

Le pont sur l'Yonne entre Laroche-Saint Cydroine et Epineau-les-Voves

Par Pierre Carteau et Gilles Fourt

Mai 2015

Dans les années 1920 le trafic de marchandises sur la Seine entre Paris et Montereau était assez important mais il était nettement plus faible sur les 119 kilomètres de l'Yonne navigable. Seulement 640.000 tonnes y ont transité en 1927 : c'est que les barrages étaient nombreux (il y en avait 24), les écluses petites, le chenal utilisable réduit à 30 mètres, des courants obliques gênaient la navigation et le stationnement des bateaux était presque impossible en cours de route. Les travaux recommandés à l'époque pour l'amélioration de la rivière concernaient l'élargissement du chenal à 45 mètres et l'aménagement de nouveaux ports à ajouter à ceux créés par la Compagnie Générale de Navigation du Havre à Paris, Lyon et Marseille (dite H.P.L.M) à Pont-sur-Yonne, Sens, Etigny, Villeneuve sur Yonne, La Roche et Auxerre.

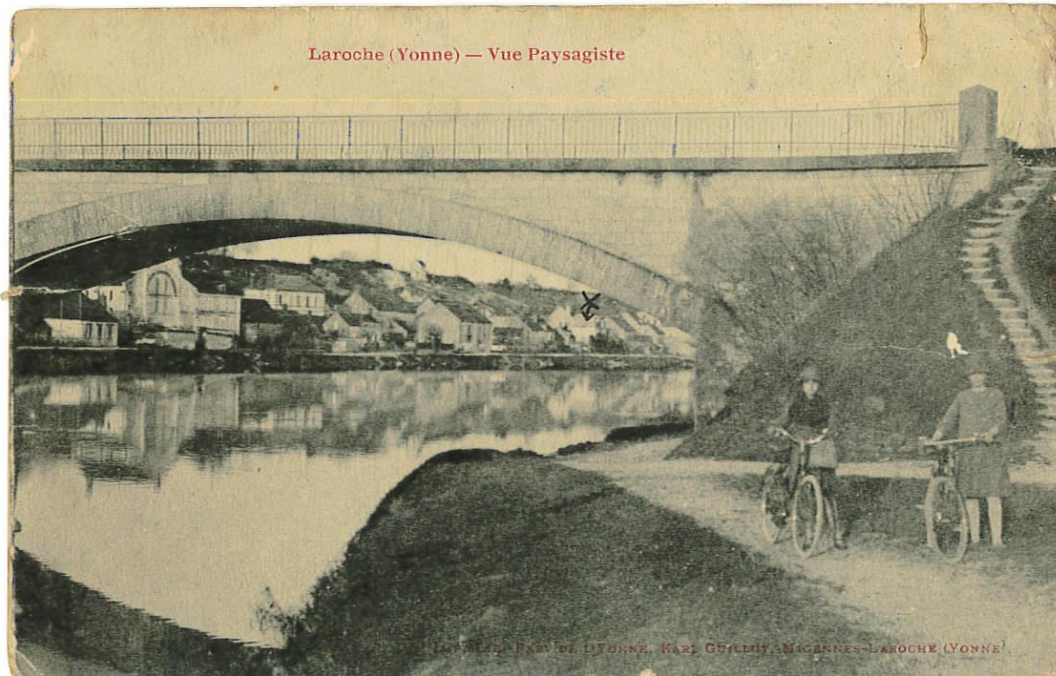
En 1922, la Compagnie H.P.L.M exerçait ses activités sur une grande partie du réseau fluvial français. Elle y était représentée par de nombreux bureaux plus ou moins importants. À Migennes, à l'entrée nord du canal de Bourgogne, outre ses bureaux, elle possédait une « voilerie », nom donné au grand hangar, encore visible aujourd'hui, où séchaient des bâches pendues au plafond à l'aide de grosses poulies en bois. On y trouvait aussi des appareils de navigation, des cordes, amarres, pompes de cale, peinture... Au bord de la gare d'eau de Migennes il y avait également des écuries pour les mulets et une cale sèche pour réparer les coques des bateaux. H.P.L.M était une compagnie de navigation puissante qui employait plusieurs pilotes assurant la navigation entre Migennes et Montereau. Ses bateaux étaient repérables par un losange blanc au coeur rouge peint à l'avant.



Une flûte de Bourgogne de la Cie. HPLM entrant dans le port de Troyes. (Coll. D.Richard)

A Laroche, à l'aval du confluent entre l'Yonne et l'Armançon et du débouché du canal de Bourgogne, il y avait un pont de pierre sur l'Yonne doté de quatre piles. Ce pont a été bombardé en juillet 1944 et une bombe a touché l'une des piles côté Epineau. Tout le pont est tombé à l'eau comme un jeu de dominos. Cela a fait barrage sur la rivière et a généré une crue en amont. En aval il y avait un creux énorme dans le lit de l'Yonne. La traversée entre Laroche et Epineau n'était plus possible et les gamins ne pouvaient plus aller à l'école de Laroche. A l'époque il n'y avait pas assez d'argent pour reconstruire le pont. Pour pallier les difficultés de la traversée on a construit une passerelle avec des pieux en bois ; des rails de l'ancienne voie ferrée du « tacot » qui circulait entre Migennes et L'Isle sur Serein jusqu'en décembre 1951 ont été récupérés pour construire un tablier provisoire.

Un pont-levis a été créé sur la rive d'Epineau pour laisser passer les péniches. Il y avait deux gars dans une cabane à l'entrée du pont côté Laroche pour actionner à la main les contrepoids qui levaient le tablier. Les mulets qui tractaient les péniches en provenance ou à destination du canal de Bourgogne empruntaient cette passerelle pour passer de la rive gauche à la rive droite.



L'ancien pont sur l'Yonne bombardé en 1944 (coll. Karl Guillot) et la passerelle provisoire qui l'a remplacé (cliché DIM). Vue vers l'amont - rive droite- en direction de Migennes

Les péniches étaient dotées d'une écurie pour abriter la nuit les mulets qui les tractaient. Pour ceux qui remontaient vers l'écluse de Migennes, les mulets empruntaient la passerelle et les mariniers se faisaient parfois aider par les gamins du village pour récupérer les cordages lorsque les bateaux rejoignaient la rive droite immédiatement à l'amont de la passerelle. Il y avait notamment les péniches chargées de betteraves qui allaient alimenter l'immense sucrerie de Briennon-sur-Armançon. Au retour, les bateaux cornaient en sortant de l'écluse de Migennes pour annoncer leur arrivée et que se prépare la levée de la passerelle et l'ouverture de l'écluse d'Epineau : un coup de corne pour annoncer un bateau, deux coups pour un convoi de deux bateaux, trois coups pour un convoi de trois bateaux. Il y avait notamment les péniches chargées de blocs de pierre de Massangis, transbordés en gare de Laroche-Migennes depuis le « tacot » de l'Yonne sur des péniches à destination de Paris ou même du Havre.

Plus tard les mulets qui tractaient les bateaux ont été remplacés par des tracteurs agricoles et forestiers LATIL équipés de moteurs Diesel 4-cylindres de 80 chevaux.

Les bateaux qui remontaient l'Yonne en direction d'Auxerre, une fois franchie la passerelle, restaient le long de la rive gauche : il y avait notamment les Citernas, automoteurs puissants de 57 à 80 m. de long qui allaient décharger leur carburant à Moneteau près d'Auxerre. Les Citernas N°2-8-10-12 étaient immatriculés à Paris et naviguaient sur le bassin de la Seine : les N°2 et 8 avaient été construits aux Pays-Bas dans les années trente et les N°10 et 12 avaient été construits par les Ateliers et Chantiers de la Haute Seine (ACHS) au milieu des années cinquante.

En 1955, il y a eu une crue terrible. Des arbres se sont accumulés le long de la passerelle puis l'ont déstabilisée. Après expertise la circulation a été interdite et la passerelle a dû être démolie. La commune a acheté une barque à moteur pour continuer à faire traverser les gens notamment le facteur et les écoliers. Lorsqu'on était sur la rive d'Epineau il fallait siffler les gars de la cabane pour appeler la barque.

Et puis quelques années après, a été construit un pont routier pour aller de Migennes à Auxerre. A cette occasion la municipalité de Laroche a pu faire fabriquer quatre poutres en béton précontraint pour le nouveau pont entre Laroche et Epineau. Mais celui-ci n'était désormais plus qu'à une seule voie et lorsque deux voitures s'engageaient en même temps sur le pont en sens opposé et se retrouvaient au milieu il y avait des querelles épouvantables pour savoir qui s'était engagé le premier et qui devait reculer pour laisser passer l'autre. Plus tard la municipalité a mis en place un feu permettant une circulation alternée.

Pierre Carteau, 92 ans, vit au bord de l'Yonne depuis son enfance. Ancien cheminot, il a travaillé près de 40 ans à la SNCF à Migennes, puis Montereau et Paris. Il a été témoin du bombardement du pont de Laroche en juillet 1944.

Gilles Fourt, 56 ans, vit au bord de l'Yonne depuis un an. Géographe, il a navigué depuis 10 ans sur la plupart des fleuves, rivières et canaux de France. Il est passé avec son bateau Free Spirit sous les arches du pont de Laroche le 18 juillet dans le sens « montant » vers Auxerre et le 5 août 2011 en « avalant » vers Montereau et Paris.