

Le “tram” en Haute-Saône : essor et déclin des chemins de fer à voie étroite

André Robert, UPRESA 6049 du CNRS, équipe IRADES

Le XX^e siècle aura été en France le siècle de la mobilité, migrations à courte ou longue distance, déplacements pour le travail et l'accès aux services, mouvements touristiques de week-ends et de vacances, flux de produits agricoles et industriels. Aucun espace n'a échappé au phénomène. La Haute-Saône, peu urbanisée pourtant (seules 2 villes ont plus de 7 000 habitants en 1990), a connu très tôt certains de ces mouvements.

Dès la seconde moitié du XIX^e siècle la mise en place des grandes lignes ferroviaires du réseau national à voie normale est effectuée. À la limite des espaces concédés à deux compagnies (PLM et Est), le département était parcouru par 443 km de lignes, dont la principale appartenait à la liaison Paris-Belfort. Le raccordement entre les deux réseaux se faisait dans les trois chefs-lieux des arrondissements d'alors (Vesoul, Lure, Gray), promus ainsi nœuds ferroviaires.

Au tournant du siècle, la densité des voies ferrées à écartement normal (1 km pour 1 200 ha) a atteint son apogée. Toutefois un nouveau besoin de transports gagne les bourgs et les campagnes. L'agriculture réclame des accès aux marchés pour ses céréales. L'industrie métallurgique de tout le centre et l'ouest du département, longtemps prospère, est alors en déclin et lutte pour sa survie. À l'est, mieux peuplé malgré des sols plus pauvres, l'industrie anime les vallées vosgiennes et les petites villes : mines de Ronchamp, productions mécaniques diversifiées du Rahin et d'Aillevillers, et surtout en plein essor depuis la perte de l'Alsace, filatures et tissages de coton qui fournissent 41 % des emplois industriels. Partout sont



vives les pressions des milieux économiques pour un raccordement rapide aux lignes des réseaux ferroviaires nationaux.

Un réseau dense rapidement construit

Tout va alors très vite. En une vingtaine d'années, de 1892 à 1912, on passe d'une ligne à voie métrique de 22 km, ouverte dès 1878 de Gray à Bucey-lès-Gy, à un véritable réseau d'intérêt local long de 573 km innervant toutes les zones rurales du département et comblant les vides du réseau national. Douze lignes rayonnent autour de Gray,

Lure et Vesoul permettent ainsi la desserte de tout le territoire haut-saônois. En 1912 tous les chefs-lieux de cantons sont proches d'une voie ferrée. Aucune des 583 communes de Haute-Saône ne se trouve à plus de 8 km d'une gare ou d'une halte. Les lignes, dépassant même en certains points les limites du département, abordent Besançon (gare de Rivotte), Dole, et Le Thillot dans les Vosges.

La construction est réalisée en 3 phases à peine séparées. L'attribution à la Compagnie Générale des Chemins de Fer Vicinaux (CFV du groupe Empain)

La distance moyenne entre deux arrêts des "trams" en 1912



de l'ancienne voie de Gray à Bucey-lès-Gy, l'extension de cette ligne jusqu'à Fretigney et son raccordement aux gares des réseaux nationaux, Gray-Est et Marnay-PLM, constituent les prémices (1894-1898). Les milieux industriels de la haute vallée du Rahin, où travaillent 2 000 ouvriers, obtiennent également leur liaison avec la gare de Champagne et les mines de charbon de Ronchamp (1895). Un accord avec le département du Jura aboutit à la mise en exploitation dès 1901 d'une ligne Gray-Dole par Pesmes.

Ce premier réseau à voie étroite, principalement centré sur Gray, est rapidement suivi, de 1900 à 1904, par la construction de cinq nouvelles lignes, qui, hormis une grande liaison de Gray à Jussey, valorisent l'est du département. Lure se relie aux hautes vallées de l'Ognon et du Rahin et à Héricourt.

Dans le même temps, la vallée du Breuchin, animée par les usines textiles, se raccorde à Luxeuil. Ce deuxième réseau, achevé en 4 ans, augmente de 168 km les 117 km de voies d'intérêt local existant auparavant. L'ensemble, principalement centré sur Gray et Lure,

ne présente pas d'unité. Ce défaut sera pallié avec le troisième réseau, mis à l'étude à partir de 1904 : huit nouvelles réalisations et 242 km de voies, dont la quasi totalité est en service en 1911. Seule sera postérieure la liaison avec le Thillot, après le percement du tunnel du col des Croix (1912). De longues lignes sont construites : Vesoul-Molay,

Vesoul-Besançon par Grandvelle avec raccordement à Fretigney vers la ligne de Gray, Vesoul-Luxeuil avec embranchement pour Vauvillers, Vesoul-St-Georges sur la ligne de Lure à Héricourt. Vesoul devient ainsi la plaque centrale organisatrice d'un réseau cohérent d'intérêt local sur l'ensemble du département.

Les caractères du réseau

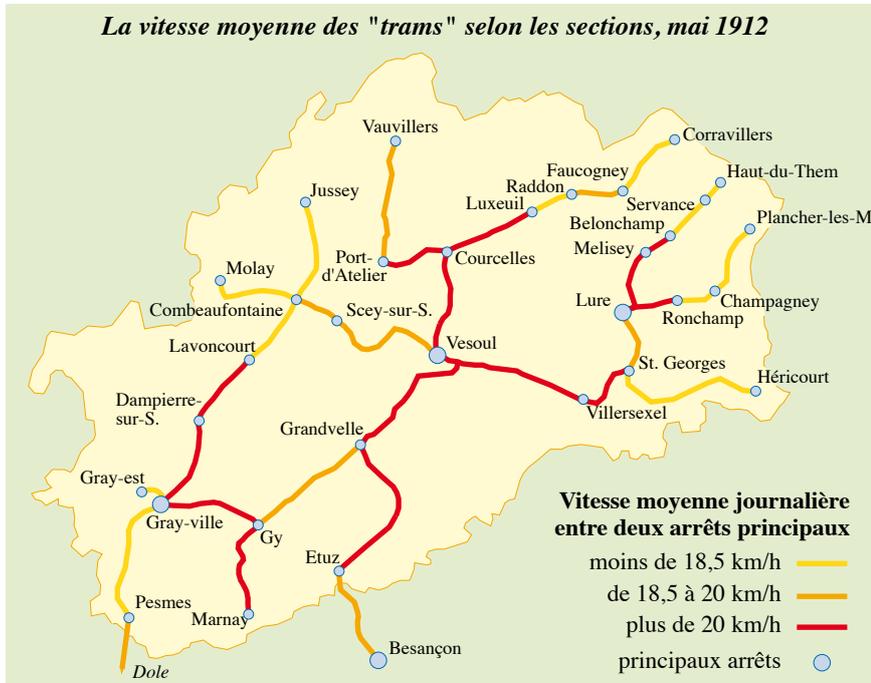
Les lignes, construites rapidement, à écartement métrique, sont à voie unique sauf en certains secteurs de croisement, établis pour la plupart dans les sections à mi-parcours (Lavoncourt) et aux bifurcations (Courcelles, St-Georges, Grandvelle). Parfois installés sur la chaussée, notamment dans les agglomérations dont ils suivent les rues, les rails sont souvent en accotement de la route (26 %), tout particulièrement dans les premier et second réseaux (72 % sur Lure-Plancher-les-Mines, 47 % sur Lure-Haut-du-Them, 36 % de Gray à Dole).

L'établissement de voies propres, plus onéreuses, se rencontre davantage dans les réalisations tardives : Courcelles-Vauvillers, Vesoul-St-



Lure : les deux gares. À côté de la gare de la Compagnie de l'Est (Paris-Belfort), la petite gare et les quais de la gare des chemins de fer vicinaux.

La vitesse moyenne des "trams" selon les sections, mai 1912



Georges, Vesoul–Besançon. De même, la recherche du moindre coût, la pratique des voies en accotement de route conduisent à la multiplication des passages à niveau : plus de 800 sur l'ensemble du réseau, soit en moyenne un tous les 600 m. Ils sont nombreux dans l'ouest du département, tôt équipé (155 passages à niveau sur la ligne Gray-Dole, 135 sur Gray-Jussey). Par contre Lure-Le Thillot n'en compte que 23 (1 pour 1 350 m de ligne) et Lure-Héricourt 28 (1 pour 1 535 m). Là où les voies en site propre sont plus courantes existent moins de passages à niveau.

L'ensemble du réseau compte 228 points d'arrêts, parfois facultatifs où « les voyageurs, rapprochés du poteau indicateur, font visiblement comprendre au mécanicien leur intention de monter ». Et 138 arrêts sont pourvus d'une gare, souvent petit bâtiment bas au toit débordant à deux pans, que l'on retrouve presque à l'identique sur l'ensemble du réseau rural. Les arrêts sont moins fréquents dans l'ouest du département (3 km entre 2 arrêts en

moyenne) que dans l'est où la plupart des hameaux proches de la voie sont pourvus d'une halte (moins de 2 km entre 2 arrêts).

Le trafic à son apogée

Trois allers-retours quotidiens s'effectuent sur chaque ligne, avec des fréquences plus importantes entre Gray-gare de l'Est et Gray-ville (jusqu'à 11 allers-retours) et dans la vallée du Rahin. De fin mai au début d'octobre, les dimanches et fêtes, un train supplémentaire touristique dessert Luxeuil et Corravillers au départ matinal de Vesoul (3 h 25) avec retour en soirée. Dans les mêmes conditions un train rejoint Haut-du-Them au départ de Lure à 3 h 17, pour un retour à 22 heures. Et le deuxième lundi du mois, jour de foire à Besançon, un train spécial part de Vesoul à 3 h 25 (arrivée à 7 h à Rivotte) avec retour dans l'après-midi.

À l'équipement du troisième réseau vers 1910, chaque train comprend, outre les wagons marchandises parfois spé-

cialisés, des voitures mixtes pour voyageurs en 1^e et 2^e classes, des voitures plus nombreuses de seconde classe de 30 places chacune, parfois une voiture-salon de 1^e classe. Les convois sont tractés par des locomotives à vapeur, initialement Weidknecht en 1894, puis, à partir de 1901, Pinguely, qui équipent également le réseau du Jura. La vitesse est faible, inférieure à 20 km à l'heure en moyenne, en rapport avec les caractéristiques de la ligne (souvent en accotement, passages à niveau nombreux et sans barrière). La signalisation est à peu près inexistante. La conduite se fait à vue.

Dans certains secteurs comme au Mortard à Lure, la courbe très prononcée et la faible visibilité imposent à un chauffeur de précéder le convoi pour jauger et écarter les risques. La mise en service à partir de 1908 de locomotives Corpet-Louvet, capables d'atteindre 30 km/h en traction, améliore toutefois légèrement la vitesse moyenne : 23 km à l'heure, tôt le matin, sur la plupart des tronçons... Les accidents sont rares, parfois spectaculaires, déraillements, voitures renversées, mais le plus souvent sans gravité. Ils donnent lieu à la prise de photos commémoratives et à l'édition de cartes postales !

Le besoin de transport est tel que l'exploitation est bénéficiaire durant cette période. En 1910 sont transportées, sur un réseau réduit, près de 808 000 personnes, dont 2 100 en première classe. Les marchandises sont surtout des produits alimentaires (céréales, farines, vins), des minerais, combustibles et ferrailles pour les besoins industriels, des produits cotonniers, des matériaux de construction, du bois et des écorces à tan, du bétail.

Les chemins de fer vicinaux contribuent à la bonne marche de l'activité agricole et manufacturière haut-saônoise. Aussi en 1913, sitôt le troisième réseau achevé, est-il encore question



d'une extension portant sur 16 nouvelles lignes. La déclaration de guerre l'année suivante et une certaine réticence de la compagnie exploitante qui juge son profit insuffisant sur ces lignes marginales, ne permettront pas la réalisation du projet. À la veille de

la Grande Guerre, les chemins de fer vicinaux ont vécu leur apogée.

Le déclin des transports publics



Vesoul : La gare de chemins de fer vicinaux

Après 1918, la hausse du prix du charbon puis la crise économique vont entraîner une détérioration rapide du bilan financier des chemins de fer locaux. Le quasi monopole d'avant-guerre est mis à mal par la concurrence des transports routiers, camions et autobus. Des économies s'imposent. La cadence des trains est réduite (2 allers-retours quotidiens seulement jusqu'en 1922, et abandon des trains touristiques). La mise en service à partir de 1930 d'automotrices De Dion ne peut que freiner la progression d'un déficit porté à la charge du département. La clientèle fuit : 393 000 voyageurs transportés en 1935, et 64 000 t de marchandises : chiffres inférieurs de moitié à ceux de 1910 ! Des mesures drastiques inévitables aboutissent à la fermeture de tout trafic à partir de janvier-mars 1938. Les chemins de fer vicinaux ont vécu.

La mise en place de transports par autocars Citroën sur de nouvelles lignes reprenant partiellement les trajets des "trams" anciens avec des cadences plus rapides (4 allers-retours de Vesoul à Corravillers en 1950) compensera quelque temps l'abandon des voies ferrées locales, et de certaines lignes du réseau national, mais tout le système va se trouver perturbé dans les années 60 par l'essor de l'automobile individuelle.

Les transports publics routiers voient alors leur utilité se réduire presque à la seule clientèle scolaire. Les cadences sont faibles, les horaires adaptés aux besoins et au calendrier scolaires. Le trafic cesse en week-end et souvent pendant les vacances. Les services ferroviaires et routiers de voyageurs abandonnent campagnes et petites villes...

Le "tram" public avait ouvert les campagnes au début du siècle, malgré sa lenteur et ses contraintes d'horaires. Mais, comme les autobus qui l'ont un temps supplanté, il ne pouvait résister