'épuration de la fromagerie au point 5.



## RDV pour les visites commentées à 10h30 - 11h30 - 14h30 et 15h30



# 9 ANCIENNE BUVETTE

Il n'en reste aujourd'hui plus de trace, mais autrefois en ce lieu, se tenait la célèbre

"Buvette"

Ce n'était pas un restaurant, ni même un café. Non simplement une buvette, rendez-vous où les pêcheurs, chasseurs et paysans aimaient à se retrouver pour se rafraîchir et se rencontrer.

Si vous connaissez des habitants de Flogny la Chapelle de plus de 65 ans, parlez-en avec eux. Ce lieu tout simple, où l'on se retrouvait, est resté dans beaucoup de mémoires.

C'était Marcel Yot et sa femme qui tenaient cet établissement.

Marcel exerçait également les professions de tonnelier et de facteur. Quant à sa femme, elle était aussi couturière.

Dans les années 70, leur gendre fit construire une maison d'en face qui remplaça cette buvette. Au décès de la fille de Marcel Yot, son gendre est reparti dans sa région d'origine, la maison a été revendue et il n'a plus été question de trinquer au bord de la rivière.




Alors, pendant un moment, nous vous proposons un retour dans le passé en vous invitant à vous installer et à vous servir un verre de limonade en souvenir de ce lieu et pour vous rafraichir avant de continuer cette promenade entre canal et rivière.

10

# LE PONT DE L'ARMANÇON




La traversée de l'Armançon a été possible de tout temps en utilisant les gués, à Flogny au niveau de la Grande Isle et à la Chapelle aux Pâtis et à la cornée.
Lorsque les eaux montaient, il fallait un pont ou un bateau.

Après la rupture de la digue du moulin du Boutoir en 1824, un pont devient nécessaire.
La construction d'un pont en bois suspendu de 40 mètres de long débute en 1828 et se termine en mars 1829. Il sera le premier de ce type dans l'Yonne.

*Une maquette est visible sous la tente d'exposition au lavoir.*

Pour fêter son achèvement, un grand banquet est organisé sur le pont.
Les grandes crues de 1836 et de 1866 l'endommagent au point de le rendre inutilisable. L'actuel pont en pierre est terminé en 1870. Sa dernière réfection date de 1985.





10

# LA RIVIÈRE

## L'Armançon : "Mauvaise rivière et bon poisson"

La première partie de ce dicton populaire s'explique par caractère capricieux de la rivière qui, de sa source jusqu'à Buffon, coule sur un sol imperméable et descendant rapidement des montagnes de l'Auxois décrit des courbes sinueuses et cause, au temps des grandes eaux, de graves dommages aux riverains.

## Régime hydrologique

Long de près de 200 km, l'Armançon est une des plus importantes rivières de Bourgogne et le plus grand affluent de l'Yonne. Elle parcourt, avec ses méandres, notre territoire communal sur une longueur de 7,5 km.
La rivière prend sa source en côte d'Or dans la commune d'Essey et se jette dans l'Yonne à Migennes.
Ses deux principaux affluents sont la Brenne qui prend sa source en Côte d'Or à Sombernon et l'Armance qui prend sa source dans l'Aube.
L'Armançon traverse des communes assez importantes telles que Semur en Auxois, Tonnerre, St-Florentin et Migennes.

## Les crues de l'Armançon




Le bassin de l'Armançon subit des crues très importantes en 1856 et 1866, qui endommagèrent le pont de Flogny au point de le rendre inutilisable.
La grande crue du 20e siècle eut lieu en janvier 1910 ;
Ensuite le siècle connut ses crues mais de moindre importance : 1923, 1939, 1955, 1966, 1973, 1981, 1982 et 1988, puis vint la crue de 1998.

Niveaux de vigilance Vigicrues pour l'échelle de Tronchoy

| RIVIERE: ARMANCON | | TRONCHOY | |
|---|---|---|---|
| Vigilance | Définition et conséquences attendues | Crues historiques | Hauteur |
| ROUGE | Niveau 4 : ROUGE<br>Risque de crue majeure.<br>Menace directe et généralisée de la sécurité des personnes et des biens. | | |
| | | 5 mai 2013 | 2,80 m |
| ORANGE | Niveau 3 : ORANGE<br>Risque de crue génératrice de débordements importants susceptibles d'avoir un impact significatif sur la vie collective et la sécurité des biens et des personnes. | 28 avril 1998 | 2,77 m |
| | | 15 mars 2001<br>5 mai 2015 | 2,68 m<br>2,59 m |
| JAUNE | Niveau 2 : JAUNE<br>Risque de crue ou de montée rapide des eaux n'entraînant pas de dommages significatifs, mais nécessitant une vigilance particulière dans le cas d'activités saisonnières et/ou exposées. | 3 juin 2016<br>25 décembre 2010<br>18 janvier 2004 | 2,49 m<br>2,42 m<br>2,25 m |
| VERT | Niveau 1 : VERT<br>Pas de vigilance particulière requise | | |

### 1910 rue du Pont à Tonnerre



10

# LA RIVIÈRE



28 avril 1998, l'Armançon est montée à 2,77m à la station de Tronchoy








25 décembre 2010 : 2,24 m à Tronchoy



5 mai 2013 l'Armançon est montée à 2,80 m à la station de Tronchoy



# 11 LE CANAL DE BOURGOGNE

## CARTE D'IDENTITÉ



canal de
BOURGOGNE

**1774**
*Début des travaux*

**1832**
*Ouverture à la navigation*

**242 km**
*Longueur du canal*

**2**
*départements traversés : l'Yonne et la Côte-d'Or*

**189**
*écluses et maisons éclusières (113 sur le versant Yonne et 76 sur le versant Saône)*

**38.5m x 5.05m**
*dimensions maximales des péniches : gabarit Freycinet*

**1,8 - 2,2**
*tirant d'eau*

**6**
*barrages-réservoirs alimentent le canal de Bourgogne*

## REPÈRES HISTORIQUES

**XVII^e siècle**

Le projet du canal de Bourgogne apparait **sous le règne d'Henri IV.** Celui-ci fait rapidement face à des problèmes techniques liés au franchissement des hauteurs du Morvan

**1774**

Ce n'est donc qu'en 1774 que les travaux commencent **pour s'achever en 1832.** La construction des réservoirs, elle, **sera terminée en 1840.**

**1879 - 1882**

Les écluses sont mises au **gabarit Freycinet** pour permettre la navigation des péniches **pour le transport de marchandises** jusqu'alors impossible. Il bat alors son plein **jusqu'au milieu du XX^e siècle** où la concurrence du transport routier vient largement inverser la courbe.

**AUJOURD'HUI**

Le canal est prioritairement **à vocation touristique,** aussi bien pour la plaisance des particuliers que la plaisance professionnelle **avec une offre importante** de bateaux de locations, de bateaux promenades, ou encore de péniches hôtels. Le tourisme autour de la voie d'eau offre également de nombreuses possibilités : **balade à pied, en vélo, en roller, hébergements insolites, restauration...**

## LA GESTION HYDRAULIQUE

**Les écluses**

| 189 | 22 | 69 | 89 |
|---|---|---|---|
| écluses dont : | écluses mécanisées | écluses semi-mécanisées | écluses manuelles |

**L'alimentation en eau du canal**

**242 km** entre la confluence avec la **Saône** *à St-Jean-de-Losne* & la confluence avec **l'Yonne** *à Migennes*

**6** barrages réservoirs
**60** km de rigoles de remplissage et d'alimentation

**14** barrages de prise d'eau manuels le long des rivières Ouche et Armançon

**1** station de pompage qui permet de relever l'eau de la Saône dans le bief 76S à Saint-Jean-de-Losne

**Les 6 barrages-réservoirs**

**Pont-et-Massène** Grobois **Chazilly**
Le Tillot Panthier Cercey

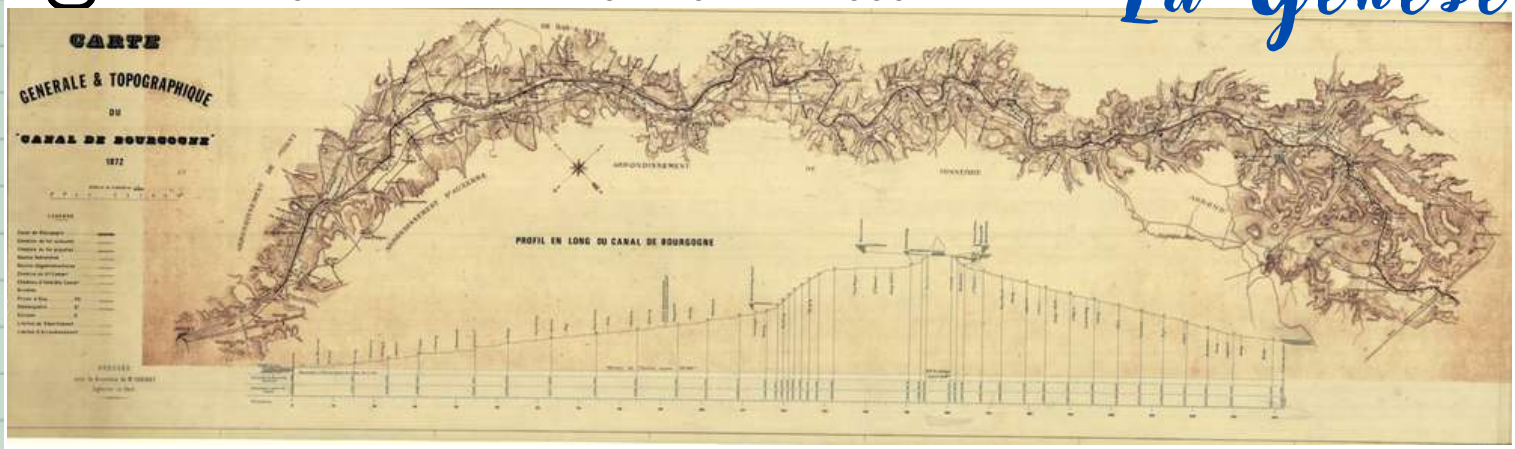


Copyright : VNF/Damien Lachas

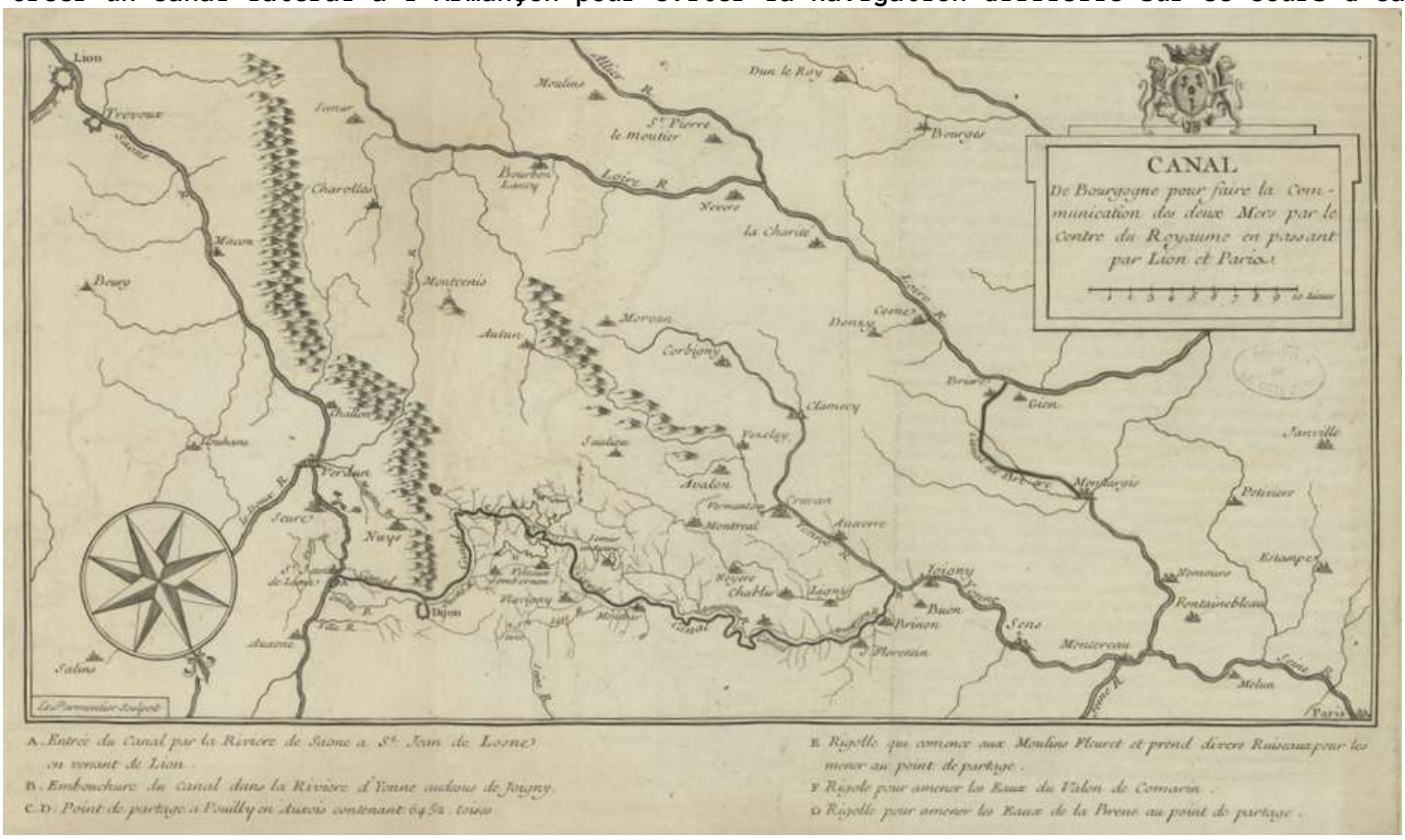
# 11 LE CANAL DE BOURGOGNE

## La Génèse

### 1727 : UN PREMIER TRACÉ VOIT LE JOUR




- Abaisser le niveau du canal à Pouilly avec une tranchée et un tunnel,
- Contourner Semur-en-Auxois et ses rochers,
- Créer un canal latéral à l'Armançon pour éviter la navigation difficile sur ce cours d'eau.




### 1750-1763 : LE PROJET PROGRESSE LENTEMENT MAIS SUREMENT

### 1763-1775: VERS LA DÉCISION FINALE

- Le projet est définitivement approuvé en 1775

### 1775: LE FINANCEMENT SE PRÉCISE

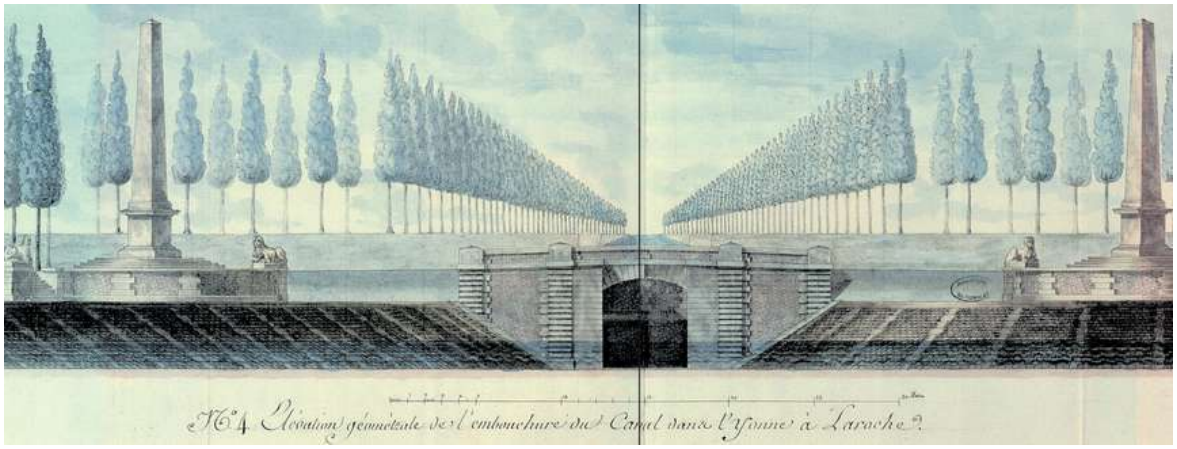
- 50 ans de discussions,
- Par les édits de 1773, le Trésor Royal décide de prendre en charge la construction du canal versant Yonne (Migennes à Pouilly-en-Auxois),
- En 1779, les Etats de Bourgogne prendront en charge les travaux du versant Saône (Pouilly-en-Auxois à St Jean de Losne).



# 11 LE CANAL DE BOURGOGNE

## La construction

Pour la construction du canal, la main d'œuvre provenait d'ateliers de Charité qui utilisait des chômeurs d'un peu partout.
Leurs conditions étaient précaires. Ils n'étaient pas payés régulièrement, la nourriture laissait parfois à désirer, leur arrivée faisait monter les prix des denrées et les assignats de leur salaire étaient refusés par les marchands.
Résultat, ils volaient et s'opposaient aux habitants locaux qui voulaient participer à la construction.
Tout cela engendrait des troubles et des révoltes et la direction du canal demanda l'envoi de hussard pour « mater » les récalcitrants et faire cesser les mouvements de contestation.
Quelques ouvriers furent tués dans ces opérations de maintien de l'ordre. D'autres s'installèrent et fondèrent une famille.
De 1793 à 1807, les travaux furent suspendus à cause des guerres et des besoins en main d'œuvre pour défendre la patrie.
Les travaux reprennent en 1808 et en 1825, le tronçon Saint-Florentin Tonnerre est inauguré.



Un ouvrage d'art, une première approche architecturale monumentale

## Les étapes après la Révolution

- 14 décembre 1808 : ouverture du tronçon St Jean à Dijon connectant ainsi la capitale de Bourgogne à la Saône (30 km)
- 1813 : ouverture du tronçon Dijon à Pont de Pany (20 km)
- 1822 : ouverture du tronçon Migennes à Tanlay



Choix du point de partage à Pouilly-en-Auxois

- 1812 : solution du tunnel arrêtée
- Percement du tunnel de 1826 à 1832 sous la houlette de Auguste LACORDAIRE
- Construction de 5 barrages-réservoirs

Les écluses... rdv Point 12

Le premier bateau Mme Veuve Brocard et M. Monier jeune, venant de Paris arrive le 2 janvier 1833 à Dijon à quinze heures. Il avait franchi le tunnel de Pouilly le 28 décembre 1832.
Accueil par un cortège venu de la Mairie. Le bateau pavoisé des couleurs tricolores est accueilli par trois salves d'artillerie.

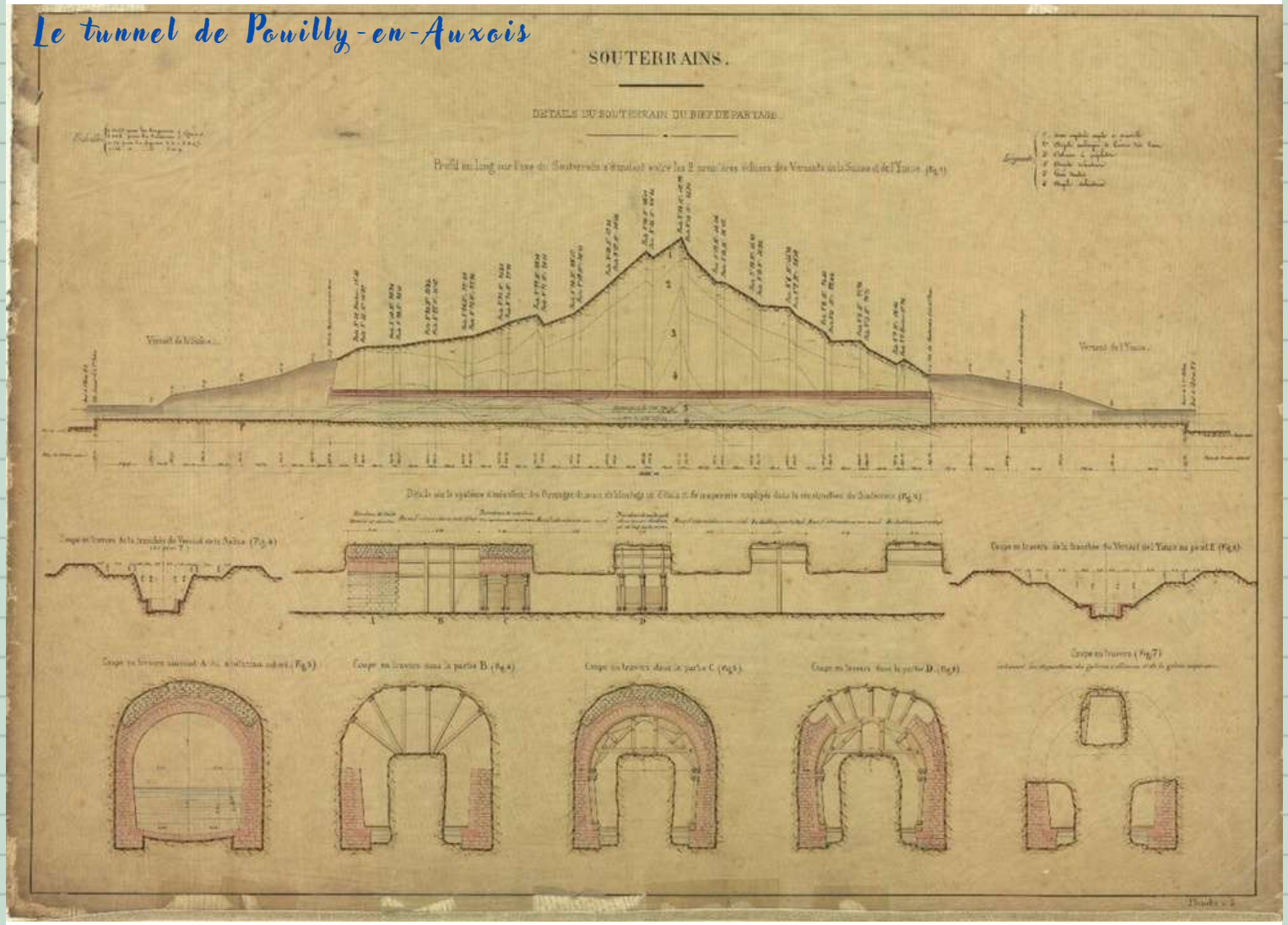
1833 : ouverture complète à la navigation :
Les dimensions des écluses varient de 29,70m à 31,34m en longueur et de 5,17m à 5,23m en largeur ; hauteur d'eau 1,62m.

1879 – 1882 : passage des écluses au gabarit Freycinet (38,5m x 5,00m) :
Construction d'un 6ème barrage (Pont-et-Massène) et réhausse des berges de 20 cm
XIXème siècle : Constante amélioration du système hydraulique (construction de prises d'eau, déchargeoirs) et construction des maisons éclusières.... rdv point 12

# 11 LE CANAL DE BOURGOGNE

## Les ouvrages

### Le tunnel de Pouilly-en-Auxois




- Bief de 6 km
- 3,3 km de long
- 1 km de tranchées de part et d'autres
- 2 bassins aux extrémités

- Eviter la construction de 40 écluses supplémentaires
- Optimiser le positionnement des barrages-réservoirs d'alimentation



*Tunnel et tranchées à Pouilly-en-Auxois*



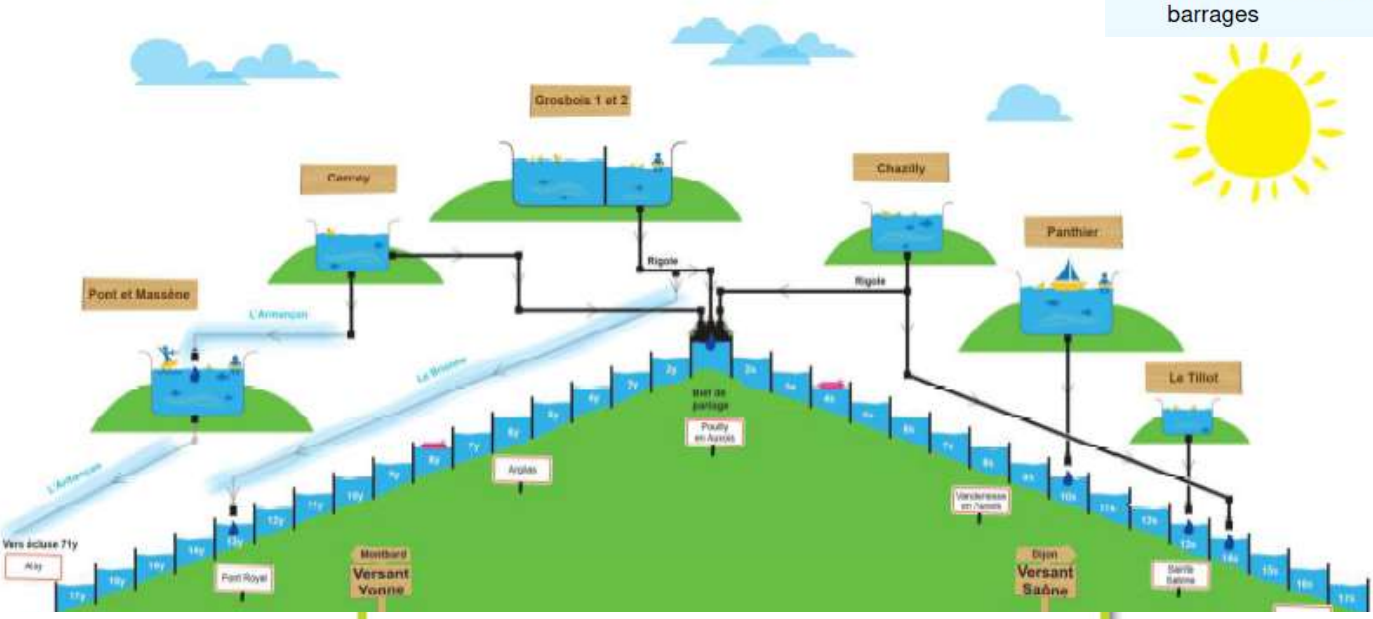
# 11 LE CANAL DE BOURGOGNE

## Le fonctionnement hydraulique

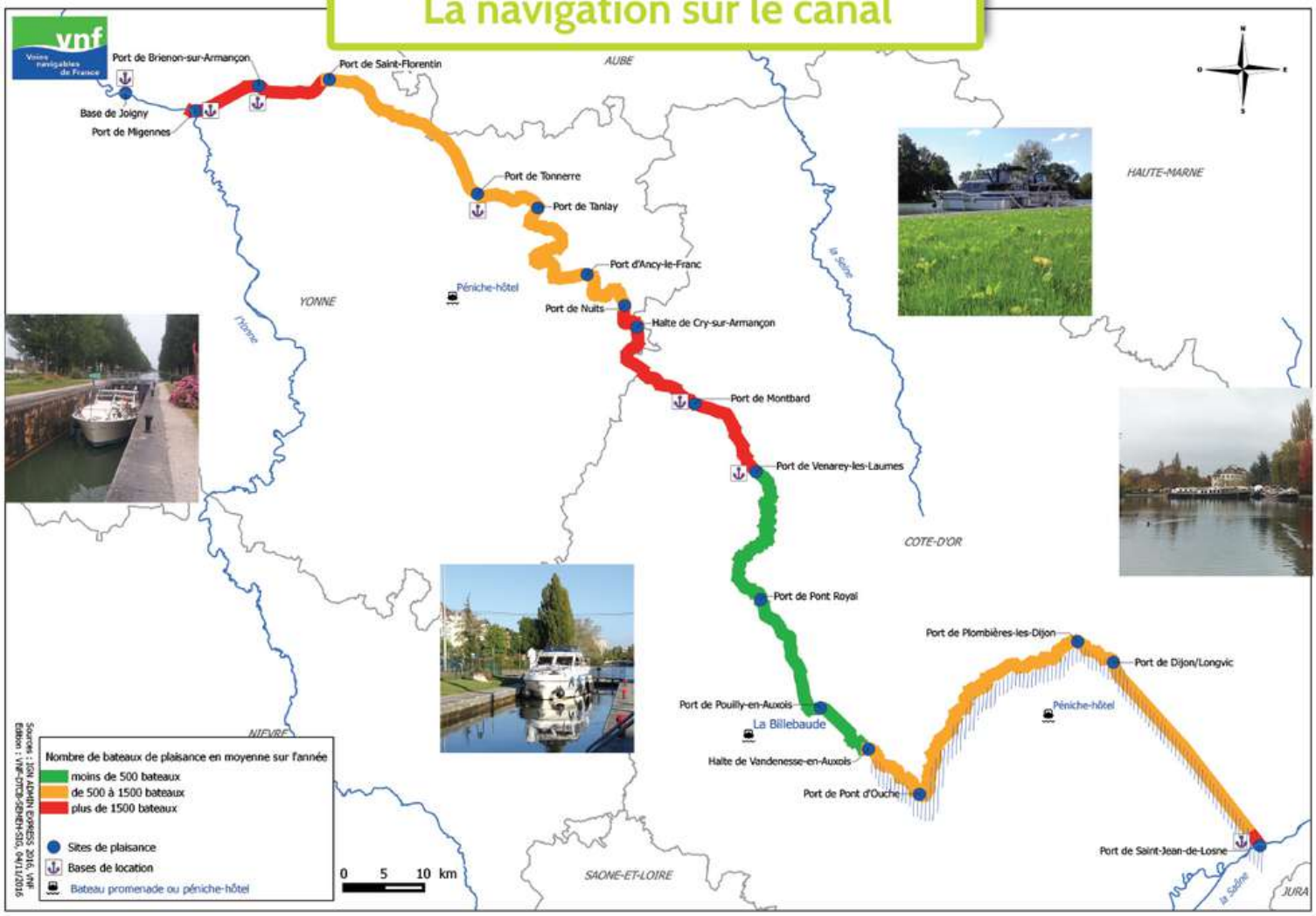
### l'alimentation du canal

**Novembre à avril**
- Remplissage des réservoirs
- Alimentation du canal via les prises d'eau en rivière

**Mai à octobre**
- Fermeture progressive des prises d'eau en rivière
- Ouverture progressive des barrages




## La navigation sur le canal



# 11 LES PONTS DU CANAL

Pour passer le canal, un premier pont routier se trouve à la hauteur de la Villa Laubry. Il a été construit en 1823.
La route qui passe, aujourd'hui, dessus est une route départementale. Elle a été appelée chemin de Carisey, puis de la Gare ou du Pont. Elle porte actuellement le nom du Professeur Laubry, en référence à Charles Laubry, médecin et cardiologue, inventeur du tensiomètre, né le 11 novembre 1872 à Saint-Florentin et mort le 11 août 1960 à Flogny.







Le second Pont routier est plus isolé, c'est celui de la Chapelle-Vieille-Forêt, sur le bief 100 du versant Yonne. Il fût aussi construit en 1823, rehaussé une première fois en 1857, puis en 1890 avec la pose d'un tablier métallique. La dernière restauration du tablier date de 2022 suite à un accident routier.



Le chemin de halage entre les deux ponts est le seul permettant la circulation des véhicules (sauf pour cette journée), car il donne accès à la fromagerie, qui payait une partie de l'entretien.

# 11 LE PORT ET LA HALTE NAUTIQUE

L'ancien port, nommé "gare d'eau" était situé sur l'actuelle halte nautique. C'était un port secondaire. Les péniches y chargeaient bois, betteraves et les céréales de la coopérative agricole. Elles faisaient probablement demi-tour au "grand bassin" situé en aval de l'écluse 100. Il était stratégiquement situé près du château de Flogny, construit en 1826 par le marquis d'Anjorrant sur l'emplacement de l'ancienne maison forte de Flogny. Le parc du château de Flogny descend jusqu'au canal rive gauche. Le château est invisible du canal car il est situé en haut du coteau, caché par les arbres du parc.






# 11 LE PORT ET LA HALTE NAUTIQUE

Inaugurée en juin 1991, la halte nautique pour bateaux de plaisance est aménagée.
Suite à l'effondrement de la berge, elle est restaurée en février 2018.

## Mouillage des bateaux de plaisance




années 90



Effondrement de la berge en 2015



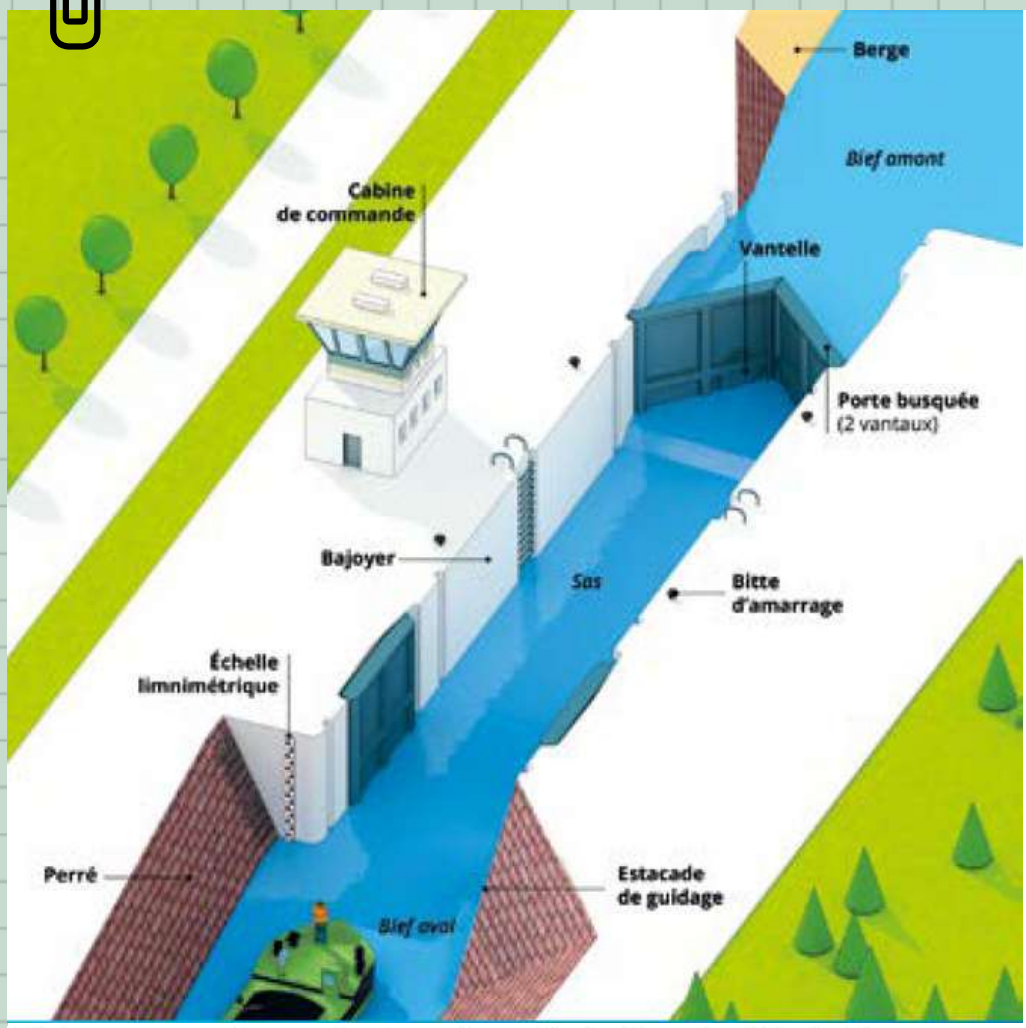
années 2000




Guinguette vagabonde en juin 2022

## La Halte nautique demain

# 12 LES ÉCLUSES



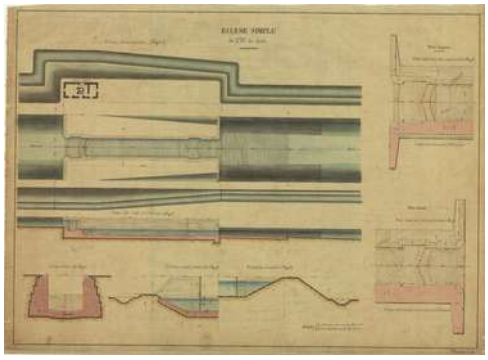

**L'écluse de navigation est implantée dans un canal ou une rivière pour permettre aux bateaux de franchir le dénivelé du terrain naturel, appelé "Chute", entre le bief amont et le bief aval.**

### LE SAVIEZ-VOUS ?

En France, les écluses les plus anciennes remontent sans doute au XV[e] siècle et se situent sur l'Yèvre près de Vierzon. Elles furent améliorées en 1605 sur le canal de Briare.

Les plus hautes se trouvent à Bollène sur le Rhône pour le grand gabarit (23 m) et à Réchicourt-le-Château sur le canal de la Marne au Rhin-Est pour le petit gabarit (15,70 m).

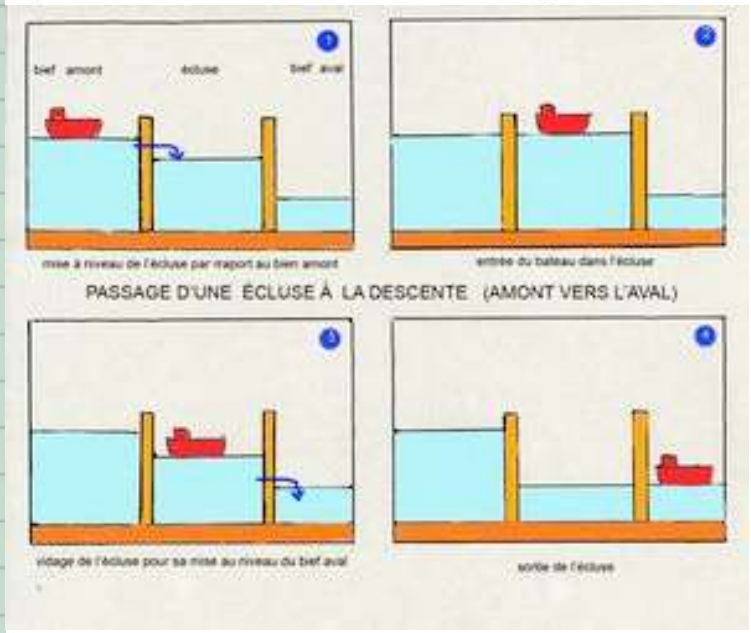
La plus longue est implantée à Gambsheim sur le Rhin avec 270 m x 24 m de sas utile.



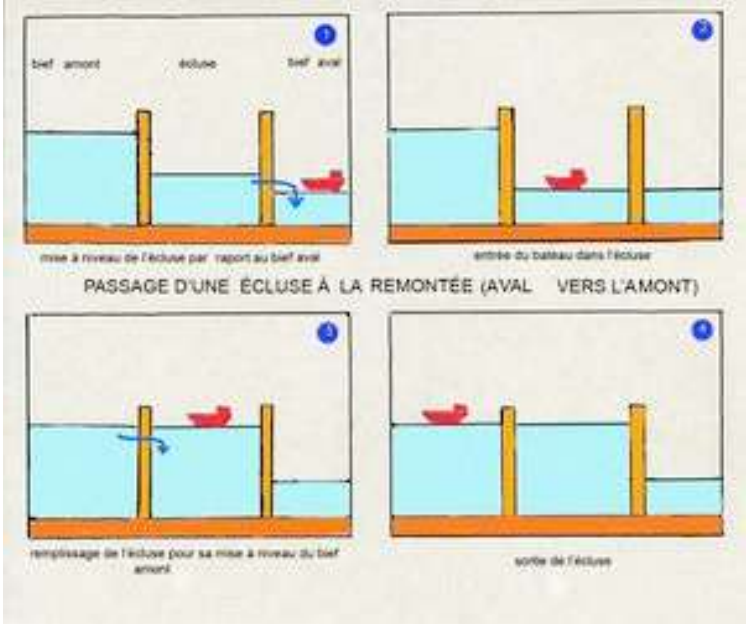
L'écluse comprend un sas dans lequel on peut faire varier le niveau de l'eau. En France, le sas est généralement fermé par deux portes – amont et aval – à volets mobiles appelés « vantaux », exceptionnellement par des portes levantes à guillotine ou d'autres systèmes encore plus rares.

VNF gère un peu plus de 1 600 écluses réparties sur l'ensemble du territoire.

Sur le réseau à petit gabarit, une grande majorité des écluses sont actionnées directement par l'usager, sous contrôle d'un automate. Les autres demandent l'intervention d'un éclusier. Sur le réseau à grand gabarit, l'essentiel des manœuvres s'effectue par le pilotage d'un éclusier sur place ou bien à distance par téléconduite pour une chaîne d'écluses. Ce système se généralisera à terme pour l'exploitation.




PASSAGE D'UNE ÉCLUSE À LA DESCENTE (AMONT VERS L'AVAL)



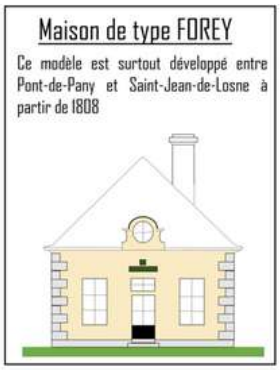

PASSAGE D'UNE ÉCLUSE À LA REMONTÉE (AVAL VERS L'AMONT)

12

# LES ÉCLUSES

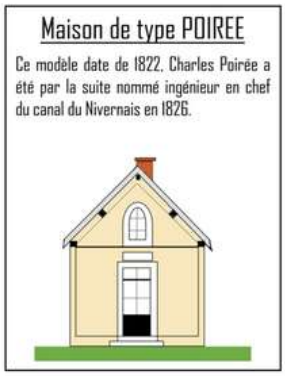
## A chaque ingénieur sa maison éclusière













Il existe différentes sortes de maisons éclusières sur le Canal de bourgogne, les architectes se sont succédés, car la construction a été longues (1774-1833) alors chacun a laissé sa trace !

Sur le finage de Flogny la Chapelle, il y a 3 sites d'écluses. Le 100, le 101 et le 102. Ils ont été mis en place pour la section du canal ouverte à la circulation en 1822 (Migennes-Tonnerre). Les écluses ont été allongées lors de la mise au gabarit Freycinet à partir de 1879 par l'adjudicataire François Serre, entrepreneur à Accolay.









La maison éclusière 100 reprend le type construit à partir de 1811 pour l'écluse double de Flogny par l'ingénieur (à trouver).

*Réponse au lavoir*



La maison éclusière 101 reprend implicitement le modèle fourni en 1811 par l'ingénieur Foucherot, visé en 1812 par l'ingénieur Sutil.



Les travaux de construction de l'écluse et de la maison ont été adjugés en juillet 1812 à Louis Orfray, entrepreneur à Paris, d'après le plan et le devis dressés en mars par l'ingénieur ordinaire Robillard

12

# LES ÉCLUSES

## éclusier... un métier

L'éclusier, aussi appelé agent d'exploitation des voies navigables ou ports maritimes, est chargé de la régulation du trafic de bateaux sur la voie d'eau. Il manipule des écluses manuelles ou automatisées et veille au respect des contraintes d'exploitation dans les écluses automatisées. Il est responsable du fonctionnement de l'écluse à laquelle il est affecté, participe aux travaux d'entretien en dehors de son quart et, s'il le souhaite, aménage à son goût et à ses frais les abords de son écluse.

- Il réceptionne les avis de mouvement des bateaux qui quittent l'écluse précédente, les avis à la batellerie.
- Il émet lui-même les avis de mouvement des bateaux qui quittent son écluse et tient le registre de leur passage.
- Il informe la gendarmerie fluviale de tout cas de pollution porté à sa connaissance.

L'éclusier joue également un rôle d'accueil des usagers (mariniers et touristes) et de contrôle de police (sans pour autant être assermenté) sur les vignettes autorisant les plaisanciers à circuler sur le réseau de Voies Navigables de France (VNF). Il gère le niveau d'eau dans le canal, de sorte que la côte soit constante.



Compétences particulières :
Savoir nager et avoir quelques notions d'anglais

Le premier gardien connu à Flogny se nommait Louis Charles Damicourt en 1829.



13

# LE BATEAU VAISSELLE

Marcel Drigeard et sa péniche, chargée à ras bord de verres, de faïences et de poteries, faisaient escale de village en village. Quelques vieilles cartes postales et des discussions sur les forums de batellerie entretiennent encore le souvenir du bateau à vaisselle.
A Flogny, il faisait escale vers le pont sous la Maison Laubry, au grand bonheur des ménagères.

Marcel reprend ce commerce flottant, derrière son père Jean, un marinier côte-d'orien. Le bateau a sillonné le Canal de Bourgogne, entre Saint-Jean-de-Losne et Migennes, de 1902 à 1963.

À chacune de ses escales – qui durait entre un jour et plusieurs semaines... surtout quand Marcel arrivait à Tonnerre, où il avait passé son enfance. Les villageois pouvaient se ravitailler en verres, assiettes, tasses, soupières, compotiers, services en porcelaine et poteries en tous genres. Il en profitait aussi pour renouveler son stock. Bien sûr, les terres cuites et vernissées de Puisaye avaient leur place à bord. Les produits plus lointains aussi. Sitôt débarquées du train, les faïences de Gien, de Touraine ou de Lorraine lui étaient livrées en voiture à cheval avec toutes les précautions qui s'imposaient.

Le choix était vaste. Le batelier avait troqué en 1936 le vieux bateau en bois de son père contre une grande péniche en fer de 28 mètres sur 4 qu'il avait fait spécialement aménager en magasin par un artisan.

« Les enfants n'avaient pas le droit de monter à bord »
Pas question aussi pour le commerçant marinier de faire tourner le moteur de sa péniche. Les vibrations auraient menacé de fracasser par terre sa fragile marchandise. Marcel Drigeard pratiquait donc le halage à la bricole : il s'attachait à la corde de traction pour tirer son bateau. Une tâche harassante et laborieuse qui lui a inspiré le nom de son embarcation, Le Lambin.

La vente était ouverte quand « M. Vaisselle » jetait une étroite passerelle entre sa péniche et la rive.

*« Quand j'avais une dizaine d'années, dans les années 50, je voyais ce bateau s'arrêter une fois par an à Saint-Vinnemer. Il y avait de la vaisselle et des poteries partout. Les enfants n'avaient pas le droit de monter à bord de peur qu'ils ne cassent quelque chose. Marcel Drigeard travaillait avec sa sœur »,*

se souvient Daniel, un habitant de Percey.

Farceur et un brin fantasque, le commerçant vendait seulement quand il en avait envie. Il lui arrivait de fermer boutique le reste de la journée si une cliente avait trop poussé le marchandage.

Les dernières années, le Lambin ne faisait plus que le trajet Tonnerre-Montbard. À la mort de son propriétaire, en 1963, le bateau servit d'habitation à une famille de mariniers. Abandonnée depuis belle lurette, l'épave, qui avait sombré dans le port de Migennes, a été renflouée en juillet 2012 pour être livrée aux chalumeaux.



13

# LE GRAND BASSIN



Le bassin a été élargi en 1880 pour permettre aux bateaux de faire demi-tour. Il n'est pas indiqué sur les plans avant cette date. Situé en aval du site d'écluse 100Y, cette gare d'eau (à ne pas confondre avec le port) n'est qu'un élargissement du linéaire du canal. Il comporte des berges aménagées.



Jusque dans le milieux des années 80, l'emblématique feu d'artifice était tiré par les sapeurs-pompiers de Flogny la Chapelle depuis le Grand bassin.



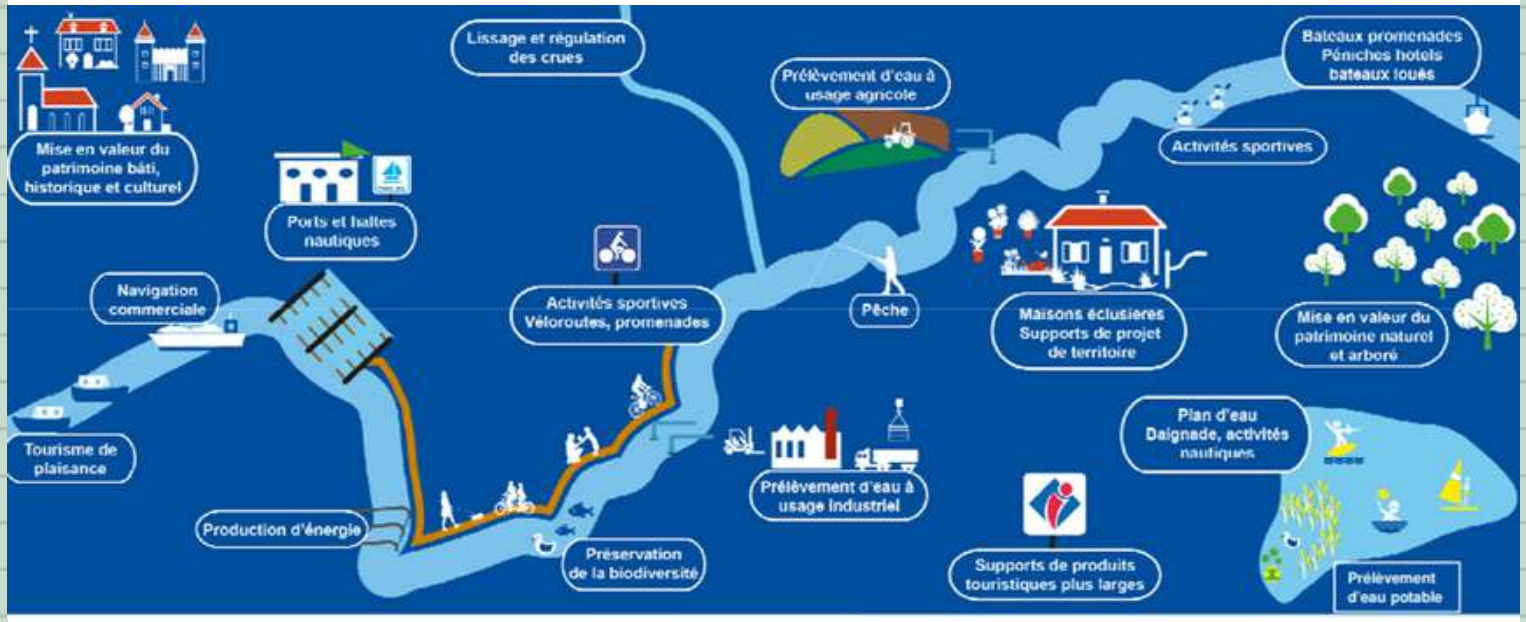
*Faites comme les bateaux... et retournez au lavoir pour découvrir et profitez de toutes les animations.*

# 13 LE CANAL DE BOURGOGNE

## Quel avenir pour le Canal ?

L'activité de transport de marchandises sur le canal de Bourgogne n'a pas résisté à la concurrence avec le fret ferroviaire et au développement des routes.
Parallèlement, les industries liées à la pierre, les plus nombreuses sur le canal de Bourgogne, ont périclité.
Ceci explique sans doute le déclin de la voie industrielle au 20e siècle, déclin qui bloquera toute modernisation.
Dans les années 1965-1966, il est même envisagé de combler le canal entre Plombières et Dijon pour ménager un accès plus direct à l'autoroute A 38 (reliant l'A6 à Paris), mais ce projet n'a pas été réalisé.

*Aujourd'hui l'avenir du canal est lié au développement du tourisme « FLUVESTRE ».*




Par tourisme « fluvestre » on entend toute activité de tourisme et de loisirs qui s'organise sur une voie d'eau (croisière, bateau de promenade) ou sur des espaces situés à proximité immédiate (vélo, randonnée pédestre ou équestre, pêche….).
De nos jours, le canal de Bourgogne joue un rôle identitaire fort pour la région et bénéficie d'un afflux touristique.
L'avenir est au tourisme combiné « bateau et vélo » et à l'écotourisme.

*Rendez-vous au lavoir, pour voir ou revoir l'excellent court-métrage*
*« Rencontre sur le canal de 71 à 100 »*
*Film de 30 minutes développé par les équipes de Planet'Jeunes du Tonnerrois, des Ateliers du Passage de Ravières et de Fenil Hirsute.*
*Découvrez celles et ceux qui, près de chez nous, font vivre le Canal de Bourgogne au quotidien.*

# 13 LE CANAL DE BOURGOGNE

## Les activités touristiques du Canal



Piste cyclable



Pêcheurs au bord de l'eau



Les Lodges de Bourgogne
Ecluse 32Y – Charrey



Péniche-hôtel aux alentours
de Vandenesse-en-Auxois