

Service animation du patrimoine et l'association
Auxerre Ville d'art et d'histoire

Visite assurée par **Céline Benoist**, guide conférencier, en présence de **Gérard Durand** de l'association Flotescale qui parlera du flottage du bois.

Le parcours de l'eau à Auxerre

Documents à utiliser :

- Plan historique de la ville
- Plan Belleforest (XVIe)
- Poésie de Fernand Clas (vers 1920)
- Texte de Salimbene d'Adam (XIIIe)

Plan de visite :

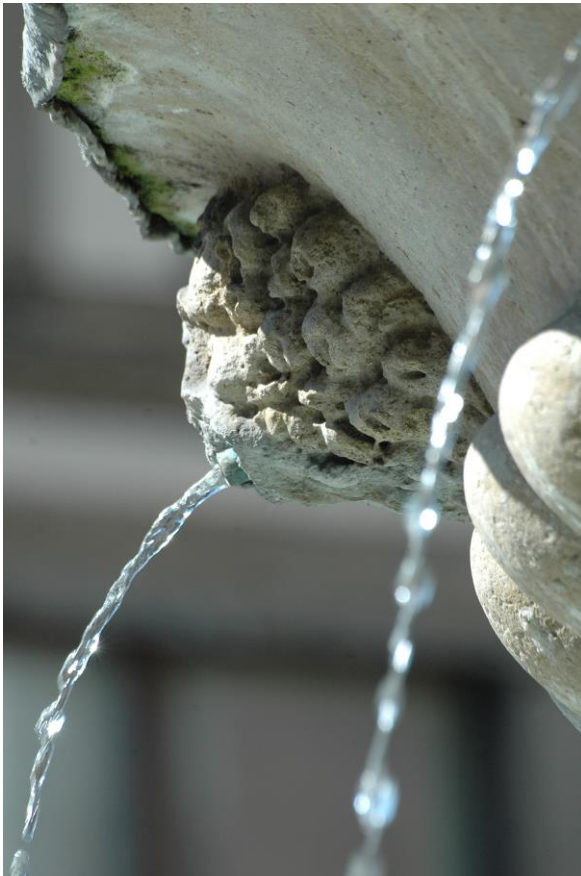
Départ le silex

Pont Paul Bert

Les quais

Quartier de la marine

(Le cycle urbain de l'eau ne sera qu'occasionnellement évoqué au cours du cheminement)



I – LA RIVIERE :

(En brève introduction)

L'Yonne est l'un des facteurs qui a pu inciter les hommes à s'installer sur le site d'Auxerre : à l'époque gallo-romaine, la rivière Icauna* est traversée à cet endroit par un important axe routier, la Via Agrippa. Ce carrefour a conféré une certaine valeur au site.

Le premier site d'implantation est un site de plaine, au bord de la rivière.

Evoquer les fouilles de Vaublanc (1991/1992) : quartier d'habitat (Ier-IIIe siècles) avec un grand bâtiment interprété comme un entrepôt (circulation de marchandises sur l'Yonne ?).

La zone « silos actuels / pont » correspond au site de la ville primitive.

1 – Le problème des franchissements :

Auxerre n'a possédé qu'un seul pont jusqu'en 1869.

Au XIXe siècle, on a retrouvé des pieux en bois dans les îles à l'emplacement de l'actuelle passerelle. On en tire alors l'hypothèse d'un « pont gaulois », fonctionnant avec une très improbable « ville gauloise ». Ces idées sont aujourd'hui rejetées.

A) Le pont Paul-Bert

C'est le seul pont connu à Auxerre jusqu'au XIXe siècle. Cette structure est probablement apparue à l'époque gallo-romaine. En effet, la voirie (Via Agrippa) traversait l'Yonne à cet endroit.

La première attestation certaine (par archives) de ce pont date du temps de Saint-Louis (XIIIe siècle) : un acte royal autorise le prélèvement d'un impôt pour sa « re »-construction.

Ce pont médiéval a été fortifié mais on ignore la date précise de ces travaux (cf. Le plan Belleforest).

Contrairement aux apparences, il n'a jamais entièrement disparu : la construction médiévale a été régulièrement transformée jusqu'à nos jours ; le même élément a donc été repris et travaillé au fil des siècles.

B) La passerelle

Sa construction entre dans le programme de réaménagement des rives de l'Yonne (XIXe-XXe siècles). Les îles (dont l'île Mileau) sont arasées, la courbe de l'Yonne modifiée, le port transbordé sur la rive droite (*Comparer le plan Belleforest et la vue actuelle, et lire le texte de Fernand Clas*).

La passerelle devait permettre d'accéder au nouveau port. Décidée en 1909, sa construction fut réalisée en 1913. Les matériaux utilisés sont le béton et le fer : c'est le premier ouvrage de type réalisé dans le département.

La passerelle et le nouveau port permettent d'évoquer **les moulins**.

C) Les moulins

Evoquer le rôle important des moulins : farine, huile, draps (moulins à foulons).

Au Moyen-Age et sous l'Ancien Régime, ils appartenait pour la plupart au clergé (abbayes, chapitre cathédral) qui prélevait une taxe.

Exemple, le moulin Mileau (ou Millot) et l'originalité de son nom : *Mi-l'eau*

D) Les anciens ports

Le trafic sur l'Yonne était très important : cette voie permettait aux hommes et aux marchandises de transiter vers le Bassin Parisien.

Lorsqu'elles étaient à contre-courant, certaines embarcations étaient tirées (halées) par les chevaux (montrer l'actuel chemin de halage) ou par le toueur quand le chemin de halage s'arrêtait.

L'Yonne servait à la circulation de marchandises, à destination de Paris, telles que le bois (**flottage des bois du Morvan**, dont le dernier convoi date du début de ce siècle), le vin (la culture de la vigne est traditionnellement importante dans l'Auxerrois jusqu'à la fin du siècle dernier.) les céréales et la matériaux (pierre, ocre, ...).

Le transport des hommes se faisaient par le *Coche d'eau*.

(les bureaux du *Coche* ne se situaient pas dans la maison dite « du Coche-d'eau ». Ils occupaient en réalité l'étage du l'actuel restaurant *Le Quai*).

La rivière et la notion de port :

A Auxerre, plusieurs ports étaient implantés le long des quais.

Place Saint-Nicolas, des inscriptions gravées rappellent l'ancien nom du site (au coin de la brasserie *Le Quai*, et au coin de la maison sur laquelle est posée la statue de Saint-Nicolas). : « Port Saint-Nicolas ».



Commentaire sur la statue de Saint-Nicolas et évocation des confréries de Saint-Nicolas (mariniers) et de Saint-Fiacre (charpentiers de marine : cas unique en France)

car Saint-Fiacre est habituellement le protecteur des jardiniers). Cf. la paroisse Saint-Loup.

Place du Coche-d'Eau, signaler l'erreur de toponyme (les bureaux du Coche sont ailleurs) et expliquer ce qu'est un port : le port est aussi le bâtiment dans lequel on entrepose les marchandises : c'est l'ancêtre du dock (cf. larges portes cochères des maisons anciennes et inscription au claveau de la maison de la place du Coche-d'Eau (*Port du Bonnet Rouge, XVIIIe*)).



Evoquer les motifs maritimes sur la sablière de la maison dite « du Coche-d'Eau » (vers 1520) et le statut social du propriétaire (riche négociant ?).

Départ de la visite du Silex à 9h. Un café est offert par le ville d'Auxerre à 8h45