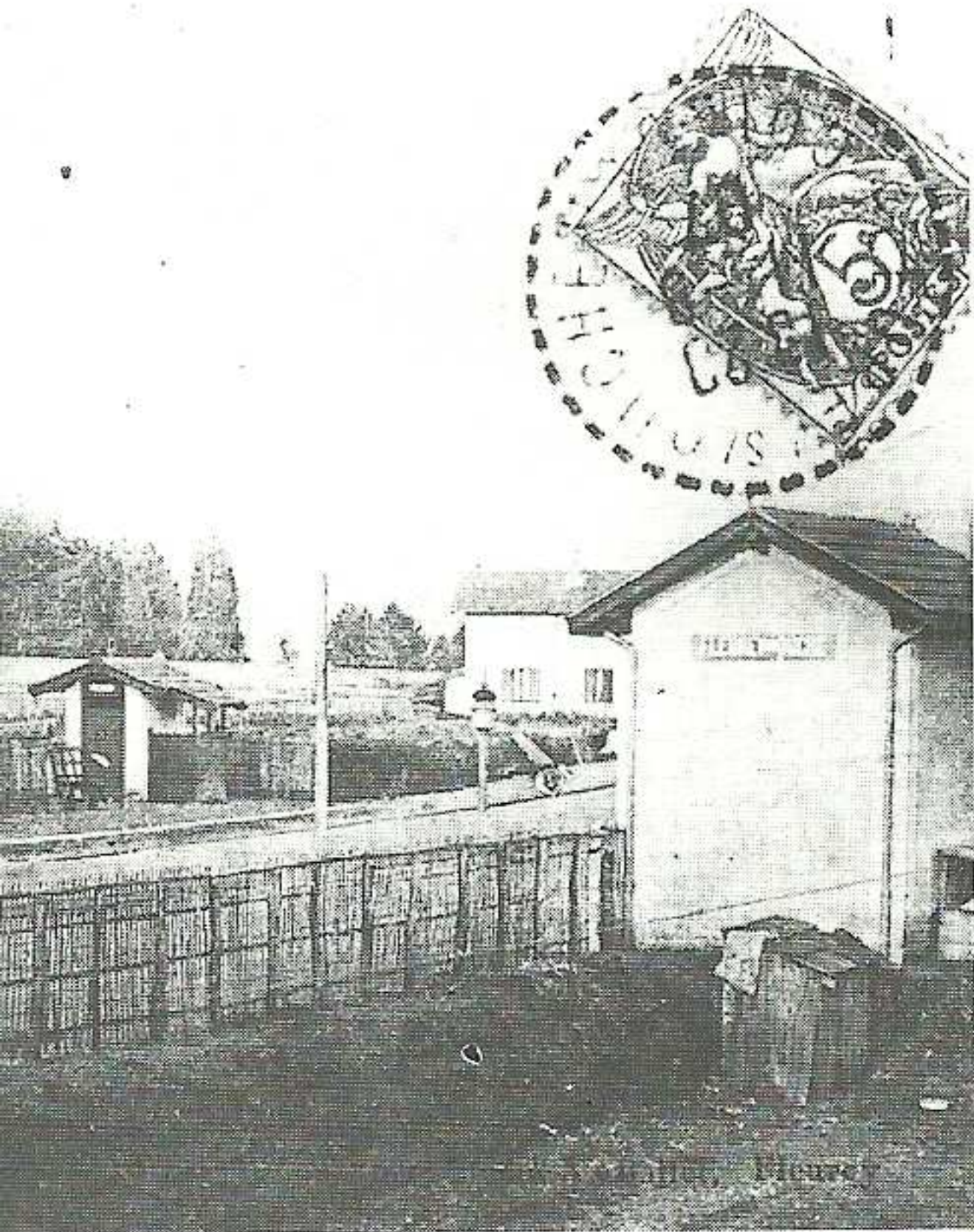


FLEUREY-SUR-OUCHE — La Gare



1907.

Fleurey

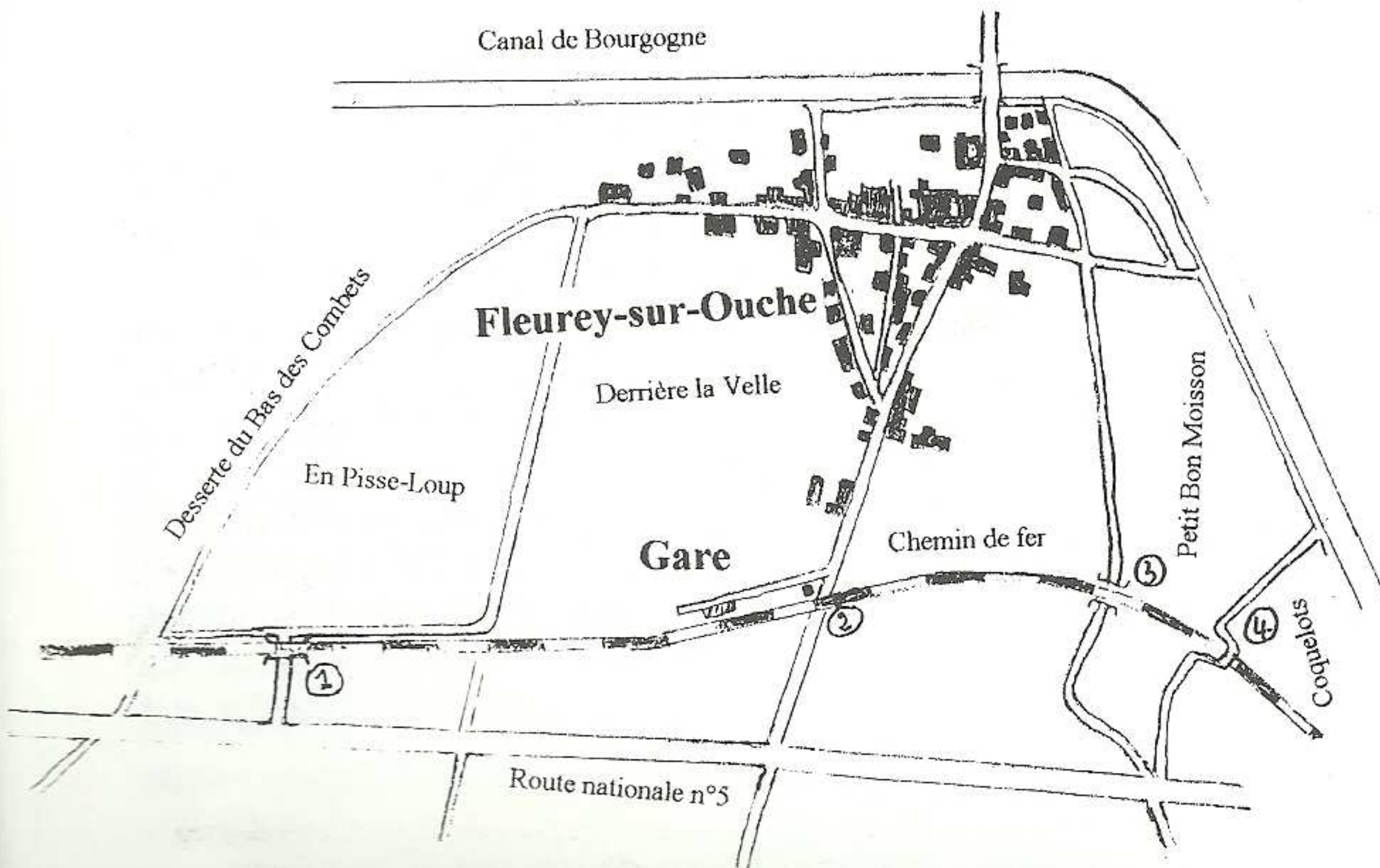
de la partie qui serait latérale à la ligne, soit de 180 m, ce qui est une distance fort appréciable." (délibération du CM du 9 octobre 1898). Le PLM accepte une solution nouvelle -celle que nous connaissons- empruntant un tracé

oblique et rectiligne sur l'emplacement du chemin de desserte dit du Bas des Combets aboutissant à un passage inférieur de 4,3 m de haut (délibération du CM du 6 juin 1903 finançant le nouveau chemin).

Au niveau des Coquelots, pour éviter un passage inférieur coûteux, la Cie PLM prévoit une dérivation en virage très pentue qui n'est pas du goût de la population : "Ce passage à niveau a lieu à 15 mètres environ de l'axe du chemin pour gagner une différence de 3 mètres entre le niveau du chemin actuel et celui de la ligne. La déviation présente une courbe très prononcée avec une très forte pente. Une voiture chargée, avec une courbe et une pente semblable, surtout si le chemin présente des ornières (c'est le fait d'un chemin rural), ne saurait gravir ce passage à niveau. Considérant l'importance de ce chemin rural indispensable pour le transport des bois et pierres au port du canal,...les habitants de Fleurey demandent un passage sur un tracé rectiligne" (délibération du CM et pétition des habitants de février 1902). La courbe sera adoucie mais le passage sera maintenu à l'emplacement prévu.

Outre les contestations portant sur les traversées de la ligne, on peut trouver trace des craintes des élus dans un compte-rendu de séance d'un Conseil Municipal très matinal : "L'an mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, le quatre juillet, à six heures du matin, le Conseil Municipal de Fleurey-sur-Ouche s'est réuni à la mairie sur la convocation de Monsieur Rémond, Maire. Monsieur le Président dépose sur le bureau de l'assemblée les projets d'emplacement des gares de Fleurey et de Pont-de-Pany à établir sur la ligne d'Epinaac à Pont-d'Ouche. Le Conseil, après examen des pièces du dossier, donne tout d'abord son approbation aux emplacements choisis pour les deux gares. Mais s'étonne que la gare de marchandises se trouve accolée à la gare de voyageurs, avec des proportions absolument insuffisantes". Suit le détail du tonnage annuel prévu en bétail, matériaux, produits d'agriculture pour un total de 5 300 tonnes auquel s'ajouteraient 2 000 tonnes provenant des villages environnants. D'où la conclusion du Conseil Municipal : "le Conseil demande qu'il plaise à l'administration :

- 1- d'assurer à la gare de Fleurey des proportions plus grandes.
 - 2- d'établir, vu le trafic important du bétail, un quai d'embarquement et de débarquement des bestiaux."
- Toujours dans le chapitre des contestations, on trouve enfin dans le compte-rendu de séance du Conseil du 15 juin 1905 une réclamation concernant l'horaire du train du matin "qui arrive trop tard à Dijon (8 heures 34) pour pouvoir vendre au marché".



Projet initial du tracé de la ligne aux environs de 1902.