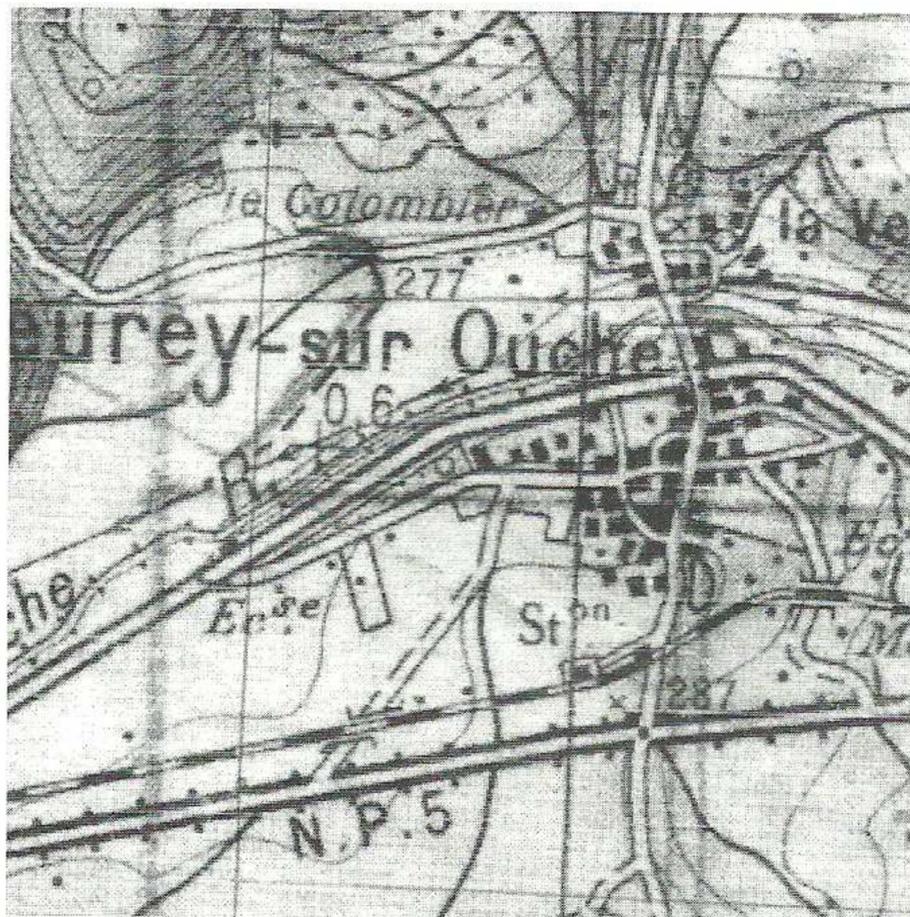


En remontant la bretelle...

**Nous l'empruntons tous les jours, elle fait partie de notre environnement...
Petite histoire de la bretelle autoroutière**

La route nationale reliant Dijon à Paris via Montbard, Tonnerre, la RN5, était menacée de saturation dès 1965. Sinueuse, relativement étroite, elle était impropre au trafic de plus en plus intense lié à la vie contemporaine. De plus, la ligne d'Epinaac, déjà réduite au "Train des Pêcheurs" faute de rentabilité, n'assurait plus que le transport des marchandises, et encore...par camion. Madame Maillard fut le dernier chef de gare de Fleurey. Il devint impératif de permettre une circulation normale des véhicules en construisant une voie rapide. L'ancienne N5 subsiste toujours entre Velars et Pont de Pany sur le tracé pratiquement identique en tant que D905. Au moment où commençait à poindre la nécessité d'une bretelle autoroutière, la municipalité, dont le Maire était Jules Truillot songeait déjà à opérer le remembrement des terres de la commune qui concernait 300 propriétaires. La nouvelle municipalité, élue en 1965, estima qu'il était temps de passer à une réalisation effective du processus de remembrement en raison des expropriations à prévoir liées au tracé de la future A38. Une commission d'urbanisme fut créée qui prit immédiatement contact avec le Génie rural. Une première entrevue, tendue, fut suivie de manière plus sereine par les suivantes, et le géomètre désigné, Monsieur Lacroix, entama ses démarches. Il était important que la commission d'urbanisme, présidée par Monsieur Pierre Grée, décide de l'affectation des fonds libérés par l'expropriation des surfaces nécessaires à l'A38. Ce qui fut fait car la commission affecta les fonds à la création et à l'entretien du réseau de chemins nécessaires aux accès des nouvelles parcelles remembrées.

Parallèlement, les études liées au tracé de la voie future étaient menées par les services concernés, et les hypothèses les plus curieuses étaient avancées. Parmi les plus osées figurait celle qui comblait le canal de Bourgogne pour servir de chaussée. D'aucuns affirmaient que cette solution était sur le point d'être arrêtée, tellement, que Pierre Bonte, animateur de l'émission radio, alors très suivie, "Bonjour Monsieur le Maire", se rendit sur place, à Fleurey, afin de faire le point. Certains ont enregistré cette entrevue qui concernait le fameux tracé qui supprimait tout simplement le canal, et, pire, traversait le village en son centre. Messieurs Rémi Bruillet, Paul Grée, entre autres, furent questionnés sur cette opportunité ; ils étaient tous formellement opposés à cette initiative. Le maire de l'époque, Monsieur Posière, indiqua que, si le trafic fluvial se limitait à une péniche et demi par jour, il ne pouvait être question de supprimer le canal. Cette évaluation lui valut quelques quolibets car les statistiques avaient précisé trois péniches tous les deux jours !!



*Fleurey en 1958
au temps de la Nationale 5 et de la ligne d'Epinaac*

Les extraits des archives de la mairie, les propos recueillis auprès de Pierre Grée et de Monsieur Lemoux, montrent que la construction de la voie rapide a occasionné quelques bouleversements dans le paysage et la vie de la commune.

- De 1970 à 1972, au lieu dit "Combe de Chaillot", la carrière ouverte et exploitée par l'entreprise Jayet (la SAFAC) va extraire 800 000 tonnes de pierres nécessaires à la construction de la nouvelle voie. Dix ouvriers y travaillent, en deux équipes, 10 heures par jour, l'une des équipes commençant à 3 heures du matin, l'autre terminant à 22 heures. A partir de 1973 le site de Fleurey sera abandonné. D'autres sites seront exploités sur Plombières et le sont encore aujourd'hui.
- une aire de stockage servant à entreposer les matériaux des différents chantiers est installée au lieu dit "la Cras". En 1984, l'ingénieur des PTE signale à la mairie qu'il serait nécessaire de procéder à son nivelage.
- le 15 juillet 1971 un courrier du maire à l'entreprise Roger Martin fait état d'une canalisation d'eau provenant de la ferme de la Colombière qui a été mise au jour et endommagée par les travaux. Par la suite une buse sera mise en attente dans le tablier du pont.
- Toujours en 1971, on signale un tir de mine par jour, 3 à 4 fois par semaine. Quelque 5000 kg d'explosifs vont venir à bout de 50 000 m³ de rocher.
- Enfin les nombreuses entreprises travaillant sur le tracé de Sombornon-Dijon ont animé le village et permis aux commerçants, essentiellement les cafés et restaurants, de bénéficier d'une clientèle nouvelle.