

Canaux et chemins de fer aux XIX^e et XX^e siècles

François Lassus, Institut d'études comtoises et jurassiennes, Université de Franche-Comté

L'eau...

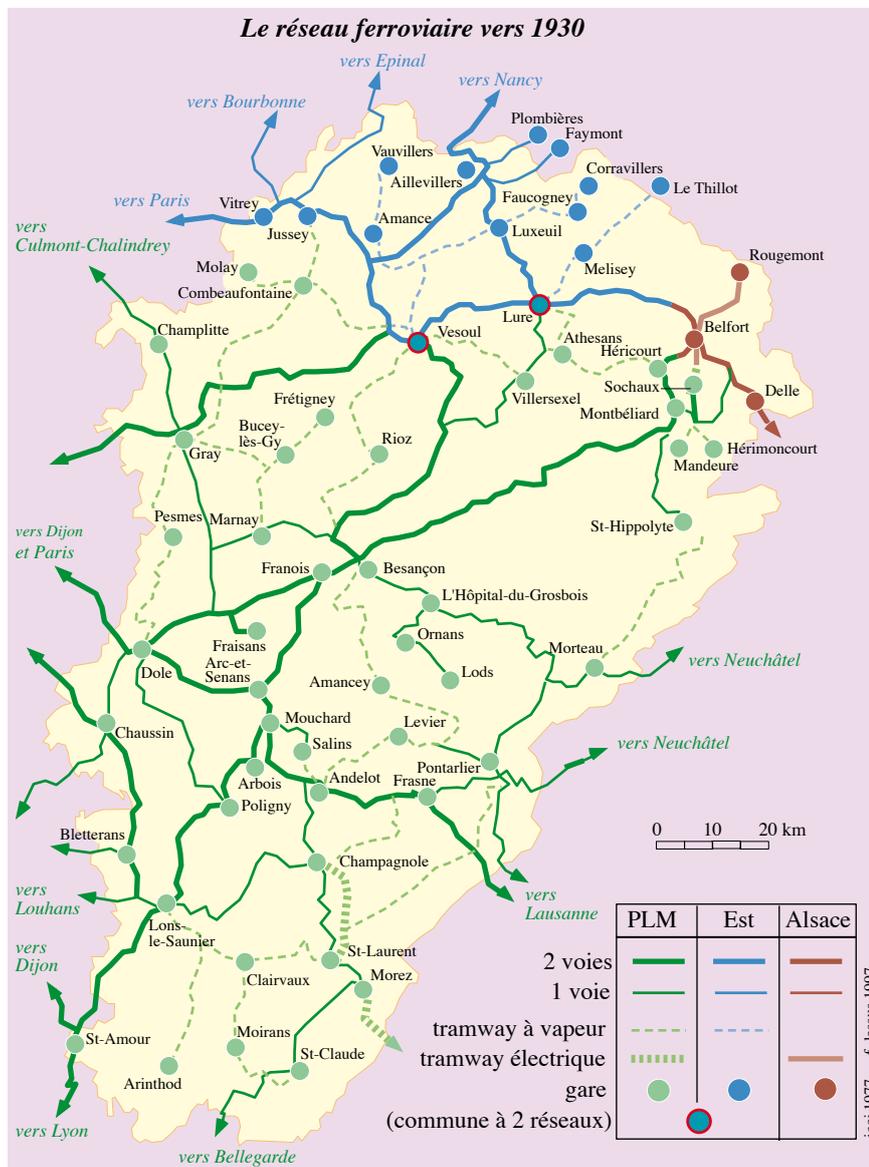
Le réseau navigable naturel, en Franche-Comté, est limité à la Saône, avec le village de Selles comme point ultime. Dès le XVI^e siècle, cette voie permet le transport des grains et des fers depuis Gray vers Lyon (et vers le Midi par les foires de Beaucaire) malgré d'importants droits de péages ; l'expédition des produits métallurgiques donne à Gray et au port d'Arc-lès-Gray une importance certaine au XVIII^e siècle. Ailleurs, sur toutes les rivières, se pratiquait généralement le flottage du bois, ce qui interdisait en particulier toute implantation industrielle sur le Doubs entre Audincourt et Besançon, .

L'idée d'un canal reliant le Rhône au Rhin est ancienne mais la mise en chantier n'intervient qu'à la fin du XVIII^e siècle et la réalisation au siècle suivant : de Saint-Jean-de-Losne à Dole de 1783 à 1802, de Dole à Besançon de 1802 à 1830 alors que Besançon-Montbéliard est achevé dès 1828 ; la liaison au Rhin est assurée en 1834. L'une des principales difficultés était la traversée de Besançon, effectuée en lit de rivière jusqu'à l'ouverture, en 1882, d'un tunnel sous la citadelle pour permettre d'éviter le parcours de la boucle. De nombreuses autres solutions ont été envisagées : un plan de 1809 montre le projet d'une traversée de la ville par un canal joignant Rivotte et la gare d'eau que l'on connaît, en empruntant notamment la rue de la Bibliothèque ; un projet de 1837 associe la gare d'eau et celle du chemin de fer dans le vallon de la Mouillère.



L'annexion de l'Alsace-Lorraine par l'Allemagne en 1871 fit perdre au canal du Rhône au Rhin une partie de sa finalité. Un embranchement reliant Montbéliard au canal de la Meuse au Rhin fut alors envisagée à travers la Haute-Saône (parcours de 82 km) ; commencé en 1879,

il n'atteignit Ronchamp qu'en 1908 et n'alla pas plus loin : il permit seulement de relier le bassin houiller de Ronchamp-Champagne au réseau navigable. Parallèlement, le cours de la Saône était amélioré et relié au réseau du Nord par le canal de l'Est.



ouvert en 1856, est prolongé jusqu'à Belfort en 1858 ; il faut alors près de trois heures de train pour aller de Besançon à Dijon ou à Belfort ! De 1858 date aussi l'ouverture de la ligne Paris-Bâle et également la liaison de Gray à ces deux lignes, par Vesoul, par Rans et par Langres. Le réseau se complète de 1860 à 1870 vers le sud (Besançon-Lyon) et vers la Suisse depuis Dole.

Le développement a été progressif et diversifié selon les situations locales. En Haute-Saône, la majorité des maîtres de forges n'a pas su taire ses oppositions pour organiser un réseau cohérent et certains ont même refusé la proximité du rail pour éviter la promiscuité entre cheminots et forgerons...

Les intérêts locaux étant mieux défendus dans le département du Jura (notamment par Grimaldi, propriétaire de la saline d'Arc-et-Senans, et Parandier, Arboisien, ingénieur et organisateur du réseau...), la principale ville de la région, Besançon, ne put obtenir les liaisons qui paraissaient indispensables à son développement, avec le Haut-Doubs et la Suisse surtout : les grandes lignes, mises en place avant 1870, évitent Besançon qui n'est relié ensuite que par des lignes secondaires au réseau international. La situation de la ville et les exigences militaires ont fait adopter un tracé et une gare extérieurs aux fortifications ; parmi d'autres propositions a figuré un "complexe logistique" à l'emplacement actuel de l'école d'Helvétie, comprenant aussi la gare d'eau, avec passage aérien des voies le long du Doubs selon un tracé qui préfigure les quais Veil-Picard et de Strasbourg. La gare de la Mouillère a été construite en 1884, plus proche du centre-ville que celle de la Viotte, avec l'espoir d'en faire la gare principale...

L'ensemble navigable comtois n'est plus guère utilisé depuis la deuxième guerre mondiale ; le principe de la construction d'un nouveau canal à grand gabarit par le Doubs a été admis dans les années 1975, bien qu'il se heurtât au problème des destructions (paysages, système hydrologique...) qu'il entraînerait ; le projet, après vingt ans de déclaration d'utilité publique, fortement controversé tant au niveau écologique qu'à celui de la rentabilité économique, semble être en 1997 définitivement aban-

donné. Ce projet succédait entre autres à celui qui, à la veille de la guerre de 1914, prévoyait une liaison Rhin-Rhône par le lac Léman...

... et le fer

La réalisation du réseau ferré ne s'est pas imposée en Franche-Comté sans problèmes ; les premiers projets étaient discutés dès 1839 mais les grands axes du réseau national n'ont été mis en place qu'à partir de 1850. Dijon-Besançon,

La création de la SNCF (1938) n'a pas modifié la répartition des lignes entre

les secteurs : les gares de Vesoul et de Lure sont communes aux régions PLM et Est de la SNCF ; les anciennes sociétés y avaient en propre certains bâtiments et d'autres en commun. Ces deux réseaux et celui d'Alsace, en revanche, se joignent entre des gares.

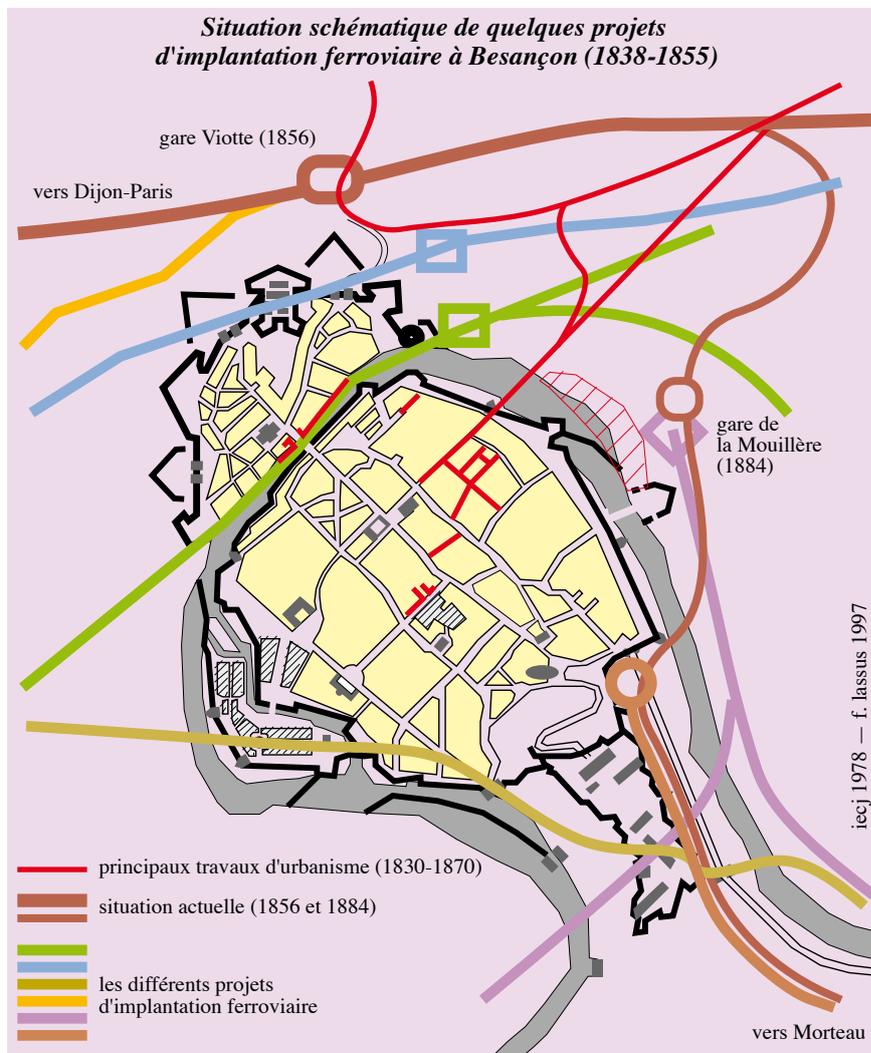
Intérêt régional...

Le réseau secondaire (voies d'intérêt régional) est établi pendant les deux premières décennies de la Troisième République (Besançon–Vesoul en 1872, Besançon–Morteau vers la Suisse en 1884...) mais n'est achevé dans le détail qu'en 1915.

On dut, pour la traversée du Jura, contourner des difficultés techniques, en créant par exemple autour de Morez un ensemble exceptionnel de viaducs. L'ouvrage le plus important fut le percement du tunnel du Mont d'Or qui permet, en évitant le passage par la cluse de Pontarlier, de relier Paris et la Suisse (l'historique de la ligne internationale et les difficultés auxquelles se heurta le percement du tunnel sont présentés dans un vaste diaporama au Musée du fer de Vallorbe).

...et desserte locale

Dès 1880, parallèlement au réseau ferroviaire à écartement normal des voies, est créé un réseau de tramways (ou chemins de fer d'intérêt local) à écartement métrique, dont le tracé est souvent établi sur les accotements des routes : l'établissement en est simplifié et le financement rendu abordable ; particulièrement dense en Haute-Saône et dans le Pays de Montbéliard, ce réseau pénètre assez loin dans les campagnes ; bien des stations sont encore visibles sur le bord des routes, et les gares de Vesoul et d'Audincourt, conservées grâce à un changement d'affectation, attestent de l'importance de certains réseaux.



À son apogée vers 1930, ce réseau secondaire a entièrement disparu en 1944. Quelques lignes du Jura ou de la région belfortaine étaient électrifiées (comme le réseau urbain des tramways de Besançon, abandonné en 1952), mais la majorité utilisaient la traction à vapeur.

Depuis 1944, les chemins de fer sont en constante régression ; les lignes secondaires ont disparu peu à peu (aucun voyageur entre Vesoul et Besançon depuis 1959, aucune circulation à Gray depuis 1969...) et le réseau est moins dense en 1970 qu'un siècle plus tôt ; subsistent essentiellement

Paris–Bâle (par Vesoul), Dijon–Belfort (par Besançon) et Dole–Vallorbe ; l'électrification a touché les lignes Dijon–Dole, Dole–Belfort et Dole–Vallorbe, Frasne–Neuchâtel et tout récemment Besançon–St-Amour. Ce réseau subsistant est essentiellement de transit ouest-est (TGV vers Paris) avec quelques liaisons nord-sud (Strasbourg–Vintimille) ; les liaisons locales sont assurées aujourd'hui par des compagnies routières associées pour leur exploitation avec le Conseil régional, comme l'est la SNCF pour certaines liaisons ■