



Le Chemin de fer à Fleurey

La préhistoire du chemin de fer en Côte-d'Or : la ligne d'Epinac

De la route, au canal et à la voie ferrée

Au début du XIXe siècle la Côte-d'Or est traversée sur 120 kilomètres par la route desservant Montbard, Vitteaux, Sombornon et Dijon. C'est la future nationale 5 qu'ont pu emprunter les habitants de Fleurey pour se rendre à Dijon dans leurs voitures à chevaux. En 1833, le premier bateau arrive à Dijon, venant de Paris, par le canal de Bourgogne. Concurrent de la route mais à son tour dépassé, le canal ouvrira au moment où naissent les premières voies ferrées. Comme l'a écrit en 1844 un journaliste quelque peu visionnaire : "ce malheureux canal, où l'on va avoir dépensé plus de 60 millions en 60 ans, ... va donc avoir pour concurrent dans 5 ou 6 ans au plus, un chemin de fer qui reliera et desservira les mêmes contrées ; qui les desservira avec la rapidité du cerf, lorsque la circulation de ce canal offrira à peine l'allure de la tortue..."

En fait, à l'origine, il ne s'agit pas pour la ligne d'Epinac de concurrence avec le canal mais de complémentarité. Propriété de la Compagnie des Houillères, elle est destinée à relier le bassin houiller à une voie navigable -ici le Canal de Bourgogne- afin d'écouler le charbon et plus tard ouvrir des débouchés vers Dijon, le Nord Est et Paris lorsque le canal sera achevé. Malgré l'hostilité des communes traversées, la ligne Epinac-Pont-d'Ouche est ouverte à la circulation le 23 décembre 1835. Les wagons sont tirés par des chevaux ou de boeufs jusqu' en 1855 où

apparaissent les premières locomotives, ce qui suscite une nouvelle fois la réprobation des communes. La traction nouvelle permet de passer de 11 à 15 km/h en moyenne. Outre le charbon et le sable, les trains assurent le trafic postal ; pas de trafic voyageurs ; cependant, il est possible de grimper gratuitement dans les wagons aux passages à niveau où le règlement oblige les trains à s'arrêter pour laisser passer les voitures....

Prolongement de la ligne jusqu'à Dijon ; de 1864 à 1905 : une gestation laborieuse

Le 1er août 1864, une convention passée entre le Ministère des Travaux Publics et la Compagnie des Houillères concède à cette compagnie la rectification du chemin de fer d'Epinac à Pont-d'Ouche et son prolongement d'Epinac à Dijon. Les travaux sont déclarés d'utilité publique, mais la compagnie ne peut faire face à ses engagements et l'Etat doit racheter les parties utilisables du chemin de fer existant. Ce n'est que 17 ans plus tard qu'une loi autorise le Ministère des Travaux Publics à exécuter les travaux. La Compagnie Paris Lyon Méditerranée (PLM) vient ensuite se substituer à l'Etat, la loi du 2 août 1886 lui ayant donné la concession de la ligne. Le tracé de la ligne de Pont d'Ouche à Dijon est approuvé le 12 mars 1897. Enfin, l'ouverture à l'exploitation de la ligne entière a lieu le 1er juin 1905. D'une longueur totale de 68 kilomètres, 29 mètres et 24 centimètres..., elle relie Dijon à Epinac en 2 heures 57 minutes et dessert 16 gares ou haltes intermédiaires.



La gare

Le train à

Traversées de la ligne et contestation

La ligne nouvelle est franchie par quatre chemins desservant le village. Le passage à niveau reliant la route nationale à la rue principale et le passage inférieur du Petit Bon Moisson ne suscitent pas de protestations. En revanche, les traversées correspondant aux lieux-dits En Pisse-Loup [(1) du schéma] et Les Coquelots [(4) du schéma] ne satisfont pas les habitants.

En Pisse-Loup, le passage inférieur est trop bas (3,8 m) et est accessible par un cheminement trop allongé et trop tortueux. " Ce chemin est très fréquenté par les voitures et il sert de desserte à toute une contrée riche en moissons ; les voitures chargées de récoltes ont, en général, 4m et même plus de 5m de hauteur d'où il ressort qu'il leur serait impossible de passer sous ce pont de 3,8 m seulement. Le projet de la Cie allonge le trajet de toute la longueur