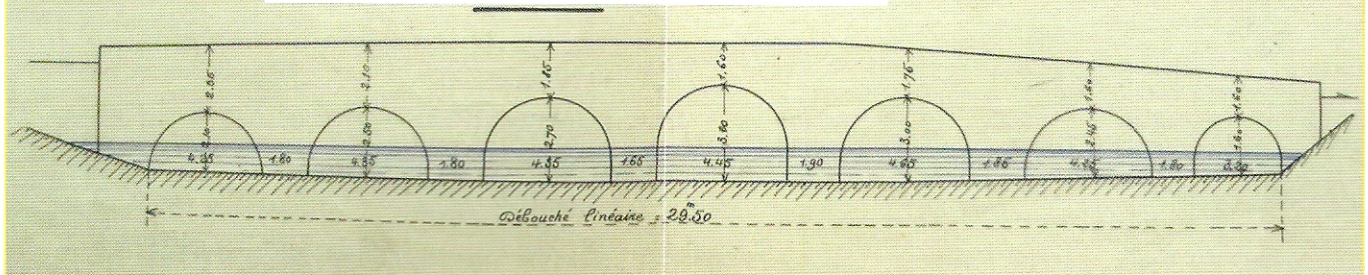


Le grand pont de Fleurey

Elevation de la tête aval du Pont de Fleurey (Chemin vicinal ordinaire N°3, de Fleurey à Ancey)

Schéma établi en septembre 1907



Son histoire à travers les siècles

Depuis des millénaires, les ponts conditionnent les circulations entre les pays, les provinces, les villages. Ce sont les maillons les plus fragiles des voies routières. Leur structure en bois ou en pierre résiste mal au temps qui passe et à la puissance de l'eau. Ainsi, certains ponts de Paris ont été emportés par les crues : le pont au Change en 1280, le pont Notre-Dame en 1499. Certains se sont effondrés : le pont Saint-Louis en 1630, au passage d'une procession. Plus près de nous, le pont de Pont-de-Pany a été détruit plusieurs fois par la force des flots. Ce fut le cas en novembre 1710 (cf. Borbeteil n° 43).

Nous avons laissé le grand pont de Fleurey en 1729 alors qu'il avait été l'objet d'importantes réparations (cf. Borbeteil n° 45). De cette date jusqu'à nos jours, malgré des menaces de ruine répétées, il va rester en place, assurant le lien entre les deux parties du village, la Velle et la Velotte.

Le grand pont menacé par le flottage du bois (1) sur la rivière.

En 1763, il est décidé, pour permettre le flottage du bois, d'aménager la rivière «d'Ouche» depuis le village de Veuvej jusqu'à Dijon. Suivant les plans de l'ingénieur Antoine, les glacis et les biefs des usines (2) sont modifiés et ordre est donné de protéger leurs tournants (3). En 1765 et 1766, des arrêts du Parlement de Dijon autorisent l'utilisation de la rivière pour acheminer du bois vers Dijon. Cette utilisation provoque la contestation dans les villages riverains : le flottage est

accusé «de détruire l'alevin et de faire fuir le poisson» dans le cours d'eau alors très poissonneux et surtout d'endommager les moulins et les ponts.

Dès 1767, le comte de Wall, seigneur de Sainte-Sabine, organise des flottages vers Dijon. Des milliers de stères de bois sont jetés dans la rivière. Les bûches, transportées par le courant, dévalent les glacis des biefs, viennent heurter les piles des ponts. La communauté de Fleurey voit la liaison entre la Velle et la Velotte en grand danger. Elle porte plainte auprès de la Maîtrise des Eaux et Forêts. S'ensuit une sentence portant qu'avant et après chaque flottage il y ait reconnaissance et visite des ouvrages pour constater les dégâts éventuels. Cette obligation va s'avérer insuffisante pour calmer la colère des riverains.

Au grand dam des habitants de Fleurey, le comte de Walls continue ses transports de bois vers Dijon. En 1770, la communauté du village proteste : «les flottages ont totalement ruiné et dégradé les avant-becs du grand pont de Fleurey...Il est indispensable de les réparer pour prévenir la ruine totale de l'ouvrage».

Malgré l'intervention de propriétaires forains, le comte de Wall fait la sourde oreille. Le 30 septembre 1770, Fleurey donne pouvoir à son échevin pour plaider contre le seigneur de Sainte Sabine, mais le 6 novembre 1770, dans l'hypothèse d'un accord amiable, la requête est suspendue. Pour chacune des parties, à plusieurs reprises, des experts sont désignés. Curieusement les rapports sont perdus.

En 1773, le pont de Fleurey n'est toujours pas réparé. Le 7 septembre, l'intendant de la province autorise la communauté de Fleurey à porter plainte. Il semble que celle-ci obtienne enfin les réparations demandées.

En avril 1789, le Sieur Laligant, négociant à Mimeure, à son tour, utilise l'Ouche pour transporter