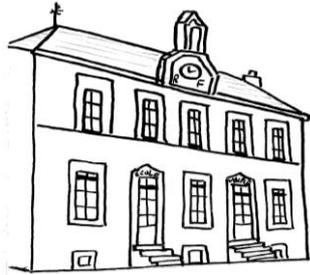


LE PERCIQUOIS



Périodique Municipal d'Informations

- Le mot du Maire
- Compte rendu des réunions du conseil municipal
- Comité des Fêtes - Club de l'Espérance
- La vie communale – Les associations
- Quelques perles - Recettes
- Histoire de Percey
- Etat civil - Infos pratiques

Août 2012 - N° 14



LE MOT DU MAIRE

Avec la fin des vacances et la reprise de nos différentes activités, le perciquois est heureux de vous retrouver lors de la parution de son quatorzième numéro.

J'ai volontairement retardé de quelques jours la sortie de votre périodique, et ce pour savoir si nos écoles allaient être amputées ou non. Je vous rappelle que notre RPI était sous la menace d'une fermeture de classe pour cause de diminution d'effectif.

Le jour de la rentrée, l'inspecteur de l'éducation nationale a procédé à un « comptage » sur l'ensemble de nos écoles. Il s'est avéré que nos effectifs étaient en augmentation, puisque le 4 septembre 2012 nous avons 110 enfants présents contre 101 enfants lors de la rentrée 2011. C'est donc avec plaisir que le 7 septembre toutes les écoles du RPI étaient ouvertes.

Je tiens à remercier tous les perciquois et perciquoises qui se sont mobilisés et nous ont soutenus afin que nos écoles continuent à exister pour l'éducation de nos enfants et la vie de nos villages.

Depuis trois ans, Marine CURTIL, était en charge de l'éducation scolaire de nos enfants à l'école de Percey. La menace d'une fermeture de classe l'a obligée à demander sa mutation. De ce fait, elle a été nommée à l'école Jean Pezennec de Saint Florentin. Nous regrettons son départ forcé et lui souhaitons une pleine réussite dans son nouvel établissement. C'est Muriel DUPATY qui la remplace ; champenoise d'origine nous lui souhaitons la bienvenue à Percey.

Ce mois d'août a été marqué par une période de fortes chaleurs. Certains d'entre vous ont eu la mauvaise idée de brûler des végétaux près des habitations. Je tiens à vous rappeler qu'un arrêté préfectoral interdit de tels procédés et que la déchèterie de Saint Florentin est à notre disposition.

Dans ce numéro du perciquois, vous pouvez découvrir le bilan pluviométrique des 12 dernières années sur la commune de Percey. Ce relevé a été effectué à la ferme des Plants par la famille BAILLY; félicitations à Claude, Jeannine et Michel.

J'ai rencontré Monsieur François PATRIAT, Président du conseil régional, en septembre 2010 afin d'attirer son attention sur la dangerosité du canal de bourgogne traversant notre commune. Il aura fallu deux ans pour que ma demande aboutisse, et courant juillet de cette année des travaux de renforcement partiel des berges du canal ont eu lieu. Le Président PATRIAT a tenu ses promesses puisqu'il avait répondu favorablement à mes remarques.

Le 31 août, un drame s'est déroulé dans le limousin. Pauwl LUNOW, propriétaire du château de Percey, a trouvé la mort lors d'un accident aéronautique. Je tiens, en mon nom et au nom de tous les perciquois, à présenter nos condoléances à madame LUNOW, ses deux petites filles et toute sa famille.

En supplément à ce numéro, nous joignons une information émanant d'ERDF concernant les arbres proches des lignes électriques.

Dans le perciquois précédent je vous faisais part de mon mécontentement concernant l'avenir éducatif de nos enfants, aujourd'hui je me sens plus serein et j'espère que vous trouverez plaisir à parcourir ce numéro quatorze.

Daniel BOUCHERON

CONSEIL MUNICIPAL

Réunion du 25 mai 2012 :

1°) Le Conseil Municipal après en avoir délibéré, à l'unanimité, autorise Monsieur le Maire à signer la convention relative au transport scolaire avec la Communauté de Communes du Seignelois, année 2011/2012 (5 euros par élève transporté).

2°) Monsieur le maire fait état de différents devis reçus pour les travaux ci-dessous, le Conseil Municipal donne son accord pour les entreprises suivantes :

- Épareuse : Entreprise FENARD 800 € HT
- Installation bancs : Entreprise FORTINI 510 € HT
- Muret du cimetière : Entreprise FORTINI 1102 € HT
- Mur de séparation école/square : Entreprise FORTINI 2089,40 € HT
- Plancher garage/couverture préau : Entreprise BOUCHERON 790 € HT
- Curage fossé/terrassement : Entreprise FORTINI 437 € HT (réunion mardi 29 mai à 18h30 afin d'évaluer la meilleure stratégie pour gérer le problème d'inondation).

3°) Permanences du bureau de vote pour les élections législatives des dimanches 10 et 17 juin 2012.

4°) Informations et questions diverses :

- Plan de zonage : Passage de Monsieur MOUGINOT sur la commune courant juin. Il est chargé de procéder à 9 sondages des sous-sols.
- Ecoulement pluvial sur RD905 : Suite à l'inondation de l'Auberge des Pêcheurs début mai, il est prévu un curage du fossé qui pose problème, par les services du département.
- De plus, à la demande de la commune de Percey, l'entreprise SNAVEB va procéder à l'hydrocurage des canalisations du réseau pluvial de la rue nationale (devis 1219 € HT). Ces deux actions combinées devraient éviter les risques d'inondation.
- Point sur le RPI : Un courrier a été adressé mi-mai à la Directrice de l'Inspection d'Académie. Les maires de Butteaux et Percey ont décidé qu'en cas de fermeture de l'une des classes du RPI. Les deux écoles de ces communes procéderaient à une alternance annuelle pour la fermeture. Ceci permettant aux deux communes de conserver une école. Le transport scolaire n'est pas impacté par cette décision.
- Monsieur MAUREY informe le Conseil Municipal qu'il est sur le point de clôturer intégralement le bois dont il est propriétaire au carrefour des « Quatre Routes » des Milleries. Il demande s'il est possible d'y intégrer la partie communale (2m x 25m) située en limite du fossé (entretien compliqué) ceci, afin de permettre l'entretien de cette petite bande de terrain. Le conseil autorise Monsieur MAUREY à clôturer la partie communale, sachant que la commune reste propriétaire.
- Chemin derrière chez Monsieur DE SA (Les Milleries) : Monsieur DE SA Manuel souhaite décaisser le chemin communal situé derrière chez lui et y poser un drain. Le Conseil autorise ces travaux et participe à l'achat du concassé et du drain.

Réunion du 06 juillet 2012 :

1°) Achat d'informatique :

Suite à la demande du Trésor Public de St Florentin, concernant le choix de la commune comme site pilote du projet de dématérialisation des bordereaux de mandats et titres ainsi que des pièces justificatives. Le but de cette opération est de tendre vers le zéro papier (entre la perception et la mairie, ce qui évitera de nombreux déplacements sur St Florentin).

Ces tests devraient démarrer courant septembre ce qui permet de bénéficier de tarifs avantageux et d'un soutien personnalisé et logistique de la part de tous les intervenants. La dématérialisation deviendra obligatoire pour les communes au 1^{er} janvier 2015.

La société CERIG nous propose un devis de 750,00 € HT (897 € TTC) pour les logiciels.

Monsieur le Maire précise que l'ordinateur de la mairie date de 2004, a été amélioré à plusieurs reprises mais de ce fait se trouve en fin de vie.

Monsieur le Maire propose l'achat d'une nouvelle unité centrale. La société CERIG nous fait une offre à 1 339,00 € HT (1 601,44 € TTC) pour l'ordinateur, son installation et le transfert des données existantes.

Le Conseil Municipal accepte les devis de la société CERIG.

2°) Informations et questions diverses :

- Bancs communaux : il sera procédé à la soudure des boulons pour éviter le vol des bancs.
- Muret du cimetière : il est prévu de broser le mur et de le mettre en peinture.
- Mur square/école : le grillage sera posé après la réalisation des travaux par l'entreprise FORTINI
- Salle des fêtes : le Conseil Général devrait voter la subvention ce vendredi. Pour la part de l'Etat la réponse se fera ultérieurement. Le Conseil Municipal décide de démarrer les travaux en septembre 2012 (remplacement des baies vitrées et des portes ainsi que la pose de volets roulants). Il faudra prévoir une seule clé pour l'ouverture de toutes les portes.
- Avaloirs : prévoir la remise en état de 3 avaloirs au minimum et si nécessaire 1 ou 2 de plus. Le prix est de 352 €/unité.
- Poteau incendie à la Sogne : demander un devis à différentes sociétés.

Remerciements

Monsieur et Madame MARISSAL

remercient Monsieur le Maire, les voisins, les personnes qui les ont aidés physiquement et moralement lors de l'incendie survenu dans leur habitation le 14 juillet.

Merci également aux personnes qui leur ont témoigné leur sympathie de différentes manières.

Que chacun trouve ici la reconnaissance de leur profonde gratitude.

COMITE DES FÊTES – CLUB DE L'ESPERENCE

Dimanche 13 mai 2012 :

Comme chaque année, le vide-greniers-marché paysan a connu une journée riche d'animations. Dès 5h00, les rues du village se sont animées de bric à brac et de spécialités du terroir ou de Bourgogne. Cette année quelque 160 exposants ont trouvé place dans le village. L'association avait prévu une extension des emplacements fort appréciée.

La loterie a remporté un vif succès. Il faut dire que le vélo VTT était très convoité.



Samedi 23 juin 2012 :

La fête de la musique s'est déroulée cette année aux Croûtes.

Dans une ambiance de fête chaleureuse des Perciquois ont rejoint les Croûtes en cortège de véhicules. Un char décoré ouvrait la route en parcourant les rues de Percey jusqu'aux Croûtes.



Des animations des deux communes ont ponctué la soirée. Une coupe symbolique fût remise à M. le Maire des Croûtes ainsi qu'un cadre représentant une affiche d'une activité faite en 1946 dans leur commune (la première fête de la musique avant l'heure).



La soirée se termina très tard après la soupe à l'oignon, chacun des participants se quitta heureux de cette agréable soirée.

Samedi 30 juin 2012 :

L'association et son Président ont invité tous les bénévoles du village qui ont aidé à la réalisation des activités, à un apéritif dinatoire.

Le Président les a remerciés en souhaitant voir davantage de résidents s'impliquer soit comme bénévoles soit comme participants aux activités proposées.

Samedi 14 juillet 2012 :

C'est par une belle journée qu'une quarantaine de Perciquois ont participé au buffet campagnard républicain.

La détente, la convivialité était de mise pour cette Fête Nationale.



Après le repas fort apprécié, l'après-midi a été consacré à des jeux de boules et autres jeux de sociétés (suivant les goûts de chacun).



Cette journée fut très agréable et certaines personnes sont restées le soir pour terminer cette soirée dans une ambiance très chaleureuse.

Samedi 18 aout 2012 :

Quelques Perciquois et habitants des hameaux voisins ont répondu à l'invitation de la soirée champêtre et du feu d'artifice.

Sous une journée très chaude, le repas (tiré du sac) ou barbecue pour d'autres à l'ombre des prunus de la salle des fêtes était très sympa.

Vers 23h00, la retraite aux flambeaux pour les enfants jusqu'au pont du canal et le tir du feu d'artifice devant un public fort peu nombreux de la part des Perciquois...

Les artificiers furent chaudement applaudis pour leur prestation.

La soirée se termina par des boissons bien fraîches pour tous et quelques pas de danse.



Nos artificiers en préparation :



Installation du matériel



Préparation des feux



Action

Les mercredis après-midi :

Les mercredis après-midi de Percey sont toujours conviviaux et même, quelquefois , animés.



Pour preuve, lors des anniversaires, certains abuseraient bien de la divine bouteille !!!!



A l'occasion d'une sortie à la Fabuloserie, deux perciquoises ont été prises en flagrant délit de vol.
(Elles souhaitaient ramener un souvenir)

Le Président, Maurice Jambon



Association pour la sauvegarde de l'Église

Le Dimanche 29 juillet 2012, l'association organisait en l'église Saint Loup un concert 'Harpe et Flûte' ; un duo formidable ! ce fut un succès inattendu !

Une centaine de personnes étaient parmi nous en cet après-midi musical, convivial et sympathique,

La recette a été honorable, ajoutée aux dons reçus ces derniers mois, elle va nous permettre de poursuivre les travaux.

Nous avons découvert un « trésor !... » dans les tiroirs de la sacristie : habits liturgiques et ornements sacerdotaux, ceux-ci étaient exposés



ce même jour, nous aurons d'autres occasions pour vous les faire découvrir, ils appartiennent à notre église.



On pouvait admirer également, les jolis tableaux de Madame Nicole MONIN.

Encore merci à toutes les personnes qui nous ont fait l'honneur et le plaisir de se déplacer et à toutes celles et ceux qui ont fait un don pour notre église.

La Présidente, Liliane ANDRE



RECETTE DU CHEESE CAKE

Ingrédients :

100 g de Bastogne

100 g de Sprits

300 g de fromage-crème Philadelphia

125 g de beurre mou doux

300 ml de crème fouettée

(fleurette semi-liquide)

1 sachet de sucre vanillé + un peu de sucre semoule (suivant goût)

1/2 zeste de citron (facultatif)



Broyer les gâteaux dans un robot, ajouter le beurre et bien mélanger.

Répartir au fond d'un plat ou dans des verrines.

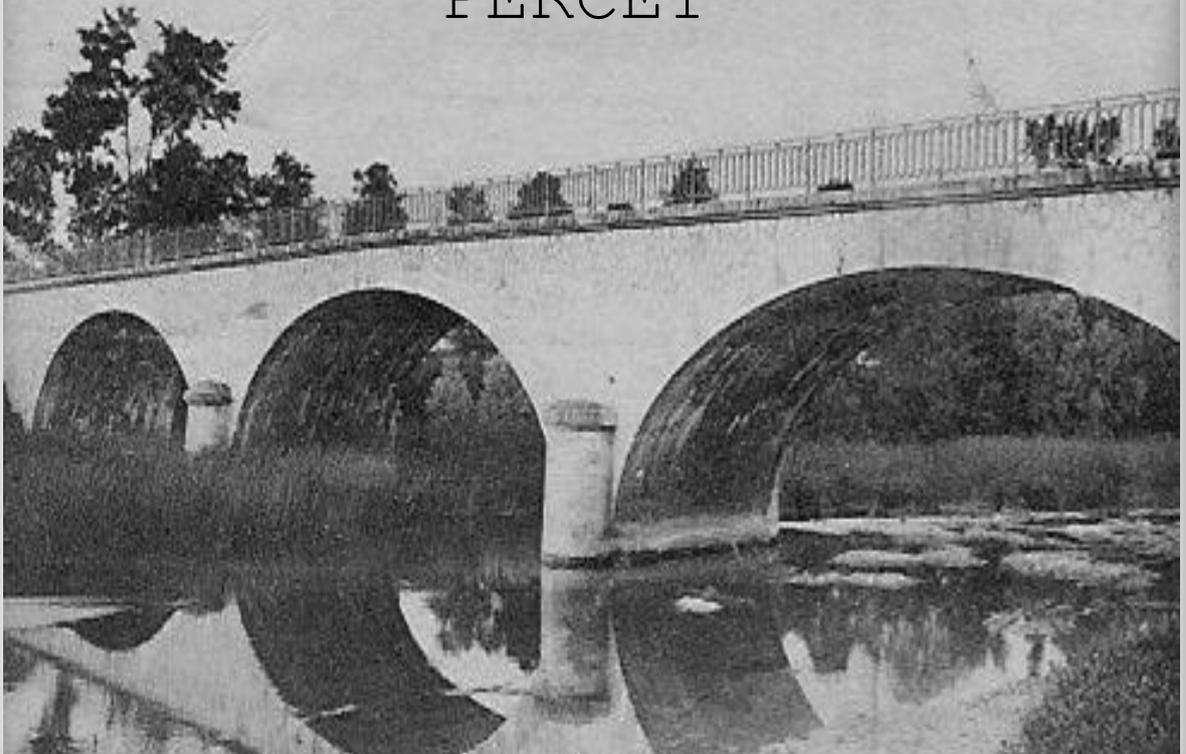
Mettre la crème Philadelphia, la crème fouettée, le sucre vanillé et le sucre semoule dans le robot et battre jusqu'à obtention d'une crème onctueuse.

Etaler en couche épaisse cette crème sur la pâte de gâteaux.

Laisser refroidir au réfrigérateur au moins 2 heures.

PERCEY, - Le P

HISTOIRE
DE
PERCEY



Les Voies de

Deuxième partie

L'Armançon - le Chemin
de Fer

LES VOIES DE COMMUNICATION 2ème partie

L' Armançon :

Notre rivière Armançon n'aurait pas belle réputation ?

D'après les recherches historiques de Monsieur Maximilien QUANTIN (Société des Sciences Historiques et Naturelles de l'Yonne - Auxerre - décembre 1887), sur la rivière d'Armançon,

on lit :

""C'est une rivière au caractère capricieux qui, de sa source jusqu'à Buffon, coule sur un sol imperméable et, descendant rapidement des montagnes de l'Auxois, change souvent de lit, décrit des courbes sinueuses et cause, par son impétuosité, au temps des grandes eaux, de graves dommages aux riverains.

Depuis sa source jusqu'à son embouchure dans l'Yonne à Cheny, au lieu-dit la Bouche, l'Armançon, arrose un grand nombre de villes et de villages dont, dans notre département, Aisy, Nuits, Ancy-le-Franc, Tanlay, Tonnerre, Flogny, Percey, Saint-Florentin, Brienon et Cheny.

Il est fait mention de l'Armançon en 833 et de la terre de Cheny que possédait l'abbaye de Saint-Rémy de Sens et aussi en 878 dans une charte du roi Louis. Dans l'une des chartes, la rivière est appelée Ormentio et dans l'autre Hermentaria. C'est-à-dire, en celtique, rivière aux pierres rouges, allusion au granite qui, dans la partie supérieure, tapisse son lit.

Les archevêques de Sens, seigneurs de la baronnie de Brienon (qui s'appelait jusqu'à la révolution Brienon-l'Archevêque) à partir du XIVe siècle se faisaient envoyer par le doyen de cette ville, à Sens et à Paris, les produits de leurs terres en vins, blés et avoine. Les comptes de recettes et dépenses qui relatent ces faits ne sont pas toujours très précis sur la nature des moyens de transport par eau. On voit bien amener les vins et les grains au port de Brienon : quelquefois même c'est un marinier de Joigny, Jean DABBE, qui mène dans ses bateaux 14 muids d'avoine et 12 muids 6 setiers de froment ; et, dans le même compte, DENIZOT part du port de Laroche le 13 décembre 1366 et arrive à Paris le 30 du même mois, pour conduire en bateaux, 31 queues de vin.""

On voit bien que l'Armançon servait à cette époque, sauf en temps de crues, au transport de marchandises.

Flottate de bois

""En 1502, Pierre LORE, charpentier de bateaux à Germigny, fait marché avec Jean HENRIET, voiturier par eau à Auxerre pour construire un bateau de 11 toises et demie de long sur 11 pieds de large "à rendre flottant sur la rivière dite la Bouche d'Armançon", c'est-à-dire à Cheny, où l'Armançon se jette dans l'Yonne.

En 1552 existaient encore à Tonnerre deux "gentilshommes florentins" nommés Michel et Geoffroy GEMYOT, frères, qui faisaient aussi des affaires de commerce. Ils traitent alors avec Geoffroy de CENAMY, qui représente le comte et la comtesse de Tonnerre, et s'engagent à faire flotter le bois, à prendre au port de Saint-Martin Molôme, et de le mener jusqu'au port de la Bouche-d'Armançon, lieu du chargement des bois pour Paris.

Les GEMYOT s'engagent à commencer le flottage le 1er octobre, deux jours après la date du marché, moyennant 6 sous par voie, et de continuer pendant les trois années suivantes. Ils ne feront pas flotter moins de 4000 voies à chaque flotte, ce qui devait former une quantité considérable de bois.

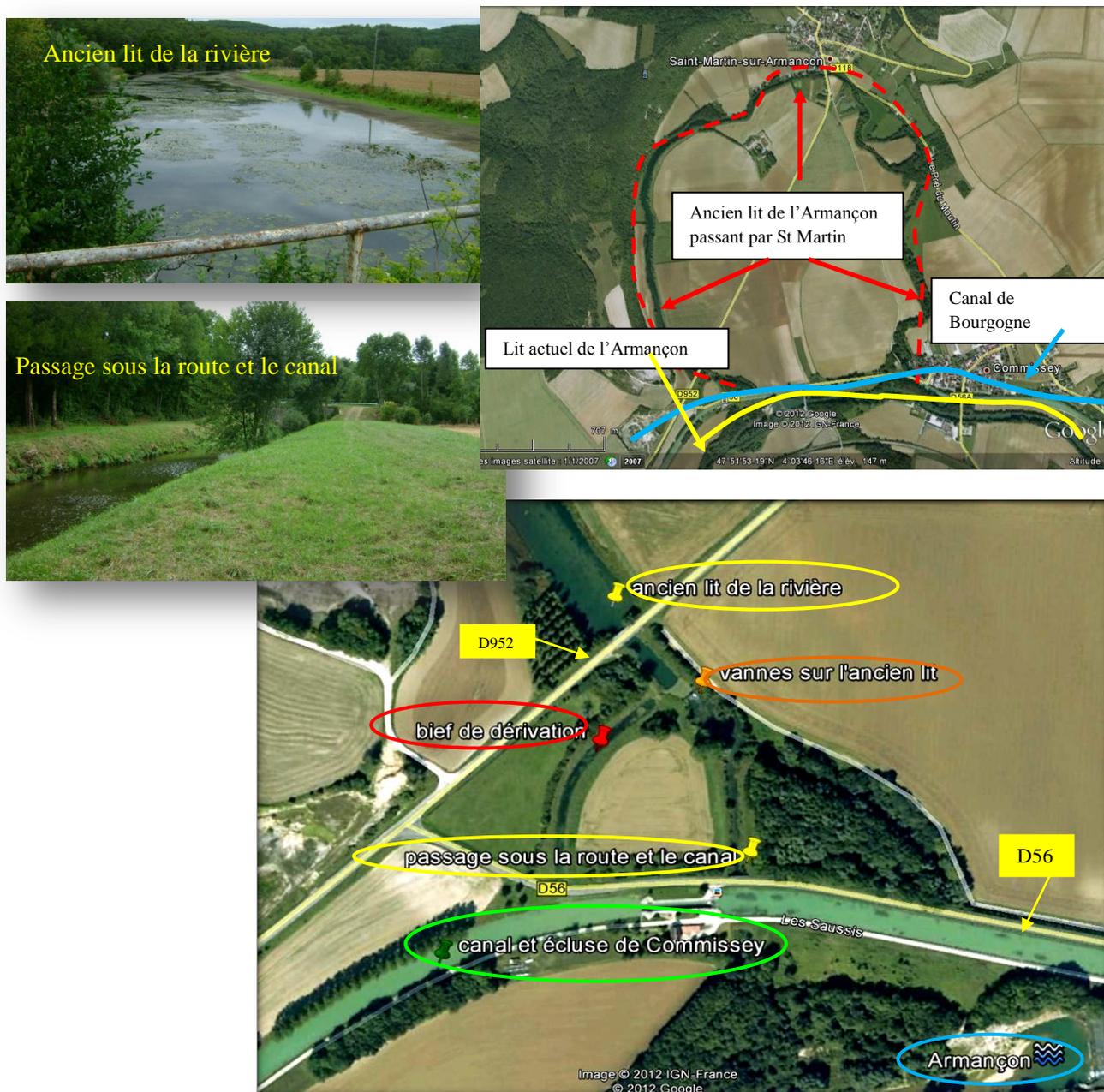
Le comte devra apporter au port de Saint-Martin l'argent nécessaire pour payer les ouvriers employés à chaque flotte huit jours avant que les sieurs GEMYOT veuillent jeter les bois du flot sur la rivière.

Aussitôt le flot arrivé au port de la Bouche-d'Armançon, les GEMYOT feront tirer le bois hors de l'eau, le commis du comte comptera les bûches une à une et, s'il y en a quelques-unes de perdues, les entrepreneurs paieront le manquant au prix de 37 sous par voie. ""

Pendant cette année 1552, 12 000 voies (env. 24 000 stères) de bois de moule à raison de 63 bûches par moule, partent du port de Saint-Martin-Molosmes. Les arbres marqués au départ suivent le trajet de la rivière "à bûches perdues" jusqu'à Briennon où ils sont regroupés en trains (radeaux) avant d'atteindre l'Yonne puis la capitale.

La rivière a été détournée de son lit lors de la construction du canal. Il n'y a plus de port à Saint-Martin de nos jours.

L'eau qui coule encore dans l'ancien lit, et dans lequel se jette le ru du château de Tanlay, est canalisée et retourne à la rivière en passant sous la route et sous le canal.



Lors de leur passage, les radeaux de bois endommagent les barrages, de nombreux moulins étant construits sur les bords de la rivière. Il s'ensuit de nombreux litiges et procès entre les meuniers et les marchands.

A Percey, on relève une rupture de l'armure de l'écluse du moulin de trois toises sur sept à huit pieds de profondeur, remise en état après l'écoulement des bois.

Le 8 août 1742, les marchands sont assignés pour le 17 devant "M. CHAPOTIN, conseiller du roy au siège présidial d'Auxerre, et subdélégué de M. le Prévoist des marchands de la ville de Paris", le seigneur de Flogny déclarant qu'à la Chapelle "les écluses sont en ruine et les moulins actuellement en chômage. ... (relevé sur le livre de M. Pierre ZLATOFF - bibliothèque de Flogny)

[En 1552, la comtesse de Tonnerre est Louise de CLERMONT, grande amie de Catherine de MEDICIS, reine de France. Elle est mariée à François du BELLAY qui décèdera en 1553. Elle se remarie en 1556 avec Antoine de CRUSSOT, vicomte d'UZES et, ensemble, ils feront construire le château de Maulnes]

L'immense forêt de Maulnes sera exploitée très longtemps puisque le bois sera expédié vers Paris, par flottage puis par bateaux après l'ouverture du canal (voir perciquois n° 7). A partir de cette ouverture, les transports sur l'Armançon seront définitivement abandonnés.

L'administration des Ponts et Chaussées portant son attention sur l'amélioration des rivières et autres cours d'eau secondaires provoqua, en 1856 la formation d'un syndicat pour arriver au curage et à la réglementation de l'Armançon, qui fut constitué définitivement en 1860 et dont le siège était à Tonnerre.

Le syndicat actuel, Syndicat Intercommunal pour la Réalisation des Travaux d'Aménagement de la Vallée de l'Armançon (SIRTAVA) a été créé par M. Michel DELPRAT, maire de Tanlay, en 1981.

Son objectif premier était de lutter contre les inondations. Pour ce faire, de lourds travaux hydrauliques ont été effectués de 1983 à 1993 dans le cadre de deux contrats rivières successifs.

En parallèle, des travaux de « restauration de la ripisylve (végétation des berges) » et de « protection et réhabilitation piscicoles » ont été engagés dès 1988.

En 1993, à la fin des contrats rivières, le Syndicat entame une démarche d'entretien en mettant en place son premier programme pluriannuel d'entretien (1993-1999) qui fut suivi d'un deuxième (2000-2006). Un troisième programme pluriannuel d'entretien est en cours pour la période 2008-2012.

En 1998, le Syndicat s'engage à l'échelle du bassin versant dans une démarche de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), puis dans le portage d'un Programme d'Actions et de Prévention des Inondations (PAPI) en 2004. Depuis septembre 2009, le SIRTAVA assure l'animation du Contrat Global Armançon Aval.

Les communes se sont substituées financièrement aux propriétaires riverains de l'Armançon, qui avaient en charge l'entretien des berges jusqu'au milieu du lit de la rivière.

Situé à l'amont du bassin hydrographique Seine Normandie, au nord de la région Bourgogne, l'Armançon d'une longueur de 202 km et un débit moyen de 30 m³ est un affluent important sur la rive droite de l'Yonne.



COURS D'EAU DU BASSIN DE L'ARMANÇON



Deux affluents importants, rive droite : l'Armançe (47,7 km) dans l'Aube et la Brenne (71 km) en Côte d'Or

- Bassin versant de l'Armançon
- Cours d'eau
- Canal de Bourgogne
- Villes principales

SIRTAVA, 07/03/2007
Copyright IGN

0 10 20
Kilomètres
Échelle: 1:530 000

Unités de Mesures anciennes :

Volumes des matières sèches : Un muid : 18,281 hectolitres - Un setier : 152,343 litres

Volumes des liquides : Un muid : 274 litres en Bourgogne - 288 pintes à Paris (une pinte : 0,92 litres)

Une queue : 402,3 litres en Bourgogne - 456 litres à Paris

Volumes des bois : une voie : 1,92 stères ou 1/2 corde - un moule : 1,47 stères

LES CRUES

Le 15 novembre 1521, un messenger envoyé d'Auxerre avec le fils du lieutenant de Bar-sur-Seine, porteur de lettres missives de messire Germain de CHARMOY, chanoine d'Auxerre, dans un procès à Langres, étant arrivé à Tonnerre, ne pu continuer sa route "pour les grandes et impétueuses eaux y estoient, et disoit avoir laissé son compagnon à Tonnerre, attendant les eaux destournez qui ne pouvoient estre de six jours, comme la commune opinion estoit". Le messenger étant de retour à Auxerre, Pierre de MAUJOT, chanoine, expéditeur des lettres, fit dresser procès-verbal notarié, selon l'usage du temps, pour se justifier des retards arrivés.
Cette relation prouve que les ponts de Tonnerre et leurs abords étaient sous l'eau et inaccessibles.

A Semur, le faubourg des Vaux qui s'étend sur la rive gauche de la rivière a été plusieurs fois emporté par l'Armançon, et notamment le 17 juillet 1613, et le Roi accorda, à la suite de cet évènement, une exemption de toutes les impositions aux habitants, pour les aider à relever les ruines de leurs demeures. Une inscription conservée à l'Hôtel-de-Ville, rapporte que l'inondation détruisit le pont Pinard et un certain nombre de maisons, et fit périr quinze personnes.

La grande crue de 1910 :

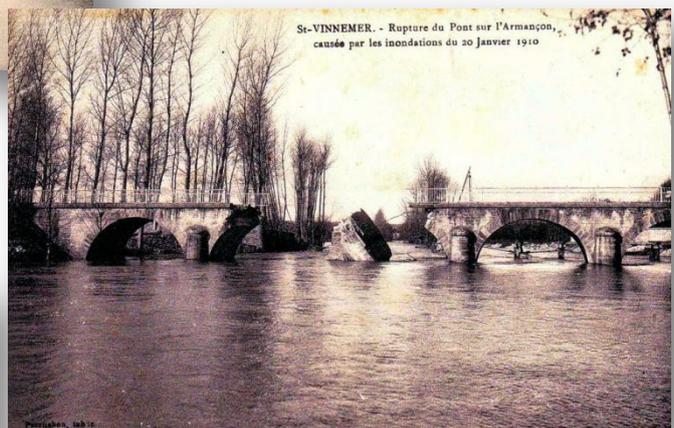
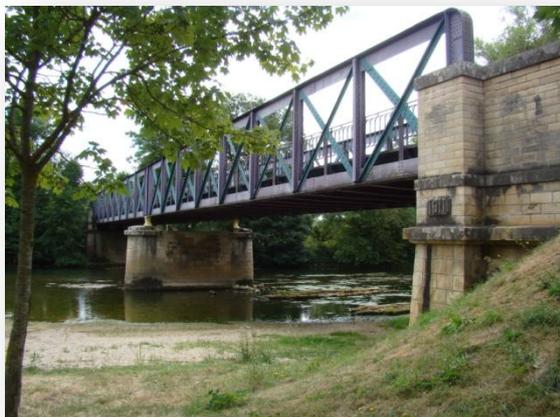
Tonnerre :

Rue du Général Campenon →



← Le pont St. Nicolas de
Tonnerre

Saint Vinnemer :



Le pont est emporté par le courant. Il est remplacé en 1911 par un pont de fer. Il a été surélevé ainsi que la route d'au moins 1 m.. On peut voir encore les fondations de l'ancien pont dans la rivière.

A PERCEY :



Le 15 mars 2001 :



Car de transport scolaire sur
la route de Percey à Villiers-
Vieux.

Le 9 mars 2006 :



En amont, côté plage ← En aval ↑

Le 8 décembre 2010



← Amont Aval ↑

Le Pont de Percey :

Les communes de Percey et Villiers-Vineux reliées par un gué que les débordements de l'Armançon rendent trop souvent impraticable, et un bac payant, demandent, pour remédier à cette situation, qu'un pont soit construit sur cette rivière. Ce gué avait d'ailleurs complètement disparu lors des crues de 1856 (voir perciquois n° 13).

Dans son rapport du 2 juin 1886, l'agent-voyer cantonal, M. DAGON, propose qu'il soit construit normalement au courant ordinaire de l'Armançon et fera suite à celui du canal avec lequel il se raccordera par une courbe de 70m de rayon. La direction indiquée, normale au courant en temps ordinaire, l'est encore en temps de crue.



En effet, en amont de l'emplacement choisi pour le pont, la rive gauche se relève brusquement pour former une barrière infranchissable aux eaux des plus hautes crues qui se trouvent ainsi séparées en deux masses rejetées l'une sur la rive droite et l'autre dans la plaine, ces dernières se réunissant aux eaux qui viennent parallèlement au chemin de fer ; elles n'auront aucune influence sur le pont projeté (la partie plaine sur Villiers-Vineux et une partie de la lame et du vieux moulin sur Percey sont inondées en cas de grandes crues 1866-1910).

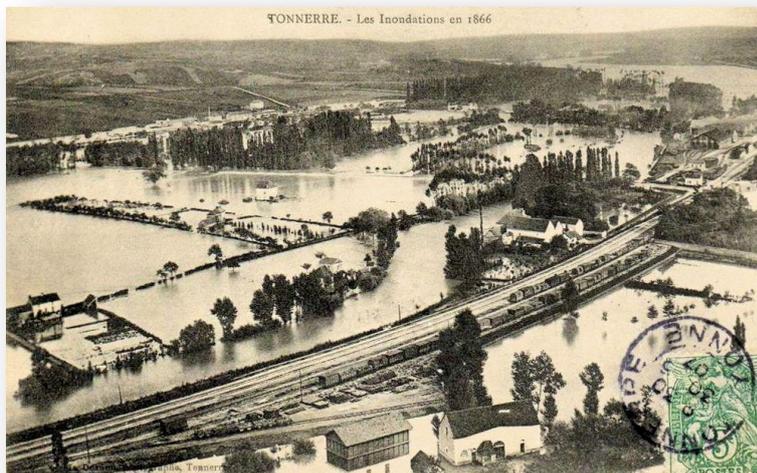
Quant aux eaux qui sont dirigées contre la rive droite, elles s'écoulent suivant la forme de la rivière, par suite de la configuration de la rive droite escarpée en cet endroit et jusqu'en delà de l'emplacement du pont.

L'étude faite par M. DAGON démontre que l'accroissement de vitesse sous le pont est assez insignifiant 3.09 au lieu de 2.20. Ainsi, il sera suffisant dans les crues extraordinaires comme celle de **1866 (voir ci-dessous)**. Le gonflement produit à l'amont n'aura aucune importance en cet endroit puisqu'il n'y existe pas de propriétés bâties et que le champ submersible restera le même dans la vallée.

L'Ingénieur en Chef, B. de MAS donne un avis favorable le 2 juillet 1886. L'inauguration de ce pont a lieu le 2 juin 1889.

D'après le compte rendu de conseil du 4 juin 1885

Percey devra payer 40.000 F, soit 25% du montant total. Un emprunt de 10.000 F. sur 30 ans est contracté. A ce jour, le pont fait partie de la D.51 et appartient au Département.



Sur cette carte postale très ancienne de la crue de 1866 à Tonnerre, postée en 1907, l'inondation semble aussi importante que celle de 1910.

Nous avons retrouvé dans une rue du village d'Argentenay, la trace de cette crue à env.1m60.



LE CHEMIN DE FER

Il existait déjà des wagonnets de mine tout en bois en Europe Centrale au XVI^e siècle.

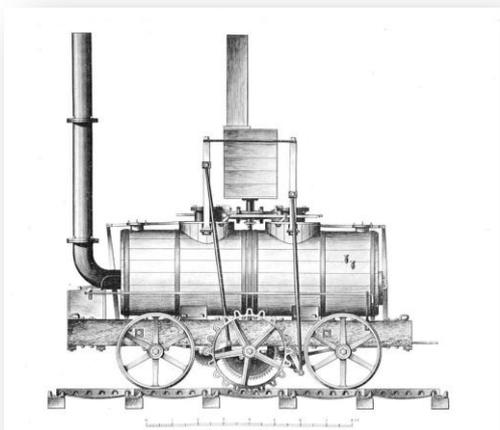
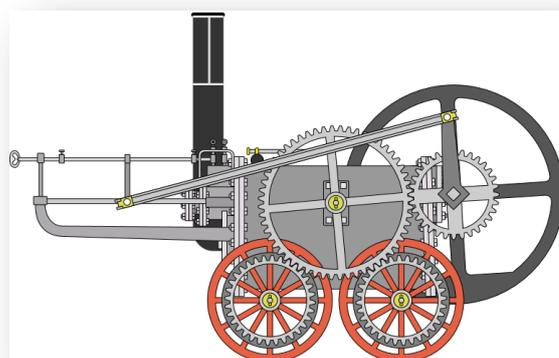
Ces wagonnets circulaient sur des rails de faible écartement (40, 60 ou 70 cm).

Il s'agissait de chariots rudimentaires tirés à bras d'homme ou par des chevaux.

La Société française DECAUVILLE deviendra spécialiste de ce genre de petits trains très utiles dans les sociétés industrielles, dans les mines et surtout sur le front de la première guerre mondiale.

L'histoire de la traction ferroviaire commence avec un natif de Cornouailles, Richard TREVITHICK.

Il construit sa première locomotive à vapeur en 1804. Elle est trop lourde ce qui endommage les voies et est condamnée unanimement du fait même de sa nouveauté, et puis elle avait besoin de nombreuses améliorations pour pouvoir circuler correctement



La Salamanca du Middleton Railways, construite en 1812 par Matthew MURRAY, fut la première locomotive à vapeur exploitée commercialement avec succès et à entraînement par crémaillère.

George STEPHENSON construisit plusieurs modèles améliorés à partir de 1814. Il introduisit le régulateur de pression afin de réguler la quantité de vapeur de la chaudière parvenant aux cylindres. En 1816 deux essieux moteurs sont rendus solidaires par une chaîne. Un de ses collaborateurs, Timothy HACKWORTH propose d'accoupler les essieux moteurs au moyen de bielles d'accouplement.

C'est le départ de l'histoire du chemin de fer.

La première concession de chemin de fer en France

À la fin du Premier Empire et au début de la Restauration, le bassin minier de la Loire est le plus important de France, Saint-Étienne une des plus grandes villes ; mais les communications existantes ne suffisent pas à satisfaire les besoins miniers et industriels.

Deux ingénieurs locaux, Louis de GALLOIS et Louis-Antoine BEAUNIER, après un voyage d'études en Angleterre, concluent à la nécessité du chemin de fer.

Le 5 mai 1821, M. BEAUNIER, associé à des financiers ayant des intérêts dans la région, demande la concession d'une voie ferrée de Saint-Étienne à Andrézieux longue de près de 23 kilomètres.

Par ordonnance royale du 25 février 1823, MM. de LUR-SALUCES et consorts sont autorisés, sous le titre de Compagnie du chemin de fer, à établir une ligne de la Loire au Pont-de-l'Âne, sur la rivière le Furens (ou Furan, son appellation moderne), par le territoire houiller de Saint-Étienne.

La ligne est utilisée dès le 1er mai pour essai et ouverte le 30 juin 1827.

La première ligne est uniquement destinée aux marchandises dans des wagons appelés chariots, tractés par des chevaux. Au retour, ils transportent du gravier, du sable et de la chaux.

Les premiers voyageurs

Le 1er mars 1832, la ligne est ouverte aux voyageurs. Elle reste à traction animale à trois lieues à l'heure jusqu'en 1844, date à laquelle la compagnie achète deux locomotives à vapeur Schneider (*La Loire* et *Le Furens*) avec, jusqu'en 1845, une traction « mixte » vapeur pour les marchandises, animale pour les passagers.

La Société SCHNEIDER

1836 : rachat des forges du Creusot (qui existaient depuis 1782) par E. et A. SCHNEIDER, BOIGUES (beau-père d'Adolphe et maître de forge à Fourchambault) et F. SEILLIERE - création de la société SCHNEIDER Frères et Cie.



Une de leurs locomotives, à tender séparé, chauffé au charbon, construite en 1866.

Classée au Monuments Historiques en 1988.



Le tender est un fourgon qui contenait le combustible et l'eau nécessaire au fonctionnement d'une locomotive à vapeur

Dans l'YONNE :

Dans un milieu rural où les transports s'effectuaient par voie d'eau ou au rythme des bœufs ou chevaux de trait et où l'on était obligés de se contenter de ces routes royales ou impériales mal ou pas entretenues, L'arrivée de ce "monstre de feu" ou bien "ogre dévorant", crachant la fumée et sifflant avec un bruit jamais entendu dans les campagnes, avait de quoi inquiéter nos aïeux incapables d'imaginer une vitesse égale ou supérieure à 25 km/heure.

Lors du 150^e anniversaire des Chemins de Fer Français, M. J. FROMAGEOT écrivait :

"On avait commencé à parler du rail dès 1833, mais pour relier Paris à Dijon, l'on pensait surtout à suivre les vallées de l'Yonne et du Cousin ; le gouvernement de son côté avait une préférence pour les vallées de la Seine, de la Tille, puis de la Saône et, dès 1834, le Conseil Général avait dû prendre position contre ce point de vue.

En 1838, le Duc de BASSANO, Pair du Royaume et originaire de Dijon, réagit en créant un Comité du Chemin de Fer Paris-Lyon par la Bourgogne ...

Au décès du duc de BASSANO, c'est le marquis de LOUVOIS, descendant du célèbre ministre de Louis XIV, conseiller général d'Ancy-le-Franc et membre influent de l'assemblée, qui prit la relève. Il possédait une résidence rue des Fontenilles à Tonnerre et il est permis d'affirmer que c'est à son inlassable activité que le Tonnerrois doit le passage de la future ligne par les vallées de l'Armançon et de la Brenne vers Montbard..."

En 1849, entre Paris et Dijon, les deux dépôts intermédiaires sont Montereau et Tonnerre.

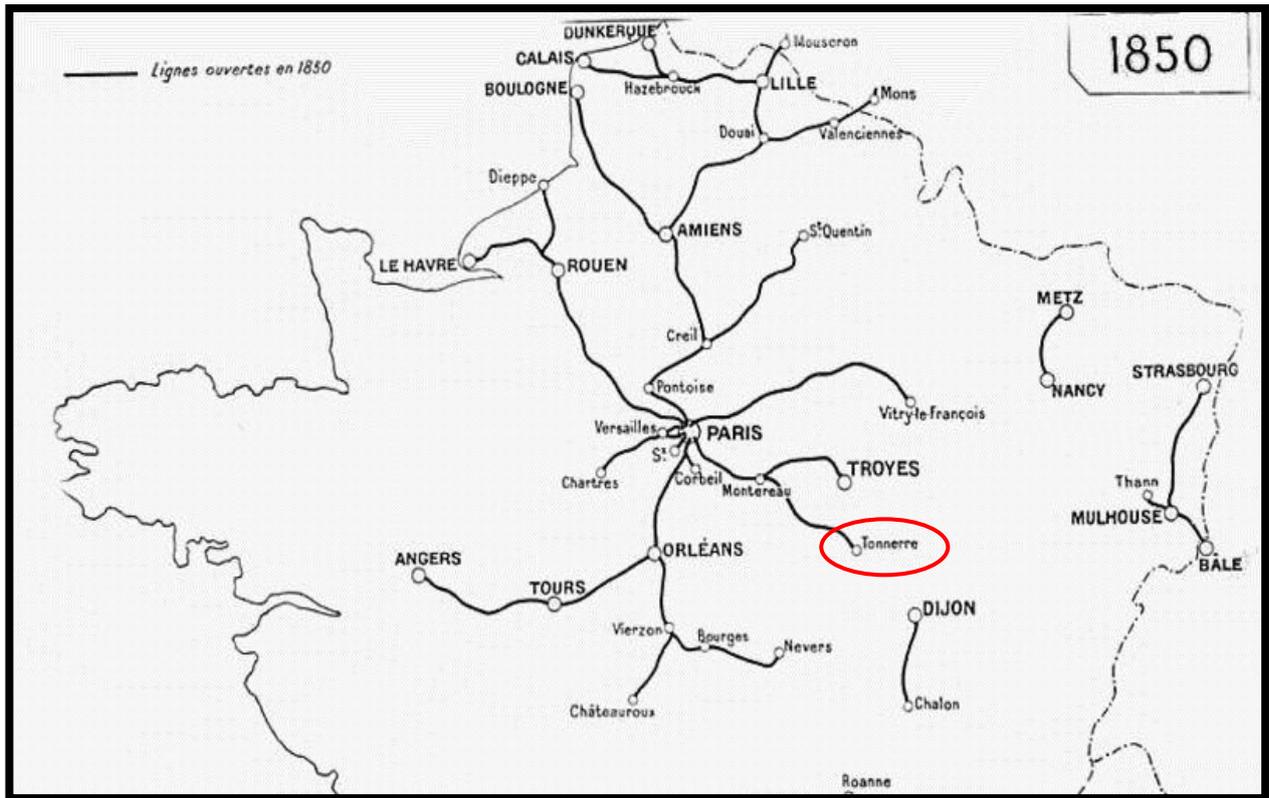


gare de Tonnerre, carte postale timbrée de 1900

Le tronçon Paris, Montereau, Laroche et Tonnerre est inauguré le 12 août 1849.

Le tronçon Tonnerre-Dijon est inauguré le 1er juin 1851 et quatre ans plus tard, en août 1855, est ouvert l'embranchement de Laroche vers Auxerre (prolongé vers Clamecy en 1870 et Avallon en 1873).

plan, d'après M. G. RIBEILL, *Chroniques migennes*, Première série, *Le Port de Laroche à l'âge d'or de la navigation*.



Bien située sur la ligne, à quasiment égale distance de Paris et de Dijon, Laroche est dès le début "gare d'arrêt général" où tous les trains s'arrêtent. Très rapidement, elle s'impose comme nœud ferroviaire avec, notamment le transfert du dépôt de locomotives de Tonnerre, en 1880.

gare de Laroche-Migennes



""C'est un coup dur pour Tonnerre, chef-lieu d'arrondissement qui avait bénéficié de l'impact du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée). La croissance démographique qui s'était accélérée est stoppée en 1881 et le reflux s'amorce : la population perd 10 % de 1881 à 1886 ; inversement Migennes explose (+ 500 habitants entre 1876 et 1881) et le PLM doit y mettre en œuvre une opération d'aménagement et d'habitat (premières cités du PLM).

À partir des archives municipales abondantes et bien classées de Tonnerre, des recensements, de la presse locale, des archives du service Voies et Bâtiments de la SNCF, on évaluera l'impact local de cette délocalisation en Tonnerrois, notamment le déménagement des agents et l'impact sur le quartier de la gare.

La comparaison des variations de la population des deux sous-préfectures de l'Yonne, Joigny et Tonnerre, avec celle de la commune de Migennes, village agricole transformé en ville moyenne, rattrapant les deux villes précédentes, est suggestive de l'impact du chemin de fer.

Si la situation géographique favorable de Joigny, le long de la route nationale 6 et de l'Yonne, avait pu lui faire espérer un important destin de carrefour ferroviaire avec une ligne embranchée sur Montargis et une autre sur Auxerre, le bourg de Migennes, proche de 8 km, lui fut préféré : il était plus proche d'Auxerre, mais aussi et surtout un important carrefour portuaire à la jonction de l'Yonne et du canal de Bourgogne, tout récemment achevé.

L'arrivée de la future « ligne impériale » en 1849 à Migennes (station) et à Tonnerre (station, dépôt et ateliers) s'est accompagnée d'une augmentation significative de leur population entre 1846 et 1851, qui atteint respectivement + 26 % et + 6 %. Un historien du Tonnerrois a bien montré l'importance du revirement des rapports entre chemins de fer et emplois cheminots.

Tableau de l'évolution comparée des populations de Joigny, Migennes et Tonnerre, 1846-2010

Recensement	Joigny	Migennes	Tonnerre
1846	6 787	570	4 427
1851	6 455	719	4 672
1861	5 971	720	4 789
1872	6 400	785	5 332
1881	6 360	1 288	5 681
1891	6 218	1 808	4 734
1901	6 254	2 211	4 685
1911	6 172	2 936	4 384
1926	6 610	4 594	4 463

(M. G. RIBEILL 'Chroniques Migennes')

2010	10 605	7 373	5 274
-------------	---------------	--------------	--------------

De 1881 à 1911, alors que Joigny stagne, Migennes gagne 1 648 habitants tandis que Tonnerre en perd 1 297.

Les évolutions démographiques médiocres de Tonnerre et Joigny leur coûteront en 1926 leur sous-préfecture au profit de Sens et d'Avallon, maintenues dans cette fonction.

La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, communément désignée sous le nom de Paris-Lyon-Méditerranée ou son sigle PLM, est l'une des plus importantes compagnies ferroviaires privées françaises entre sa création en 1857 et sa nationalisation en 1938, lors de la création de la SNCF.

Le tracé de Paris à Dijon est décidé en 1844 et concédé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. Il se prolonge en direction de Lyon. Chalon-sur-Saône est atteint en 1851.

La ligne est presque terminée en 1855 sur son tracé de base : Paris - Lyon - Marseille. Elle est empruntée par Napoléon III, ce qui lui vaut le titre d'« impériale. »

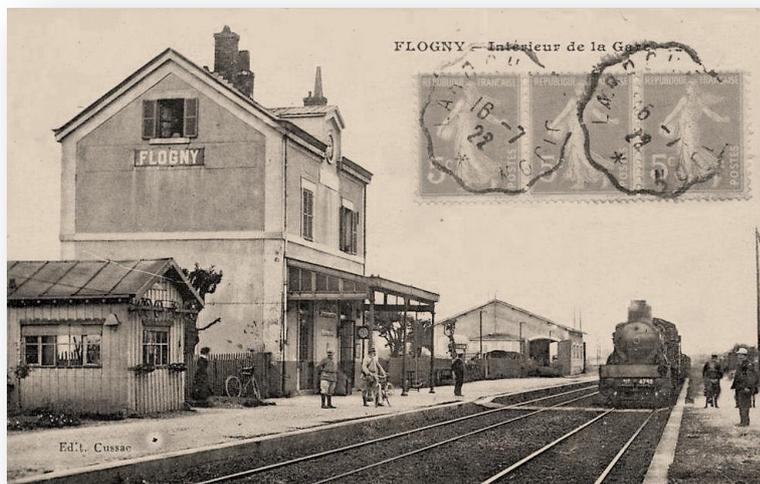
La gare de Saint-Florentin est inaugurée le 7 septembre 1849 lors de la mise en service de la ligne P.L.M. de Paris à Tonnerre. Elle est également tête de ligne du tronçon de Saint-Florentin à Troyes.



La Gare de FLOGNY-LA-CHAPELLE : est la gare de Percey et des communes limitrophes.

Ouverte lors de la mise en service de cette ligne, elle a été fermée définitivement dans les années 1990.

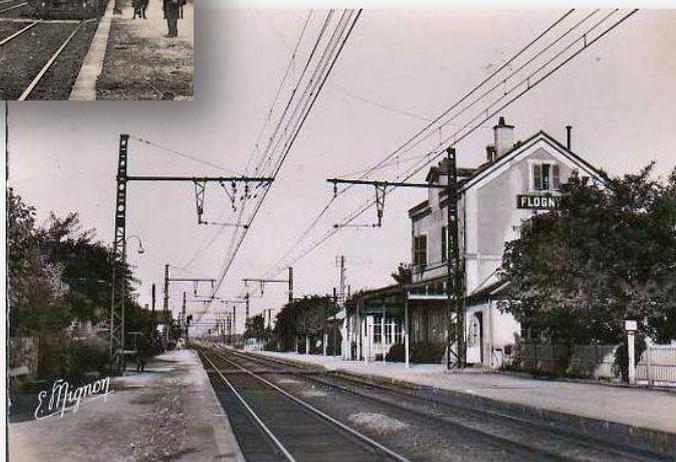
La société CEREPY de Flogny possédait un embranchement qui a continué à fonctionner après la fermeture de la gare.



Carte postale du début du XXe siècle (train à vapeur)



Electrification de la ligne





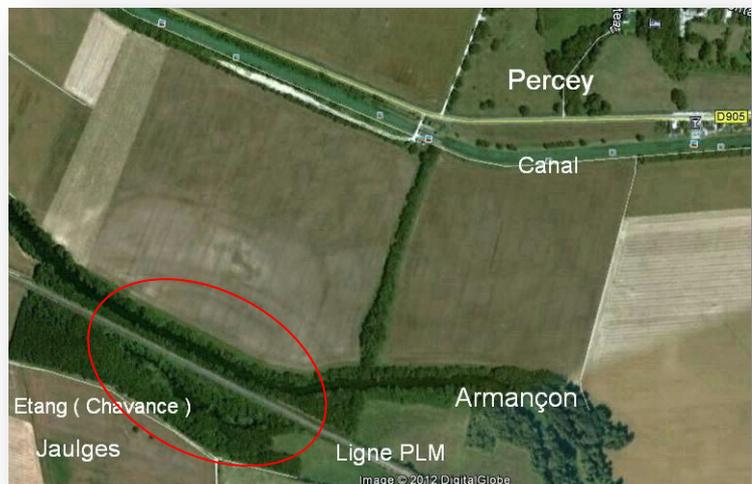
Autorail



photographie des années 1960

De nombreux habitants de Percey et des communes avoisinantes ont participé à la construction de la voie ferrée comme journaliers ou autres.

A cette occasion, l'Armançon dut être déviée au bout du chemin de la Comtesse (Perciquois 13) près de l'ancien bac. Il reste dans le lit initial un petit étang appartenant à M. CHAVANCE.



A notre connaissance, le dernier perciquois ayant travaillé au dépôt de la SNCF de Saint-Florentin était Monsieur Marius PIROELLE qui fut pendant de nombreuses années adjoint à la commune de Percey.

Les trains qui ont circulé sur la ligne P.L.M. sont :

- * Trains à vapeur à partir de 1849
- * Trains Diesel puis électrique :

la Micheline était un autorail léger, dont les roues étaient équipées de pneus spéciaux, mis au point par la société Michelin dans les années 1930. Par extension, d'autres autorails ont ensuite été familièrement désignés par le mot « micheline ».

Ces trains étaient omnibus.

- * Le Mistral, train rapide Paris-Nice
- * L'Orient-Express

L'Orient Express qui fonctionne depuis 1883 reliait Paris à Vienne et Istanbul.

Depuis 1982, c'est la compagnie Venice-Simplon-Orient-Express qui gère les trajets. Le parcours s'étend de Calais à Istanbul, en passant par Paris, Venise, Vienne (ou Innsbruck)

Le trajet classique (et romantique !) de l'Orient Express est sans doute celui qui relie Paris à Istanbul. Attention de ne pas le manquer : il n'y a qu'un seul départ par an ! Le prochain départs aura lieu le 30 août 2013. Comptez 6 jours à bord du train, pour un prix allant de 6780 € pour une cabine double à 10240 € pour une 'suite'.

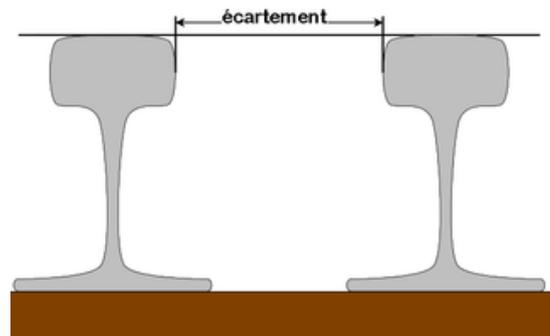


* Le TER Bourgogne Paris Bercy - Dijon puis Lyon assure aujourd'hui le transport des voyageurs bourguignons. Il s'arrête en gare de Migennes, Saint-Florentin, Tonnerre, Nuits

Dans les autres gares du Tonnerrois : Tanlay, Lézennes, Ancy-le-Franc, Nuits-sous-Ravières, Aisy-sur-Armançon, seule la gare de Nuits-sous-Ravières est encore ouverte.

Les Voies :

L'écartement des rails est la distance séparant le flanc interne des deux files de rails d'une voie ferrée. L'écartement standard de 1 435 mm (soit 4 pieds 8 pouces et demi), définissant la voie « normale »,



L'écartement des rails de chemin de fer a été fixé à 1,435m depuis la création de la première ligne par les anglais en 1825. Cet écartement a été repris des chariots et charettes qui avaient déjà cette dimension. En effet, c'est la dimension qu'avaient déjà fixée les romains il y a 2000 ans lorsqu'ils créèrent les premières routes dallées! Ils avaient en effet estimé que cet écartement était idéal: suffisamment large pour laisser la place d'atteler deux chevaux pour tirer leur char, tout en étant suffisamment fin pour conserver maniabilité et stabilité.

Pour permettre la circulation internationale, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie et la Suisse ont, le 10 mai 1886, fixé par la « convention de Berne », l'écartement minimum et maximum des voies ferrées à respectivement : 1,435 m et 1,465 m ; avec un écartement nominal de 1,440 m.

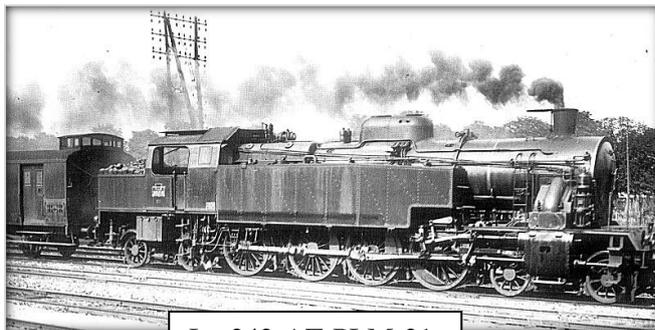
Le réseau ferré espagnol a un écartement inhabituel de 1674 mm (à peu près cinq pieds six pouces, soit six pieds castillans). Ce choix d'écartement fut influencé par le climat d'hostilité qui régnait, dans les années 1850 entre l'Espagne et son voisin français. On pensait alors que l'incompatibilité des réseaux ferroviaires pouvait prévenir tout risque d'invasion par la France. De ce fait, les chemins de fer portugais furent également construits à l'écartement large.



Le plus grand réseau de voies ferrées de l'Yonne se situe à Laroche-Migennes.

Les Locomotives :

Le charbon, qui chauffe les locomotives à vapeur, est peu à peu remplacé par le diesel ou l'électricité.



La-242-AT-PLM-21



Diésel BB 67527

C'est le 29 août 1920 que le gouvernement français arrête le principe de l'électrification du réseau ferré national en optant pour une alimentation en courant continu sous une tension de 1500 V.

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, avec 3350 kilomètres de voies électrifiées, une partie non négligeable du réseau français est équipée (8%). L'électricité s'avère une carte maîtresse pour la future modernisation du rail dans un pays moins bien loti en ressources charbonnières que ses voisins.

Notre ligne ne sera électrifiée qu'après la reprise de la société du PLM par la SNCF.

La totalité de la ligne est électrifiée en 1500 V continu depuis 1962, avec mise en service depuis 1949 suivant les tronçons, aux dates suivantes :

- les 12 et 13 décembre 1949 : Laroche-Migennes - Dijon. Mise sous tension. L'ouverture au service commercial eut lieu le 22 décembre 1949 ;

- l'inauguration du tronçon Dijon - Laroche-Migennes eut lieu le 15 mars 1950. La traction des trains se fit au moyen de machines BB 8100, CC 7100 et 2D2 9100.



Locomotive à traction électrique type CC7100 construite par Alstom-Fives Lille - en fonction de 1952 à 2001

elle est codétentrice du record de vitesse sur rail à 331 km/h avec la BB 9004

passage à niveau de Nuits-sur-Armançon

LES PASSAGES A NIVEAU :

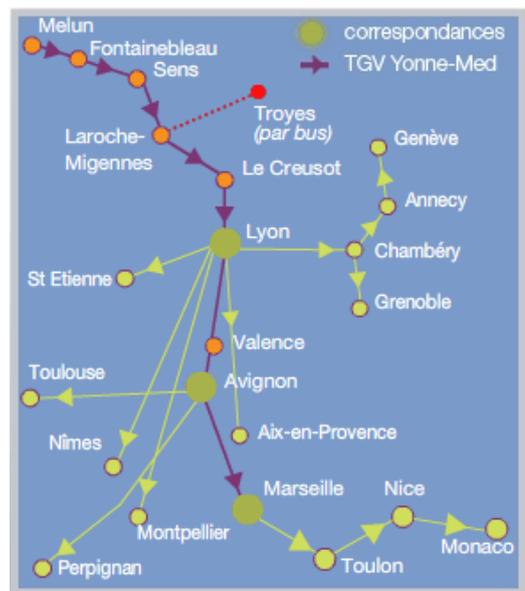


Le réseau ferré national compte, encore, environ 15 000 passages à niveau ouverts au trafic routier. Ils devraient être supprimés dans les années à venir en raison de leur dangerosité. Gérés auparavant par des employés de la SNCF (les gardes-barrière) ils sont à présent presque tous automatisés.



LE TGV :

La ligne à grande vitesse du TGV - Paris/Marseille

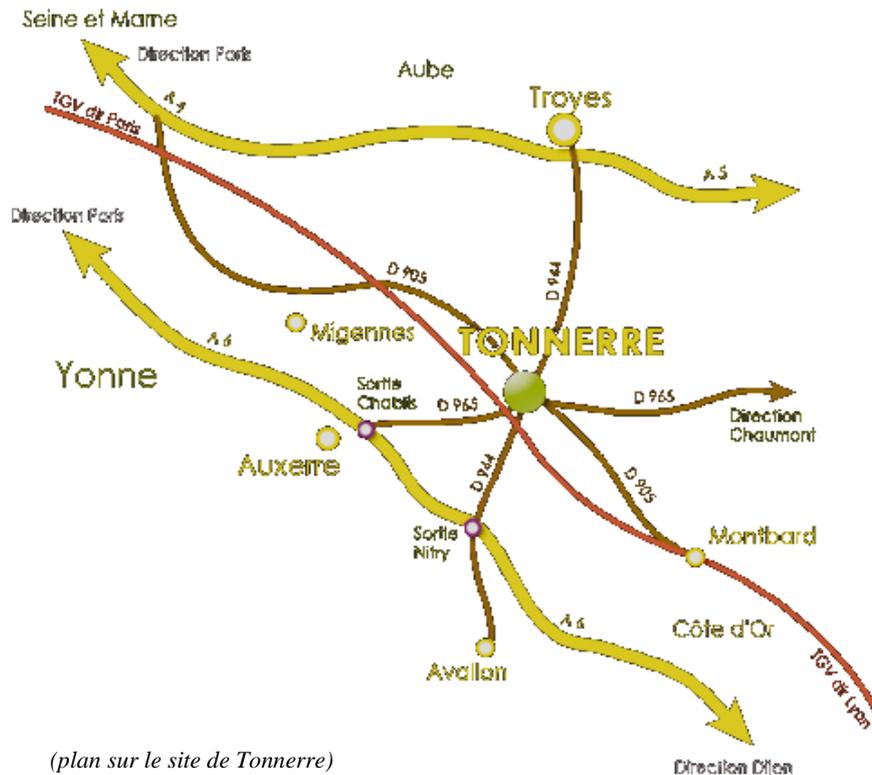


Les deux premières réalisations de chemin de fer à grande vitesse, dans le monde, le Tokaïdo japonais comme le TGV français, sont alimentés par le même système mis au point au début des années 50, le courant haute tension alternatif monophasé à la fréquence industrielle de 50 Hz.

L'arrêt du TGV en gare de Migennes a été supprimé fin 2011 (pas assez de voyageurs, trop cher pour la région).

Il y a un autre arrêt TGV de la ligne Paris-Dijon / Lille à Montbard.

Tracé de la voie LGV (ligne à grande vitesse dans notre département).



En attendant une nouvelle gare TGV à St Florentin - article Auxerre TV (Web)

""Fin janvier 2011, Jean-Marie Rolland, alors Président du Conseil Général, signe la suppression de l'arrêt du TGV Yonne Méditerranée en gare de Laroche-Migennes, au 11 décembre 2011. Afin de pallier cette suppression de service, la Région va proposer, à partir du 11 décembre, une nouvelle offre TER à raison de cinq allers-retours par jour entre Paris, l'Yonne et Lyon, donnant accès à la desserte cadencée TGV Lyon – Marseille. La nouvelle équipe départementale envisage de son côté un nouveau projet, mais à horizon lointain : la création d'une gare TGV à Saint-Florentin Vergigny pour une clientèle tant auboise qu'icaunaise après la réalisation de la future voie rapide Troyes – Saint-Florentin.

Un projet qui ne pourra voir le jour que lorsque la ligne TGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon sera construite, libérant ainsi des sillons sur la ligne saturée de Saint-Florentin.""

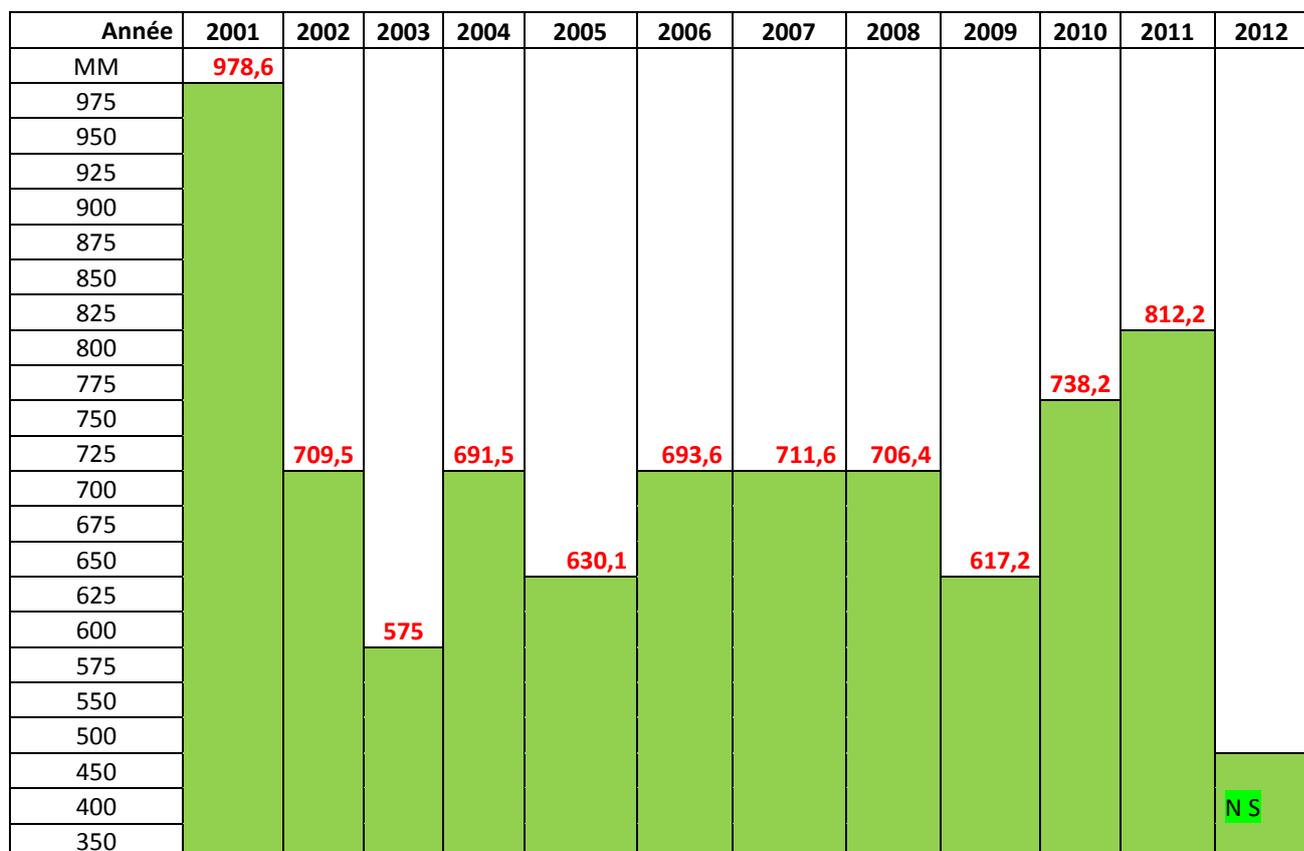
Nous nous posons bien des questions à ce sujet.

*Les photographies sont prises par notre équipe, prêtées ou trouvées sur les sites Internet (Chemins de Fer, Armançon etc).
Les croquis et plans sont également réalisés par nous.*

RELEVES DE PLUVIOMETRIE SUR LA COMMUNE DE PERCEY

Hauteur des
précipitations
en mm

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Janvier	59,1	28,5	62	120	105,4	29,6	59	47,7	36,4	38,5	21,8	66
Février	47	108	22	28	23,3	58,6	60,5	36	21,6	42	14,3	14
Mars	128,5	41,5	36	35	71,3	116,2	55,9	90,8	31,9	24,3	51,5	37
trimestre 1	234,6	178	120	183	200	204,4	175,4	174,5	89,9	104,8	87,6	117
Avril	114	5	38,5	68	42,5	24	2,7	70,7	72,3	9,3	24,5	115
Mai	97,5	87,5	59	50,5	52,5	87,3	108,7	88,7	45,6	39,5	161	112
Juin	63,5	40	47	43	40,1	8,5	73,4	55,1	116,6	45,4	86	102
trimestre 2	275	132,5	144,5	161,5	135,1	119,8	184,8	214,5	234,5	94,2	271,5	329
Juillet	133,5	36	50	80	45	31,6	65,2	45,9	72,59	171	96,2	70
Août	52	69	50,5	97,5	46,2	112,3	117,5	50,4	22,5	85,9	99	20
Septembre	79	23,5	28,5	5,5	40,8	24,8	53,8	47,6	30	82	42,4	
trimestre 3	264,5	128,5	129	183	132	168,7	236,5	143,9	125,1	338,9	237,6	
Octobre	70,5	96	85	71,5	69,5	115,7	32,5	69,9	16	32	48	
Novembre	67,5	90,5	53,5	33,5	51,7	58,3	31,9	57,7	67,9	79,4	20,5	
Décembre	66,5	84	43	59	41,8	26,7	50,5	45,9	83,8	89	147	
trimestre 4	204,5	270,5	181,5	164	163	200,7	114,9	173,5	167,7	200,4	215,5	
Précipitations annuelle	978,6	709,5	575	691,5	630,1	693,6	711,6	706,4	617,2	738,3	812,2	



Moyenne des précipitations des 11 dernières années 713 millimètres. Ces relevés journaliers ont été enregistrés par la Famille BAILLY de la ferme des Plants. A noter que ces résultats peuvent être différents d'un endroit à l'autre de la commune.



PASSER SON BILAN DE SANTE A TONNERRE

La Caisse d'Assurance Maladie (CPAM) de l'Yonne et le Pays Tonnerrois proposent les services de l'Unité Mobile du Centre d'Examens de Santé (CES), Tonnerre.

Un bilan de santé (examen périodique de santé) est proposé **gratuitement** aux assurés sociaux du régime général de la Sécurité Sociale.

L'antenne du CES située à Tonnerre offre une qualité de service équivalente à celle du centre d'Auxerre.

L'Unité Mobile sera accueillie, dans un premier temps, dans les locaux du Centre Hospitalier du Tonnerrois.

Les rendez-vous ont lieu tous les 15 jours, le jeudi. Ce bilan de santé est entièrement gratuit.

Pour prendre rendez-vous, ou pour tout renseignement complémentaire, contactez :

- ◆ Méлина MARYAM, Agent du Relais de Services Publics
Par téléphone : 03 86 54 87 00

Par email : poleformation.tonnerrois@wanadoo.fr
- ◆ Centre d'Examens de Santé (en précisant votre situation géographique)
Par téléphone : 03 86 72 14 80

Par email : ces@cpam-auxerre.cnamts.fr

QUELQUES PERLES

Dans notre société le premier motif de l'alcoolisme est la boisson.

Une racine carrée en fait n'est pas vraiment une racine et n'est pas de forme carrée.

Les deux intestins sont le gros colomb et l'intestin grec.

Un corps plongé dans l'eau est soumis à la poussée de Chimène.

La loi de la pesanteur montre que c'est toujours le plus gros qui gagne.

Pour congeler un corps, il faut le faire bouillir en remplaçant la chaleur par du froid.

Quand il y a des problèmes dans le monde, l'ONU envoie des casquettes bleues.

Beaucoup d'hommes politiques ont fait l'E N A, L'Ecole Nationale de l'Admiration.



ETAT CIVIL

NAISSANCES

-Manon CARLIER née le 6 juin 2012

-Elise MOREAU née le 15 juillet 2012

félicitations aux heureux parents

DECES

- Mr André PERNOT le 6 mai 2012

- Mr Pauwl LUNOW le 31 août 2012

NOUVEAUX ARRIVANTS

- Mr et Mme ALLO et leurs enfants : 4a, rue Albert Joly
- Mr Louis LOURDEAUX : 2, ruelle Berton
- Mme Mélanie AVRILLEUX et ses enfants : 17, rue de La Sogne
- Mr et Mme BERTIN et leur fille : 9, rue Albert Joly

nous leur souhaitons la bienvenue

DATES A RETENIR

Le 27 octobre : halloween

Le 17 novembre : loto

Le 8 décembre : repas des aînés

Secrétariat de mairie ouvert les mardis et vendredis de 17h à 18h30

Tél : 03 86 43 21 56 Fax : 03 86 56 03 57 Mail : mairie-percey@wanadoo.fr

Nous sommes à l'écoute de toute information, idée ou suggestion que vous pourriez nous faire parvenir, directement à la Mairie ou en contactant un des membres du comité de rédaction.

Comité de rédaction : Daniel BONNETAT, Daniel BOUCHERON, Robert DELACROIX, Jeannine DURAND, Bernard MAGNE, Régine MAZERON, Marie VILPOUX.

N'oublions pas que nous devons être respectueux de l'environnement et ne rien jeter dans la nature, et surtout pas ce périodique que, nous l'espérons, vous avez lu avec intérêt.

IPNS