

## Histoires des voies anciennes...

### Un entretien insuffisant

On tente de maintenir en état la nouvelle route.

En 1698, Bénigne Grognot de Dijon prend en charge l'entretien et la réparation du chemin, y compris les ponts, de Dijon à Fleurey, pour 490 livres par an pendant six ans mais la prestation ne semble pas avoir été renouvelée !

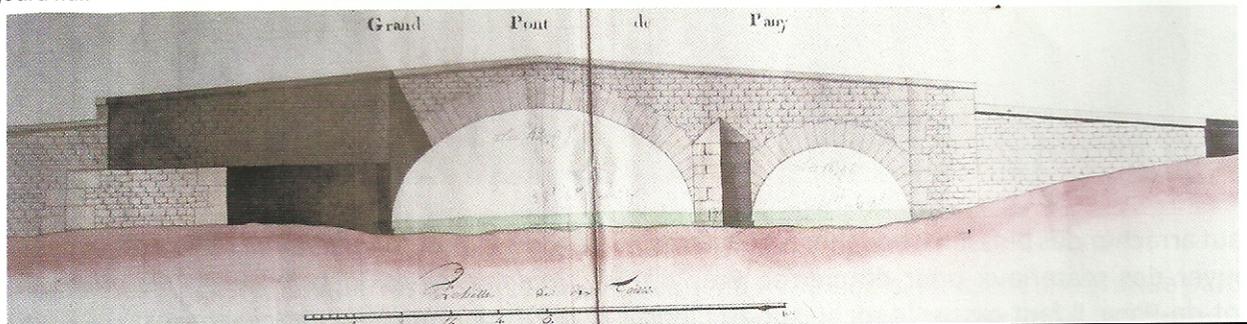
En 1702, la section de Fleurey à Pont-de-Pany est *si mauvaise et inaccessible qu'on ne peut y passer ce qui empêche les commerces de l'Auxois !* Le Sieur Rouillet, ingénieur de la province, doit se

*transporter sur les lieux pour dresser devis des réparations qu'il y a à faire au chemin.*

En 1721, c'est le bourg de Pont-de-Pany qui se distingue : malgré le risque d'avoir à *cotiser d'office à trente livres au-dessus de la taille ordinaire, les habitants ont laissé la traversée de leur village sans y faire aucune réparation de manière qu'elle est impraticable ce qui est préjudiciable au bien public et au commerce.* Il est exigé qu'ils travaillent sans retard aux travaux nécessaires.

### Le pont de Pont-de-Pany au XVIII<sup>e</sup> siècle

Les ponts, coûteux, souvent en mauvais état, constituent le maillon le plus faible du réseau routier. Sur la route de l'Auxois, le pont de Pont-de-Pany sépare les communautés de Fleurey et Sainte-Marie. Avec un péage, il permet le passage du baillage d'Arnay-le-Duc au baillage de Dijon. Son existence conditionne tout le trafic du "grand chemin". Le pont ruiné est restauré entre 1675 et 1677. Pas pour longtemps, en novembre 1710, deux arches sur trois et une pile de l'ouvrage sont emportées par une crue violente de l'Ouche. Pour 200 livres une passerelle en bois est construite pour assurer un minimum de circulation. Il est ensuite décidé de remplacer les deux arches manquantes par une seule. Les travaux sont adjugés le 22 avril 1711, à condition de travailler incessamment, à André le Breton, pour 2 230 livres payables par tiers aux 1<sup>er</sup> avril 1712, 1713, 1714. L'image ci-dessous représente ce pont si particulier qui n'existe plus aujourd'hui.



### La route de l'Auxois devient la route de Paris

Depuis des siècles, la route traditionnelle pour aller de Dijon à Paris passe par Val-Suzon, Chanceaux, Châtillon-sur-Seine, Troyes. Mais cette route n'est pas sûre : les vols, voire les assassinats, y sont nombreux (Borbeteil n° 37, pages 9 et 10). En 1742, les relais de poste sont transférés sur la route de l'Auxois qui devient donc la route postale. Les relais sont La Cude, Pont-de-Pany (Fleurey), La Chaleur, Vitteaux, La Maison Neuve, Rouvray, etc.. (Borbeteil n° 37, pages 8 à 12)

Des travaux remarquables pour l'époque, accompagnent cette "montée hiérarchique" de notre route ! Au Bon Moisson, les pentes restent trop rudes. Le 14 novembre 1746, les élus des Etats du Duché de Bourgogne décident de faire à cet endroit une levée plus importante de 140 toises de longueur afin de rendre les deux montées de côteaux très douces par deux rampes qui n'auront tout au plus que trois à quatre pouces<sup>(3)</sup> de pente par toise courante, avec un pont de pierre qui percera ladite levée. Le 5 décembre 1746, Etienne Ledié est adjudicataire des travaux moyennant la somme de 29 200 livres. Le 20 juillet 1750 a lieu la réception des ouvrages, plus importants que ceux inscrits initialement dans le devis. 2 000 toises cubes (30 000 mètres cubes) de matériaux ont été rapportés. La levée d'abord prévue à 15 pieds de hauteur a été portée à 20 pieds. Des passages en tranchée ont été creusés à chaque extrémité. Le rehaussement a occasionné le rallongement du pont de 7 pieds de chaque côté. Les entrées du pont ont nécessité 378 pieds carrés (40 m<sup>2</sup>) de pierre de taille. 1742 pieds cubes (60 m<sup>3</sup>) de maçonnerie. La chaussée a été bordée de bermes de quatre pieds de large, portant d'abord des haies vives puis des tilleuls.