

*partageons
nos passions
dans le
Territoire*

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU TERRITOIRE DE BELFORT
4, rue de l'Ancien Théâtre
90020 Belfort
Tél : 03 84 90 92 00

ISBN 2 - 86090 - 0111 - X

La route et le rail du XVIII^e siècle à nos jours “Chemin faisant”



*partageons
nos passions
dans le
Territoire*

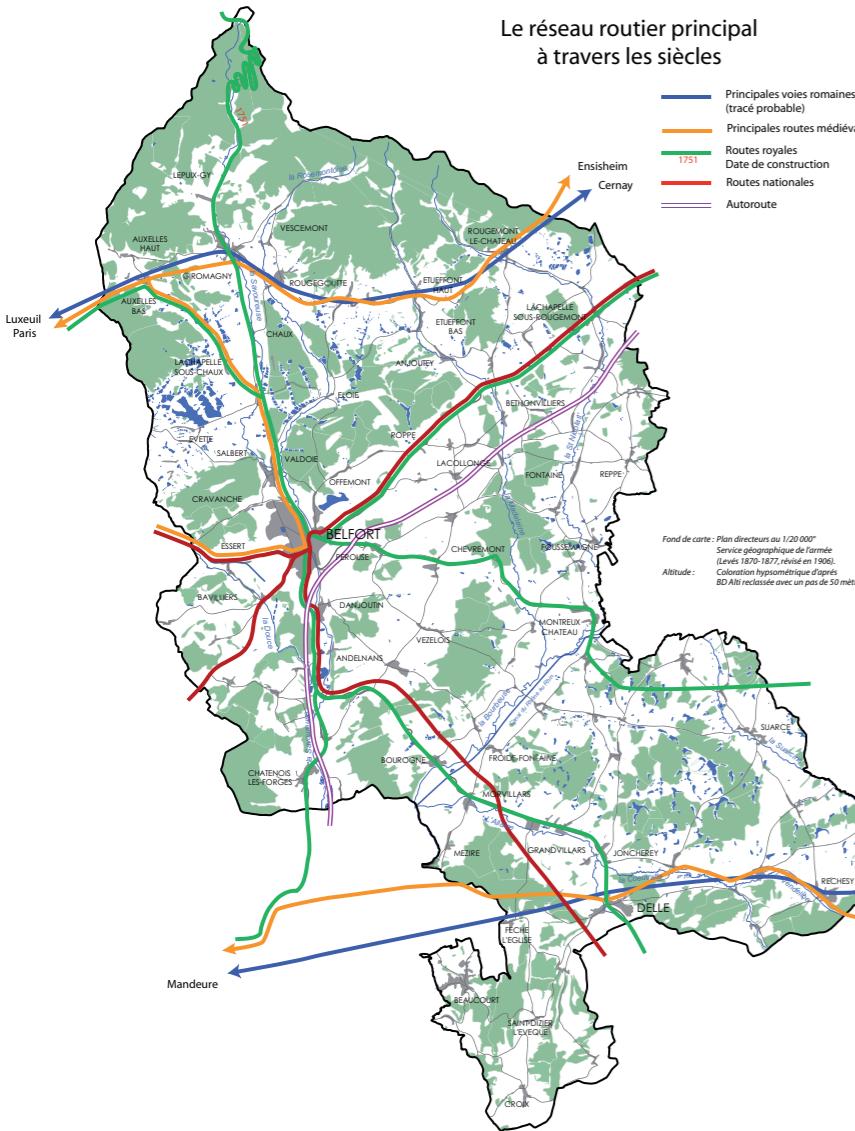
Préface



Sommaire

Introduction	// PAGE 5
Construction et entretien des routes au XVIII ^e siècle	// PAGE 7
Petits et grands travaux de l'ingénieur	// PAGE 9
La route du ballon d'Alsace	// PAGE 11
Les transports publics au XVIII ^e siècle	// PAGE 15
Les routes au XIX ^e siècle	// PAGE 19
Les travaux routiers au XIX ^e siècle	// PAGE 23
Les travaux du XX ^e siècle	// PAGE 25
LE CHEMIN DE FER DANS LE TERRITOIRE	
La bataille pour le rail à Belfort	// PAGE 33
Différents projets de lignes	// PAGE 35
Constructions et difficultés	// PAGE 37
Le projet de percement des Vosges	// PAGE 39
Belfort, centre de production de matériel ferroviaire	// PAGE 43
Le chemin de fer d'intérêt local	// PAGE 45
Bibliographie	// PAGE 49

Le réseau routier principal
à travers les siècles



Introduction

Favorisée par la géographie, la Trouée de Belfort (ou Seuil de Bourgogne) est un lieu privilégié de circulation et d'échanges.

Cet espace ouvert entre les Vosges et le massif du Jura met en relation le plateau de Langres, les vallées de la Saône et du Doubs avec l'Alsace. Il sert de passage entre la vallée du Rhône et celle du Rhin, et par la Suisse, se raccroche au grand axe européen nord-sud reliant Cologne à Milan.

Ce couloir naturel est déjà utilisé dans l'Antiquité. Deux grandes voies romaines principales traversent le Territoire, l'une au pied des Vosges, l'autre sur le plateau de Delle, évitant la partie basse et humide de la vallée de la Bourbeuse.

Au Moyen-Âge, les grands chemins se rapprochent de Belfort pour mettre en liaison l'Alsace impériale et le comté de Bourgogne, tout en restant à l'écart de la partie médiane du Territoire. La route des postes impériales suit un itinéraire principal Besançon-Belfort-Rouffach. Un itinéraire secondaire reprend partiellement le tracé de la voie romaine du sud pour joindre Montbéliard à Bâle, sans passer par Belfort.

Après la conquête française de 1636, Belfort devient réellement le carrefour des routes Paris-Bâle et Lyon-Strasbourg. La citadelle permet de bien verrouiller ces deux axes de communication, potentielles voies d'invasions du royaume. Le grand projet du XVIII^e siècle consiste en la construction d'une route allant de Giromagny à Saint Maurice

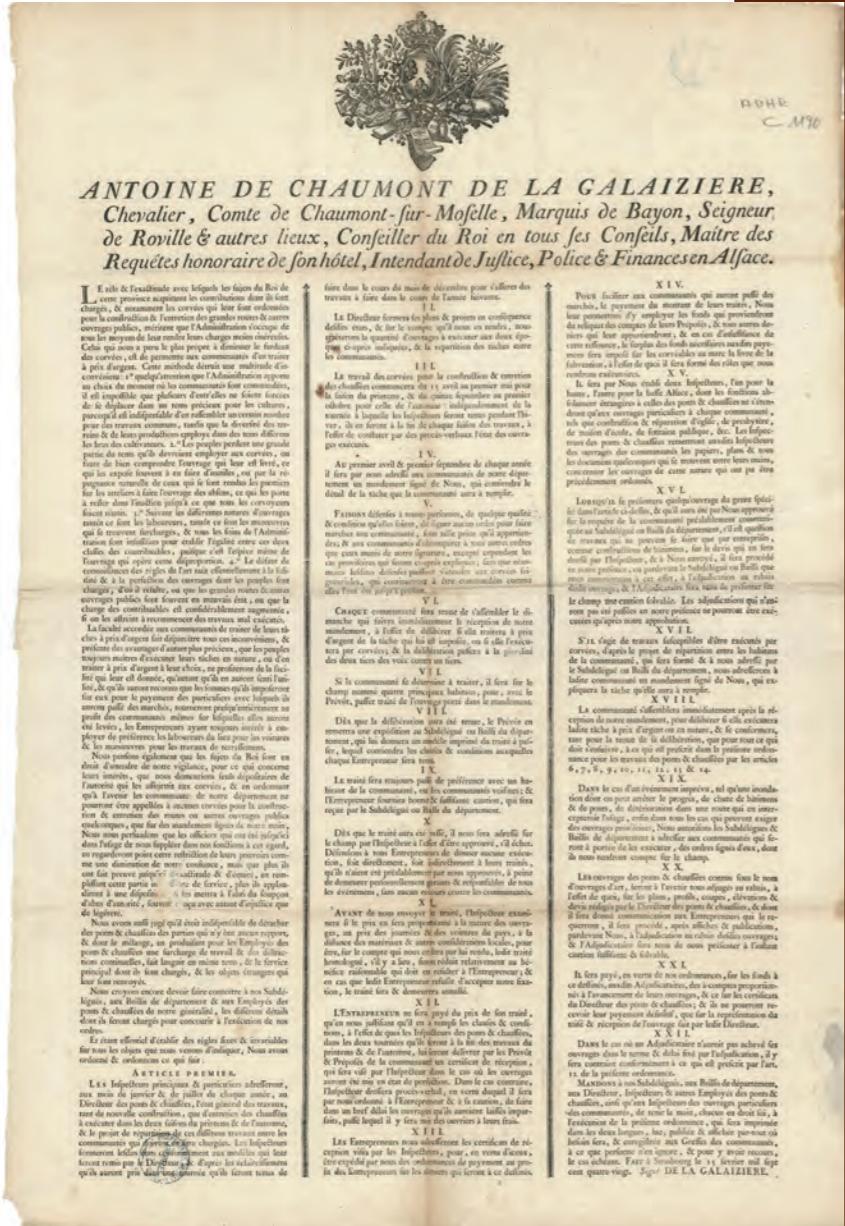
en passant par le sommet du Ballon d'Alsace.

Au XIX^e siècle, les efforts de l'administration des Ponts et Chaussées portent sur l'amélioration des routes nationales existantes. Au moment de creuser le canal du Rhône au Rhin, la vallée centrale, jusque-là délaissée, est choisie afin de limiter le nombre d'écluses nécessaires pour franchir le seuil de Valdieu. Après des projets contradictoires, Belfort devient un nœud ferroviaire où se croisent les lignes desservant l'Alsace et Bâle. La ville n'en devient pas pour autant une gare de grand transit international.

Les travaux autoroutiers du XX^e siècle ne modifient pas le positionnement des voies de communication : le point d'entrée principal se situe à Belfort et le tracé choisi pour gagner Mulhouse reste proche de celui de la route nationale 83.



Construction et entretien des routes au XVIII^e siècle



Affiche des corvées

Après l'intégration de l'Alsace dans le royaume de France, l'administration des routes dans la province se calque sur le système français.

Il faut attendre 1716 pour qu'un véritable service des Ponts et Chaussées voit le jour en Alsace. Il est directement rattaché à l'intendant de la province qui réside à Strasbourg. Comme dans toutes les subdélégations, un ingénieur est nommé à Belfort pour superviser les travaux décidés par le directeur des Ponts et Chaussées et l'intendant. Au cours du XVIII^e siècle, quatre directeurs se succèdent à Strasbourg, d'abord trois membres de la famille de Règemorte entre 1718 et 1744, puis Jean-Baptiste Frot de Clinchamp de 1745 à 1784. L'ingénieur qui a le plus œuvré à cette époque dans la région de Belfort est Pierre Léon Strolz. Né en 1727, conducteur des travaux dès 1750, il est promu inspecteur particulier en 1764 et reste en poste jusqu'en 1787.

Il était d'usage immémorial dans la province d'Alsace d'utiliser la corvée pour la construction et l'entretien des routes. L'administration française ne revient pas sur cette habitude. Seuls les ouvrages d'art demandent vraiment l'intervention de spécialistes même si la main d'œuvre est tirée essentiellement de la corvée. La saison des corvées commence en général au mois d'avril. Pour faciliter les travaux, chaque grande route est découpée en canton (doc 1) de 1 500 à 3 000 toises (2 900 à 5 800 mètres). Chaque canton est attribué à une paroisse qui a la charge de son entretien. Ce canton peut parfois être très éloigné si aucune grande route ne passe sur le territoire de la paroisse. L'organisation pratique est à la charge des autorités de la communauté.

Des dénominations sont donc régulièrement organisées (doc 2) pour recenser le nombre de piétons (travailleurs manuels sur les chantiers) et de charreteries (qui disposent d'animaux de trait pour le transport des matériaux). Les travaux annuels sont annoncés par l'intendant sous forme d'ordre écrit (doc 3), à charge ensuite pour la communauté de les effectuer. L'ingénieur Strolz, ou un de ses assistants, inspecte les chantiers et donne quittus à la communauté si le travail a été correctement effectué (doc 4). Chaque année, la route doit être rechargée en graviers aux endroits où le gel et les convois trop lourds ont causé des dégâts. Des règlements très stricts prévoient pourtant la mise en place de barrières de dégel.

En 1775, le système des corvées est modifié au profit d'un bail d'entretien des cantons de route par des entrepreneurs privés (doc 4). L'entrepreneur prend à sa charge les travaux et le salaire d'un cantonnier qui doit parcourir quotidiennement son canton et remédier aux trous et dégâts légers.

En 1786, la corvée est supprimée pour une période d'essai de trois ans et remplacée par une prestation en argent que doivent verser les communautés et villages qui protestent tous face à la lourdeur de cette imposition nouvelle. Le calcul de l'intendant pour fixer la valeur de l'ancienne prestation en nature est jugé très supérieur à ce que coûtait la corvée. Les communautés réclament le retour à la corvée qui avait prouvé son efficacité. La Révolution met un terme définitif au débat.



Belfort – Besançon (vers 1780-1786)

Sur cette carte figurent le nom des différentes communautés en charge de l'entretien de la route de Belfort à Besançon, les limites des segments de route dont elles sont responsables et les carrières qui peuvent fournir le gravier pour reboucher les trous.

(Archives départementales du Haut-Rhin C 1214) 83,7 x 26,1 cm

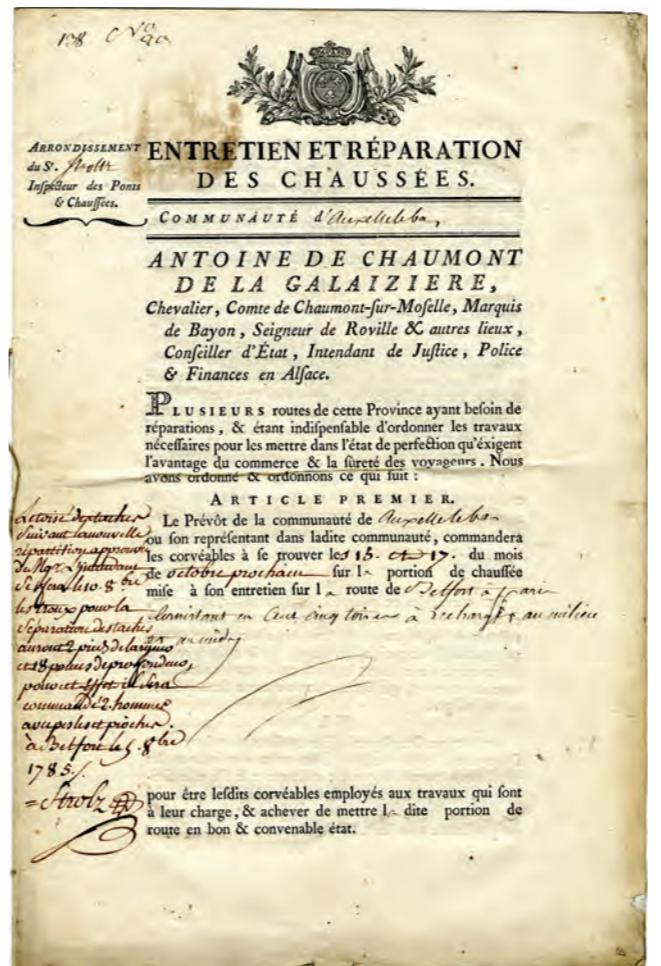


Ce document recense les chefs de famille du village de Grosmagny en 1786 selon leurs capacités pour les corvées d'entretien des routes. Ceux qui possèdent des animaux de trait sont requis pour assurer le transport des matériaux (charté), les autres pour le travail manuel (manœuvre). Régulièrement ces listes sont mises à jour pour tenir compte des possibilités des familles.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 54 E dépôt DD 4) 21,5 x 35,1 cm

Les travaux publics sont placés directement sous la responsabilité de l'intendant d'Alsace, qui convoque les communautés pour effectuer les réparations nécessaires sur les routes de la province. Cet ordre de 1786 concerne les habitants d'Auxelles-Bas qui doivent aller répandre une couche de gravier de roulage sur une portion de la route de Belfort à Paris (l'actuelle RN 19). L'ingénieur des Ponts et Chaussées de Belfort, P.L. Strolz a ajouté en marge quelques indications techniques.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 E dépôt DD 5) 22,6 x 34,2 cm

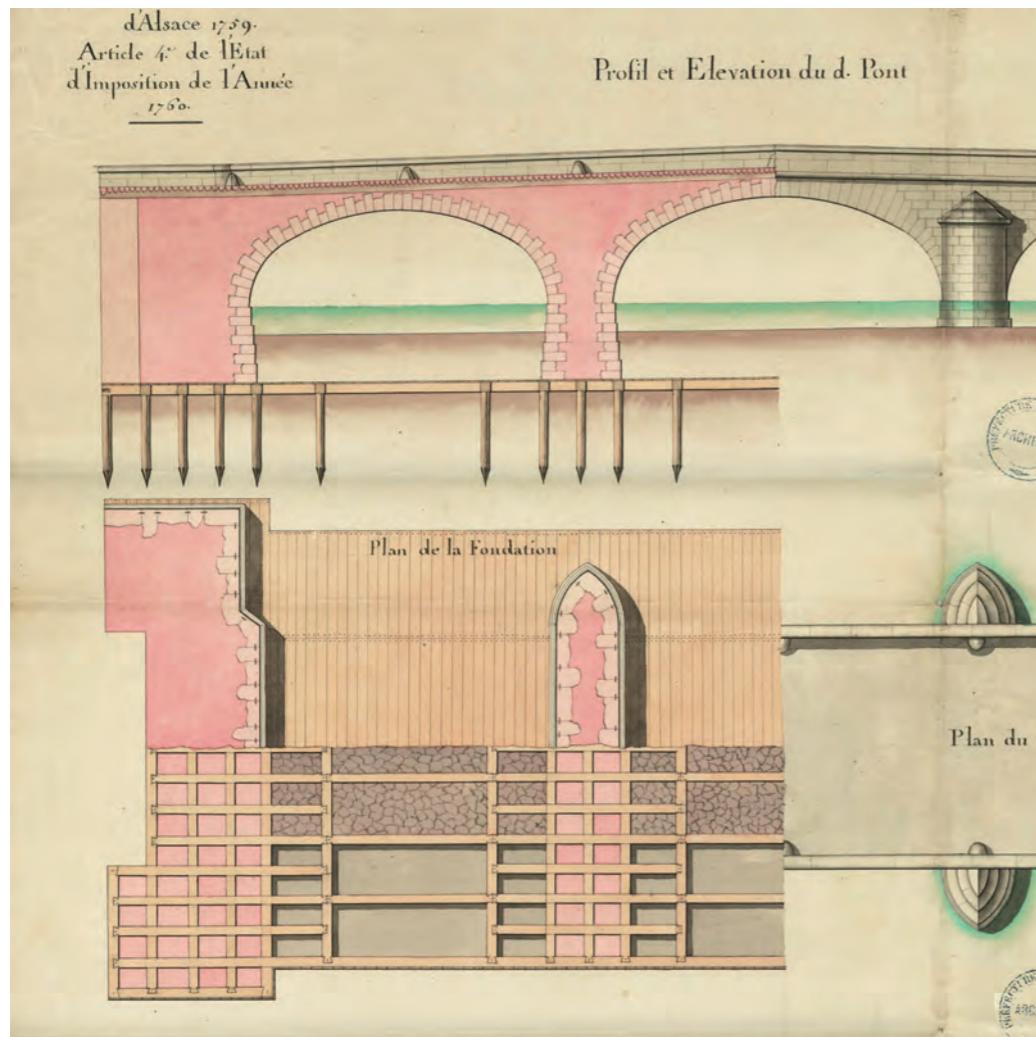


1775
Je Sous signé Eleve des Ponts et Chaussees
Employé sur les travaux de Bourgogne
Certifie que Jean Claude Bermondi Jandelnans
a bien et dûment fait et parachevé le Deblay
et le remblay de 52 Toises cubes de terre parav
La Communauté de Grosmagny Sur
la nouvelle Chaussee de Bourgogne
Cantonné Sur la partie de la Battaille
le 3. Janvier fait le 4. aoust 1775.

En 1775, les habitants de Grosmany n'ont pas effectué eux-mêmes les travaux de corvée sur un canton de route à Bourogne, peut-être en raison de l'éloignement du chantier. Ils ont payé un entrepreneur local pour réaliser ce travail à leur place. Ce document, signé du responsable de l'entretien des routes, confirme que la tâche a bien été accomplie.

Archives départementales du Territoire de Belfort 54 E dépôt DD 4) 17,5 x 11 cm

Petits et grands travaux de l'ingénieur

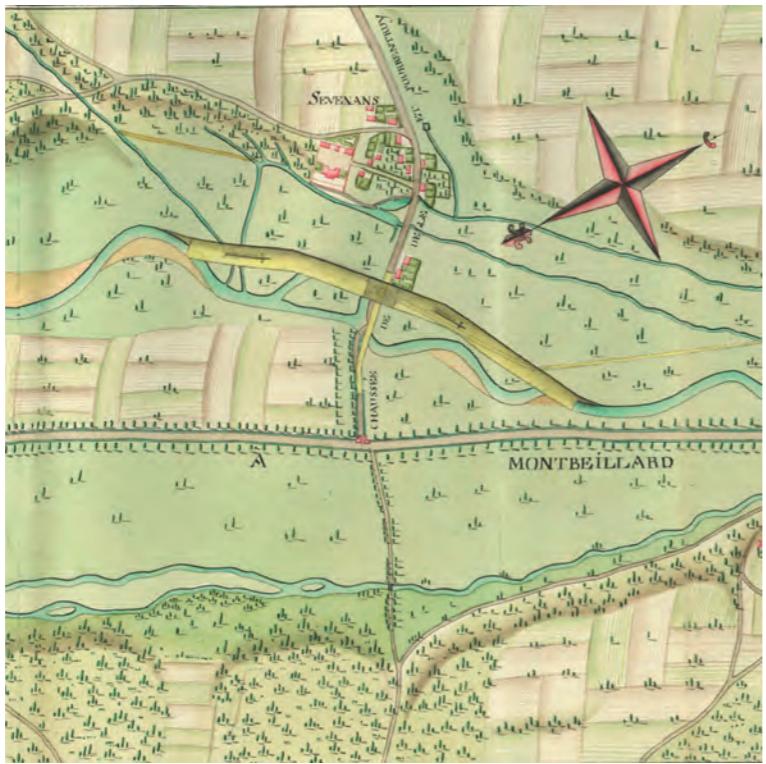


En dehors de la surveillance des travaux ordinaires de réfection des chaussées (renouvellement de la couche de graviers de roulage, rebouchage des trous et réparation des ponceaux de bois), l'ingénieur principal se voit confier des tâches plus lourdes et plus prestigieuses (rectification des pentes des routes, alignement des chemins dans la traversée des villages, reconstruction en pierre des ponts de bois).

Parmi ces travaux importants figurent ceux entrepris à partir de 1760 à Sévenans sur la Savoureuse (doc 5). C'est une opération en plusieurs temps et à plusieurs objectifs qui consiste non seulement à rectifier la route Belfort – Porrentruy, mais aussi à réguler le cours de la rivière, à construire un nouveau pont de pierre à trois arches (doc 6) et à édifier deux autres petits ponts sur les bras de la Savoureuse.

D'autres projets restés sans suite visent à rectifier la route Belfort – Montbéliard et à créer un nouvel embranchement vers le village de Sévenans depuis la route de Montbéliard.



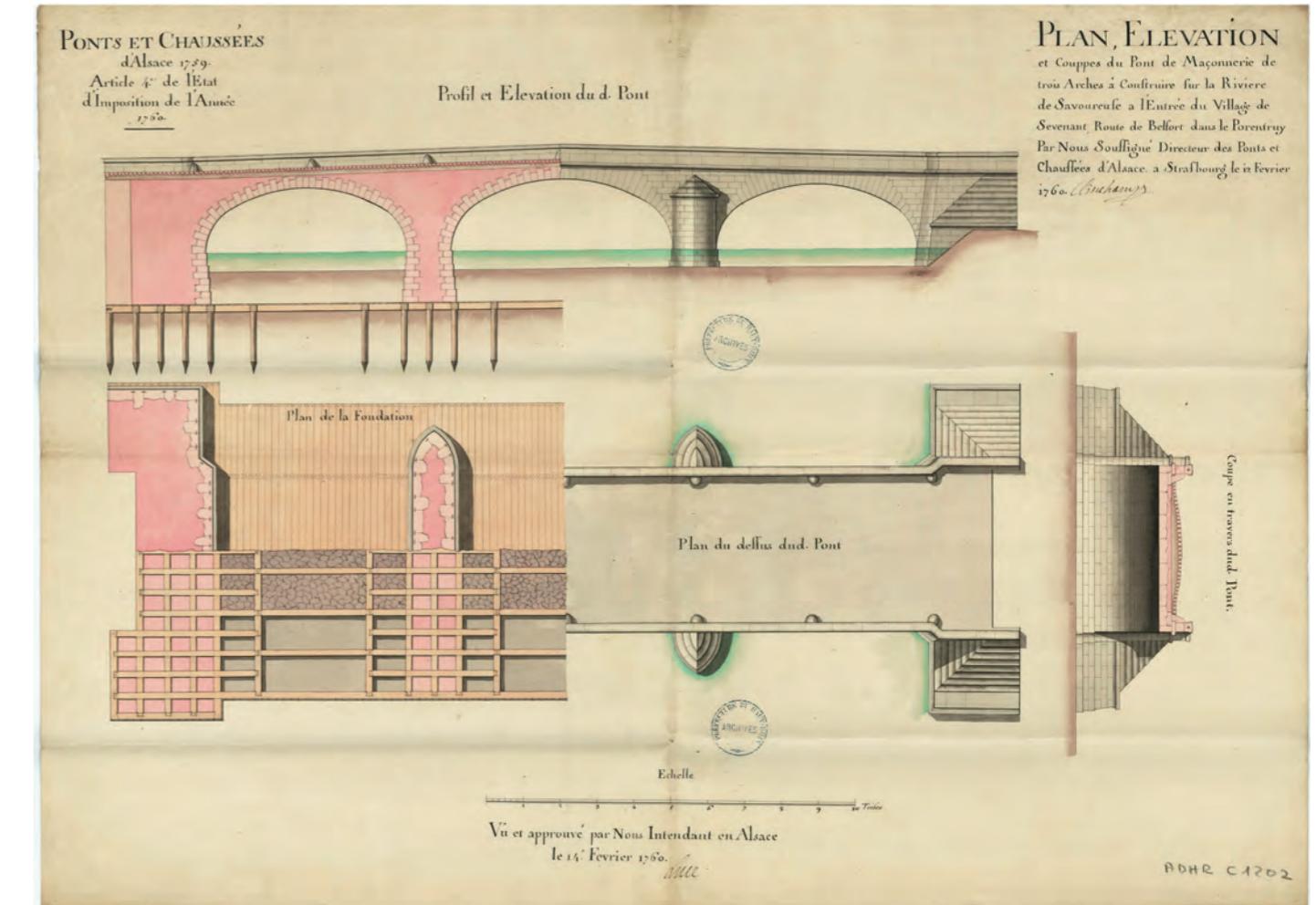


5. Plan général des travaux à réaliser sur la route Belfort -Porrentruy (1760)

D'importants travaux publics sont entrepris au début des années 1760 au carrefour des routes de Belfort à Montbéliard et de Belfort à Porrentruy. La Savoureuse, au pied du village de Sévenans, divague et sort de son lit. Son cours est donc rectifié et un nouveau pont de pierre bâti. La présence à Sévenans du château de la famille Noblat, dont l'un des membres, François-Bernardin occupe le poste de subdélégué de l'intendant pour Belfort jusqu'en 1758, explique peut-être l'ampleur de ces projets.

(Archives départementales du Haut -Rhin C 1202) 102 x 35,1 cm

6. Plan et élévation du pont à réaliser à Sévenans (1760)
Ce projet est tout à fait caractéristique des ponts du XVIII^e siècle avec ses trois arches en anses de panier et ses piles en amande chaperonnées.
(Archives départementales du Haut -Rhin C 1202)
71,4 x 50,5 cm



La route du Ballon d'Alsace



Extrait plan n°7

C'est le projet le plus ambitieux du XVIII^e siècle en matière de routes dans la subdélégation de Belfort. Le projet est né de la demande des habitants de Saint Maurice dans les Vosges, gênés de devoir passer par le col de Bussang pour faire commerce avec la Suisse.

En août 1751, le directeur des Ponts et Chaussées de l'intendance d'Alsace, Jean-Baptiste de Clinchamp monte au sommet du Ballon d'Alsace pour évaluer la faisabilité d'une telle route. Son rapport énumère les avantages que le commerce des grains et du sel lorrain vers la Suisse pourrait y gagner. Il soulève toutefois quelques difficultés matérielles : rochers à faire sauter, nombreux ruisseaux à franchir.

Le premier projet qui faisait passer la route en contrebas du sommet, par la goutte de la Rondagne, est modifié pour passer un peu plus haut et rendre ainsi accessible par voie carrossable les marcaireries de la duchesse de Mazarin et de l'abbaye de Masevaux (doc 7). La décision d'entreprendre la route ne tarde pas, et dès 1753 les travaux débutent grâce aux corvées. Le couronnement de ces travaux est marqué par la construction, en 1756, d'une coûteuse fontaine monumentale (doc 8), située juste au pied de la source de la Savoureuse, avec à ses côtés la maison du garde cantonnier.

Cette première route est améliorée par un élargissement de la chaussée. La fontaine, endommagée par le gel dès 1758, est reconstruite en 1761. Il n'est cependant pas tenu compte des projets somptuaires qui auraient fait de cette fontaine l'élément

décoratif d'une vaste esplanade encadrée d'une colonnade destinée à marquer la frontière entre la Lorraine et l'Alsace. De 1780 à 1784, d'importantes campagnes de reprises sont menées pour adoucir les pentes et rectifier les virages.

Une polémique éclate dès la fin des travaux entre plusieurs voyageurs érudits qui s'interrogent sur l'utilité de cette route (docs 9 et 10). Le marquis de Pesay, en 1771, s'il est ébloui par la qualité des travaux, en conteste l'utilité économique. Selon lui, le trafic marchand est très faible en raison de la fermeture de la route durant l'hiver. Il estime que l'économie réalisée pour le convoyage du sel lorrain est dérisoire par rapport au coût de la corvée pour la construction et l'entretien de la route. A l'inverse, le comte de Guibert en 1784 reconnaît une grande utilité économique au nouvel axe de communication.



Le projet de route est lancé en 1751. Ce plan dressé vers 1755 par l'ingénieur Strolz, présente le tracé de la future route. Deux projets différents sont dessinés, les hésitations portant sur la dernière partie du tracé juste avant le sommet.
(Archives départementales du Haut-Rhin C 1211) 131 x 36,1 cm



Pour marquer le sommet de la route et la frontière avec la province de Lorraine, une fontaine de marbre est édifiée juste en dessous de la source de la Savoureuse. Ce plan expose le projet tel qu'il fut réalisé en 1756. La mauvaise qualité de la pierre entraîne une rapide détérioration de l'ensemble sous l'effet du gel. De nouveaux plans bien plus imposants sont présentés en 1760, mais la fontaine est rebâtie à peu près à l'identique faute de moyen. Elle disparaît pendant la période révolutionnaire.

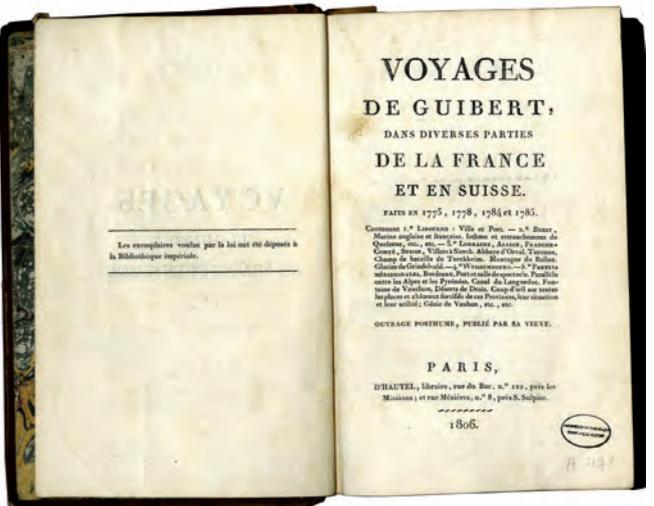
taute de moyen. Elle disparaît pendant la période révolutionnaire.
(Archives départementales du Haut-Rhin C 1211) 45,7 x 18,9 cm.

Dans cet ouvrage le marquis de Pezay se montre enthousiaste face aux travaux réalisés pour construire la route du Ballon. Il vante la qualité des ponts et les beautés de la vue. Mais il se montre très critique quant à l'utilité économique de ce tracé.
(Archives départementales du Territoire de Belfort 6 J 45)



publié après la mort du comte de Guibert, son récit de la montée du Ballon est très élogieux à propos du travail réalisé. Il se montre cependant beaucoup plus favorable à l'intérêt économique de la réalisation et n'hésite pas à contredire les nuances de marquis de Barrey.

Archives départementales du Territoire de Belfort, A 4468



Les transports publics au XVIII^e siècle



II. Plan de la route de Belfort à Strasbourg (1778)

Cette carte permet de situer les relais de poste sur les routes qui mènent de Belfort à Strasbourg et à Bâle. Dans l'étendue du Territoire actuel, un relais existe à Lachapelle-sous-Rougemont et un autre à Chavannes. (Archives départementales du Territoire de Belfort 6J 117) 64,4 x 19,5 cm

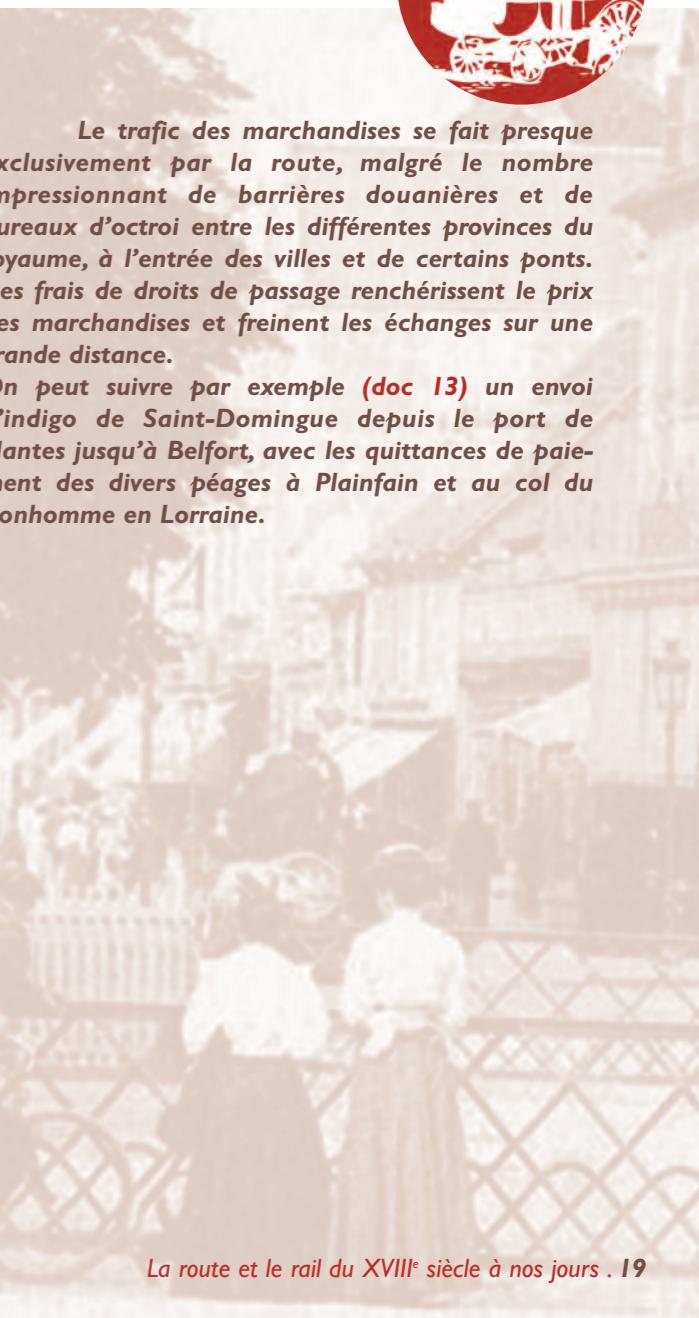
Au début du XVIII^e siècle, deux routes principales de première classe traversent le Territoire. La route de Paris à Bâle rejoint la Suisse en passant par Bessoncourt, Chavannes, puis Dannemarie et Altkirch. La route, plus ancienne, qui relie Besançon à Bâle, passe par Delle et Rechésy.

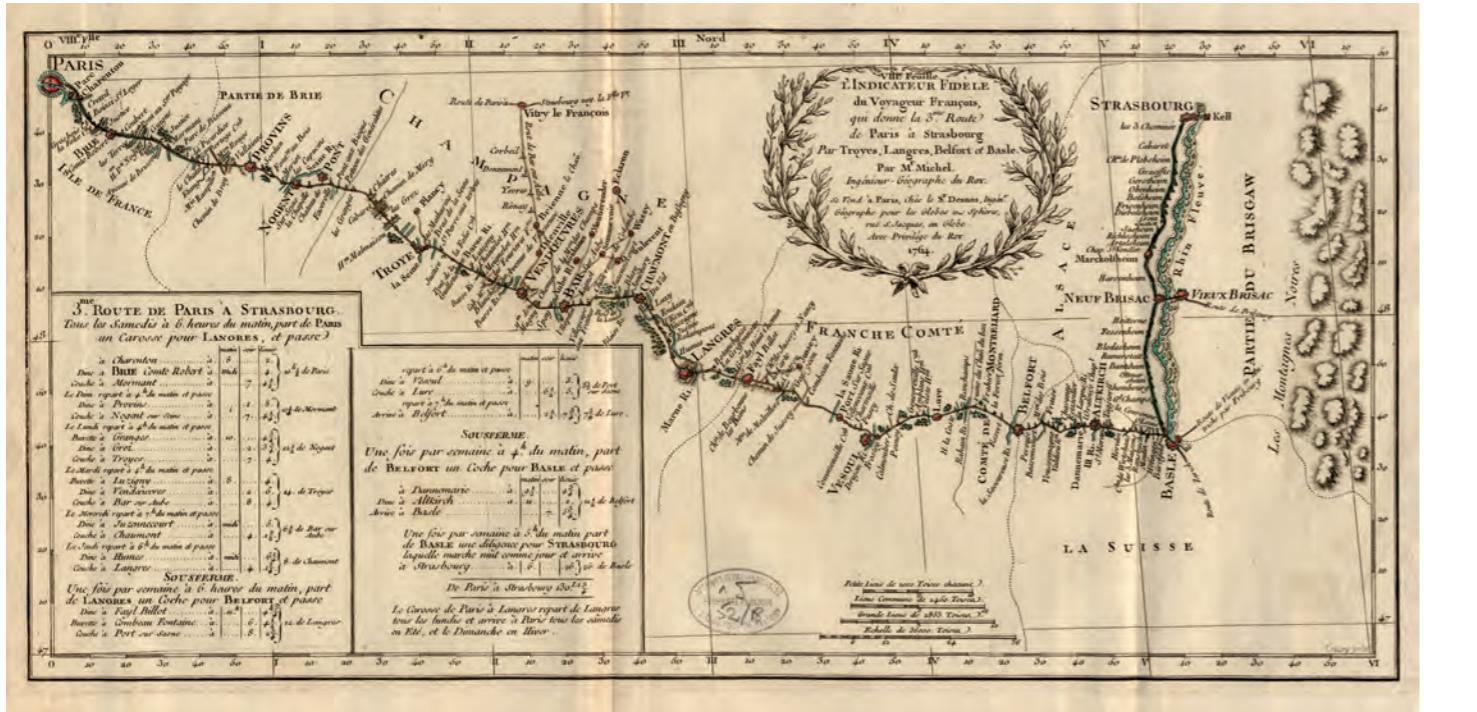
A partir de 1760, seule la route Paris-Bâle reste un axe majeur de transport public sur lequel, chaque semaine, une voiture assure le transport des voyageurs.

Le départ a lieu de Paris à 6 h du matin, il faut ensuite compter cinq jours pour rejoindre Langres, puis encore trois jours pour atteindre Belfort (doc 12). De Belfort jusqu'à Bâle une autre journée complète de voyage est nécessaire.

Des relais de poste sont prévus tout au long du parcours pour changer les chevaux et permettre aux voyageurs de se restaurer (doc 11).

Des organisations de transports coexistent en Alsace française. La poste impériale allemande continue à assurer le transport du courrier et des voyageurs malgré la conquête, ce service appartient à une famille d'origine italienne installée en Bavière, les Thurn und Taxis. Les messageries françaises sont chargées de la même mission. Cette société privée a le monopole sur les grandes routes. Pour les transports publics locaux, il existe d'autres concessionnaires.





12. Indicateur des horaires du carrosse public de Paris à Strasbourg (1764)
Ce plan indique les horaires de la diligence depuis Paris vers Strasbourg et Bâle, ainsi que les villes où faire étape. Le trajet dure une semaine.
(Archives départementales du Territoire de Belfort 1 J 52/18) 27,5 x 43,5 cm

13.

a. Quittance du paiement de droit de transport pour une futaine d'indigo 17,7 x 11,6 cm

b. Quittance du paiement de l'octroi à Plainfain (1780) 11,2 x 17,7 cm

c. Quittance de paiement de l'octroi au col du Bonhomme (1780) 16,2 x 10,9 cm

Le transport des marchandises est soumis à toutes sortes de taxes et de frais de péage. Ces trois quittances retracent partiellement le périple d'un chargement d'indigo provenant de la colonie de Saint-Domingue. Débarquée au port de Nantes, la marchandise parvient à Belfort par la Lorraine après le paiement des péages de Plainfain et du col du Bonhomme. (Archives départementales du Territoire de Belfort 2 E 1/239)



Les routes au XIX^e siècle



M. le Gouverneur
M. le Préfet
424

DÉPARTEMENT DU HAUT-RHIN.

Arrondissement de Belfort
Commune de Bessoncourt

Canton de Fontaine
Perception de Jussimagne

EXERCICE 1853.

(Loi du 21 mai 1856.)

ROLE

De prestation en argent ou en nature, au choix des contribuables, pour travaux de réparation et entretien de chemins vicinaux, voté pour l'année 1853, par délibération du Conseil municipal, en date du 1^{er} mai 1852, approuvée par M. le Préfet le 3 juillet 1852, ou établi d'office en vertu de l'arrêté de M. le Préfet, en date du 1^{er} juillet 1852.

JOURNÉE	Prix		TOTAL	NOMBRE D'ARTICLES
	par la force de travail comme assuré par le travail journalier	PROVISORIUM		
Journées d'hommes	248	10	258	10
Journées de chevaux	416	10	468	10
Journées de bœufs	212	10	272	10
Journées de vaches	+	+	+	+
Journées d'étais	21	10	25	10
Journées de voitures à trois chevaux et au-dessous	11	10	11	10
Journées de voitures à deux chevaux et au-dessous	11	10	11	10

14. Rôle d'imposition pour l'entretien des chemins vicinaux de Bessoncourt (1852)

La loi de 1836 donne la compétence financière aux communes pour l'entretien et la réparation de leurs voies de circulation. Il est encore possible de s'acquitter de cette charge en journées de travail, mais la majorité des habitants choisit de payer un impôt supplémentaire. Sur ce rôle d'imposition sont inscrites les contributions des habitants de Bessoncourt pour l'année 1853.
(Archives départementales du Territoire de Belfort 12 E dépôt 1 O 1) 31,4 x 48,5 cm

La Révolution ne bouleverse pas en profondeur l'organisation des Ponts et Chaussées.

Au contraire, cette institution se voit confortée en 1791 par la création d'une administration centrale rattachée directement au ministère de l'Intérieur et l'ouverture, en 1795, d'une école pour former ses ingénieurs.

Napoléon Ier s'intéresse aux routes essentiellement pour des raisons militaires, dans le but de déplacer au mieux et au plus vite des troupes vers les frontières. En 1804, il dote le corps des ingénieurs d'un uniforme. Entre 1811 et 1813, il fait réorganiser le système de classification des routes. Il maintient la division des routes en canton et la nomination d'un cantonnier comme responsable de chacune de ces sections. Les frais d'entretien des routes départementales doivent être assurés par les départements, ceux des chemins vicinaux par les usagers.

La Restauration ne change guère les choses. En 1836, la loi sur les chemins vicinaux précise que l'entretien fait partie intégrante des dépenses ordinaires des communes. Les municipalités mettent alors en place une imposition particulière (doc 14). Dans les grandes villes, les frais sont couverts par une augmentation des taxes d'octroi.



Bureau d'octroi de la ville de Belfort



Panneau indicateur à Felon

Les travaux routiers au XIX^e siècle



Aucun nouvel axe majeur n'est créé au XIX^e siècle.

Durant la Monarchie de Juillet, la loi de 1837 vise le réseau secondaire dont les lacunes sont rapidement résorbées.

Napoléon III nourrissant une véritable passion pour le chemin de fer, les ingénieurs des Ponts et Chaussées s'intéressent moins aux routes, si ce n'est pour améliorer les axes transversaux : l'idée est de mieux relier les villes sans chemin de fer à celles qui disposent de gares. En 1866, la loi confie aux départements la construction et l'entretien des routes départementales.

Les travaux de l'administration des Ponts et Chaussées dans le Territoire consistent essentiellement à rectifier des pentes, aligner les maisons dans la traversée des villages et améliorer la signalisation.

TRAVAUX D'ALIGNEMENT

Ils doivent faciliter la circulation dans les villes et villages tout en augmentant la vitesse des véhicules. Pour cela il est donc préférable de réaliser un certain nombre de travaux dans la traversée des villages pour supprimer les décrochements de façades ou les avancées de jardins sur la route. (doc 15)

TRAVAUX DE RECTIFICATION

Ces travaux s'inscrivent dans la continuité de ceux du siècle précédent. Ils ont un but similaire : réduire le pourcentage des pentes partout où cela est possible. Cela permet d'accroître sans danger la vitesse des voitures dans les montées ou bien d'augmenter le poids des marchandises transportées, ce qui facilite les échanges.

TRAVAUX DE SIGNALISATION

L'idée de planter des arbres le long des routes s'est imposée avec la conquête française, dès le XVIII^e siècle. Pour fournir ces arbres, Jean-Baptiste de Clinchamp crée une pépinière à Belfort. Ces plantations sont strictement réglementées (doc 16). L'essence des arbres est fixée par l'administration des Ponts et Chaussées, mais leur entretien et leur remplacement sont à la charge du propriétaire du terrain sur lequel l'arbre est planté. Tout au long du XIX^e siècle ces plantations se poursuivent. (doc 17)

L'installation de bornes le long des chemins n'est pas non plus une invention récente, les Romains le faisaient déjà le long des voies de leur empire. C'est sous le règne de Napoléon Ier que des bornes indicatrices sont systématiquement installées sur les routes de France. Au milieu du XIX^e siècle un modèle unique est défini pour toutes les routes du pays (doc 18). Des plaques de fonte commencent aussi à apparaître pour indiquer les directions et les distances.

Les travaux routiers au XIX^e siècle



Aucun nouvel axe majeur n'est créé au XIX^e siècle.

Durant la Monarchie de Juillet, la loi de 1837 vise le réseau secondaire dont les lacunes sont rapidement résorbées.

Napoléon III nourrissant une véritable passion pour le chemin de fer, les ingénieurs des Ponts et Chaussées s'intéressent moins aux routes, si ce n'est pour améliorer les axes transversaux : l'idée est de mieux relier les villes sans chemin de fer à celles qui disposent de gares. En 1866, la loi confie aux départements la construction et l'entretien des routes départementales.

Les travaux de l'administration des Ponts et Chaussées dans le Territoire consistent essentiellement à rectifier des pentes, aligner les maisons dans la traversée des villages et améliorer la signalisation.

TRAVAUX D'ALIGNEMENT

Ils doivent faciliter la circulation dans les villes et villages tout en augmentant la vitesse des véhicules. Pour cela il est donc préférable de réaliser un certain nombre de travaux dans la traversée des villages pour supprimer les décrochements de façades ou les avancées de jardins sur la route. (doc 15)

TRAVAUX DE RECTIFICATION

Ces travaux s'inscrivent dans la continuité de ceux du siècle précédent. Ils ont un but similaire : réduire le pourcentage des pentes partout où cela est possible. Cela permet d'accroître sans danger la vitesse des voitures dans les montées ou bien d'augmenter le poids des marchandises transportées, ce qui facilite les échanges.

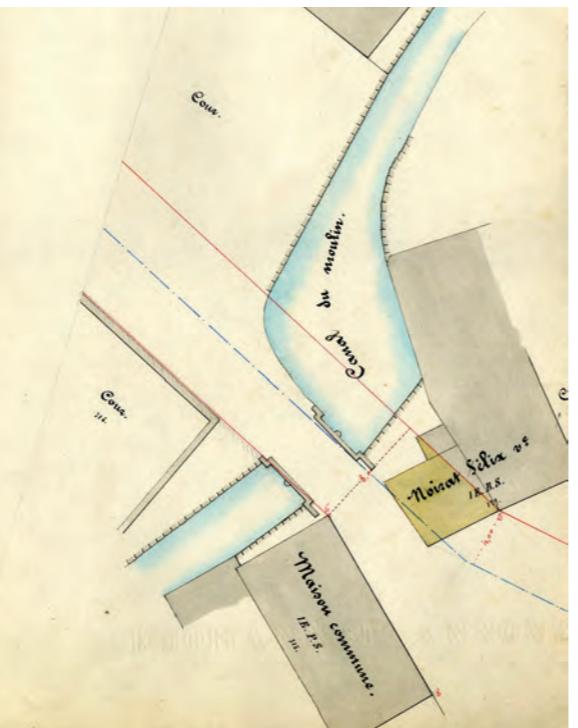
TRAVAUX DE SIGNALISATION

L'idée de planter des arbres le long des routes s'est imposée avec la conquête française, dès le XVIII^e siècle. Pour fournir ces arbres, Jean-Baptiste de Clinchamp crée une pépinière à Belfort. Ces plantations sont strictement réglementées (doc 16). L'essence des arbres est fixée par l'administration des Ponts et Chaussées, mais leur entretien et leur remplacement sont à la charge du propriétaire du terrain sur lequel l'arbre est planté. Tout au long du XIX^e siècle ces plantations se poursuivent. (doc 17)

L'installation de bornes le long des chemins n'est pas non plus une invention récente, les Romains le faisaient déjà le long des voies de leur empire. C'est sous le règne de Napoléon Ier que des bornes indicatrices sont systématiquement installées sur les routes de France. Au milieu du XIX^e siècle un modèle unique est défini pour toutes les routes du pays (doc 18). Des plaques de fontes commencent aussi à apparaître pour indiquer les directions et les distances.

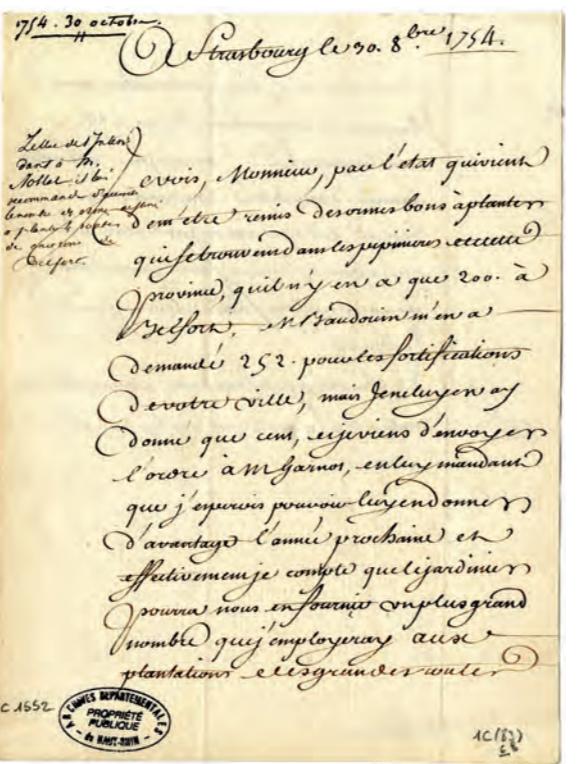
Pour faciliter la circulation dans les villages, l'administration des Ponts et Chaussées réalise des travaux d'alignement tout au long du XIX^e siècle. Sur ce plan de Flormont, les traits rouges représentent le futur tracé de la route, les parcelles en jaune sont expropriées et les immeubles frappés d'alignement sont à détruire.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 46 E dépôt 101) 336 x 30,8 cm



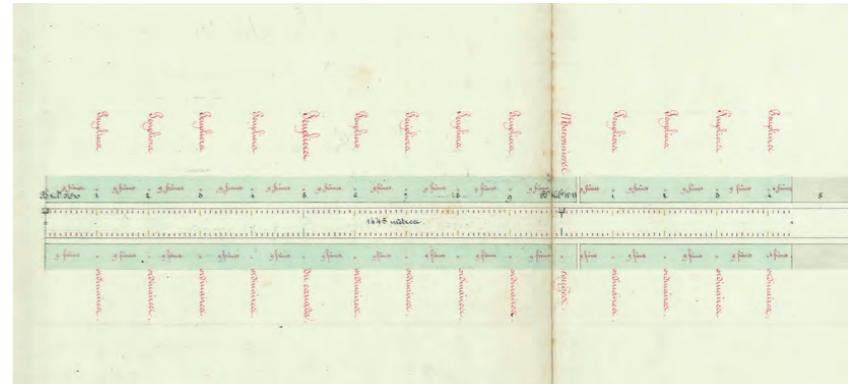
Cette lettre de M. de Lucé intendant d'Alsace à M. Noblat son subdélégué à Belfort, rappelle déjà la nécessité de planter et d'entretenir des arbres en bordure des routes royales. Les arbres sont à prélever dans les pépinières royales, mais leur entretien doit être assuré par les propriétaires mitoyens de la route.

*(Archives départementales du Haut - Rhin C
1552) 16,6 x 22,3 cm*



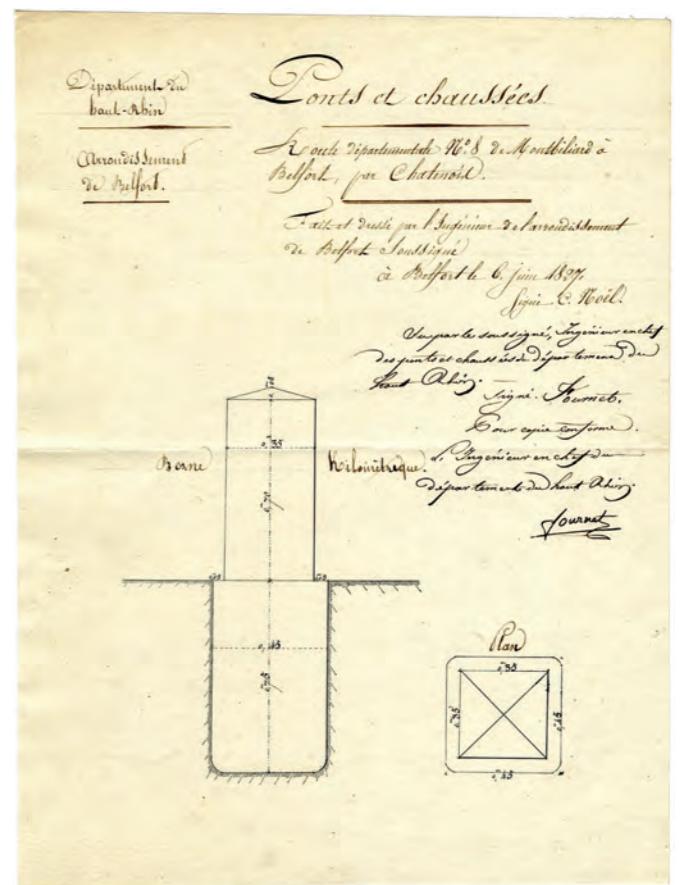
Depuis l'époque royale, les routes principales sont bordées d'arbres. Ces plantations sont à la fois esthétiques et pratiques puisqu'elles apportent de l'ombre sur le parcours des voitures.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 2 S 42) 230,8 x 30,3 cm



Ce modèle réglementaire de borne se développe tout au long du XIX^e siècle. La forme varie mais les informations restent identiques : numérotation de la voie et indication des kilomètres.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 2 S (HR) 866) 22x35 cm



La route et le rail du XVIII^e siècle à nos jours . 27

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DU TERRITOIRE DE BELFORT

PONTS ET CHAUSSEES ET SERVICE VICINAL

Ensemble des Routes Nationales et des Chemins de Grande Communication et d'Intérêt Commun

Fourniture d'Emulsion de Bitume

ADJUDICATION

A BELFORT

en l'Hôtel de la Préfecture, le 16 Décembre 1935

Le Lundi 16 Décembre 1935, à 15 heures, il sera procédé, en séance publique, par Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort ou son délégué, assisté des autres membres du bureau d'adjudication, et en présence de M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées dans les formes réglementaires, à l'adjudication, au rabais, sur soumission cachetée, des travaux de fourniture d'emulsion de bitume destinée à l'entretien des routes nationales et des chemins de grande communication et d'intérêt commun du Territoire de Belfort pendant l'année 1936.

Ces travaux sont évalués comme il suit :

LOT UNIQUE :

Fourniture de 200 tonnes d'émulsion de bitume asphaltique

Montant approximatif du lot : **80.000 francs**

CONDITIONS PRINCIPALES DE L'ADJUDICATION :

I. Pièces à soumettre au visa
Les pièces qui doivent, par application de l'annexe à l'article 8 bis des clauses et conditions générales, être soumises au visa préalable de l'ingénieur en chef, devront à peine de force majeure être déposées 10 jours au moins avant celui de l'adjudication, entre les mains de M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Belfort, 19, rue Gambetta.

Celui-ci les visera et les remettra au déposant, contre décharge, 5 jours au moins avant celle de l'adjudication.

II. Cautionnement provisoire
Le montant du cautionnement provisoire est fixé à 1.500 francs.

III. Communication des pièces du projet aux entrepreneurs
Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs, tous les jours excepté les dimanches et jours fériés :

Fait à Belfort le 7 Novembre 1935.

Belfort. — Imprimerie « La Frontière »

G. TABART-ROBERT.

19. Affiche d'adjudication pour l'achat de bitume

Le procédé de bitumage des routes, de plus en plus employé depuis le début du XXe siècle, nécessite de passer de nouveaux appels d'offre, comme celui lancé par les Ponts et Chaussées pour l'entretien courant des routes au cours de l'année 1936.
(Archives départementales du Territoire de Belfort 2 S 11) 34,6 x 49,4 cm

Les travaux du XX^e siècle



L'entretien courant des routes prend une nouvelle dimension au XX^e siècle. En effet depuis la fin du siècle précédent, le procédé du bitumage (doc 19), expérimenté dans les rues des grandes villes, s'est étendu aux routes nationales. Initialement, il ne s'agit que de recouvrir la chaussée d'une couche de bitume pour mieux y faire adhérer le gravier. Le cylindre, manœuvré à la main puis à l'aide d'engins motorisés, solidarise l'ensemble. Granulats et enrobés se perfectionnent avec le temps.

Le grand projet d'infrastructure routière du XX^e siècle dans le département est celui de l'autoroute A 36.

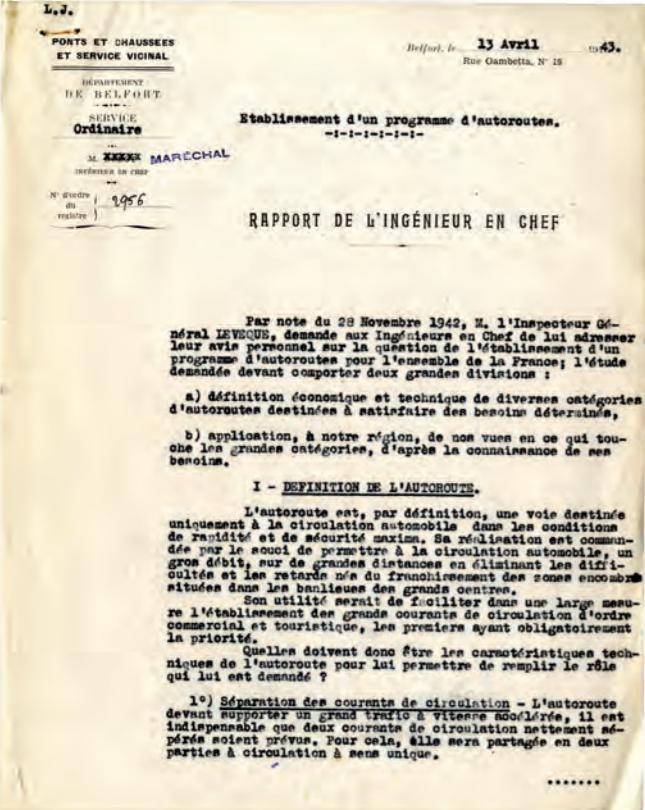
Les origines de ce nouvel axe sont à rechercher au cours de la seconde guerre mondiale. Intéressée par la création des autoroutes allemandes et italiennes, l'administration des Ponts et Chaussées réalise une enquête sur le sujet en novembre 1942.

Les ingénieurs du département et la Chambre de commerce répondent à l'enquête (doc 20 - 21). L'autoroute est alors uniquement perçue comme un moyen de relier de grands centres industriels aux grandes villes et aux aéroports pour la ventilation des produits de l'industrie et de l'agriculture. Certains envisagent une vitesse moyenne de 150 km/h. D'autres visionnaires estiment qu'il est possible que les touristes se servent de ces voies nouvelles et qu'il convient donc de penser à créer des espaces de stationnement, pour admirer le paysage, et des haltes pour la restauration et le repos des utilisateurs.

Le tracé le plus souvent évoqué est celui d'une liaison Boulogne-Bâle qui arriverait à Belfort depuis Langres et Vesoul, et qui en ressortirait pour Mulhouse puis Bâle. Le responsable de la subdivision de Giromagny imagine plutôt un tracé Plancher-Bas, Chaux, Les Errues, Fontaine et Valdieu.

La possibilité ou la nécessité d'un axe dans la vallée du Doubs pour relier le Rhône au Rhin est à peine évoquée.

Pour répondre à l'enquête nationale lancée par le conseil général des Ponts et Chaussées en 1942, l'ingénieur de Delle envoie son rapport. Selon lui l'autoroute ne peut que relier Paris à Bâle, l'hypothèse d'un tracé Lyon-Strasbourg lui semble à rejeter.
(Archives départementales du Territoire de Belfort 1202 W 9) 20,8 x 27 cm



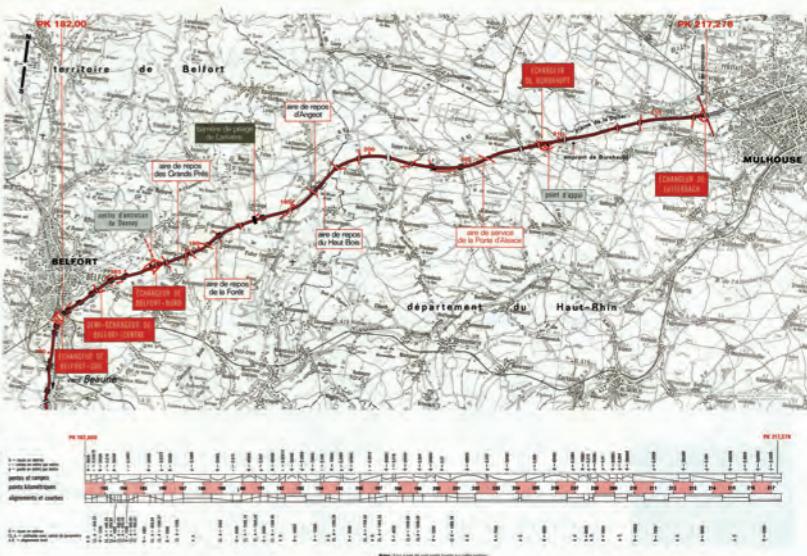
Ce rapport, beaucoup plus élaboré que le précédent, comporte de très nombreuses remarques techniques et pratiques, parfois visionnaires, quant à l'utilisation touristique de l'autoroute.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 1202 W 9) 21,5 x 27,1 cm

Plan des travaux entre Belfort et Mulhouse rs 1971)

Le projet lancé en 1942 ne voit le jour dans le département qu'au début des années 1970. Le tronçon Montbéliard-Belfort est réalisé par l'État, le reste du tracé de Dôle à Montbéliard et Belfort à Mulhouse est cédé en concession à la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône qui finance les travaux en échange de la perception d'un droit de péage.

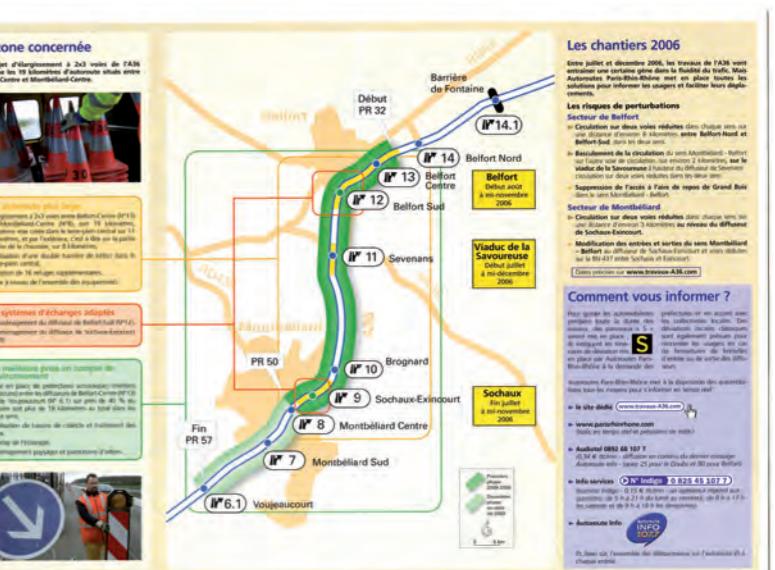
*Archives départementales du Territoire de
Fort 1095 W 259] 81.6 x 29.5 cm*



*Brochure de la société des autoroutes
Rhône-Rhône (2006)*

flux des véhicules empruntant le tronçon
Montbéliard - Belfort devant de plus en plus
lourd, des travaux d'élargissement de l'autoroute
pour la faire passer à 2 X 3 voies sont lancés en
mai 2006.

Archives départementales du Territoire de
l'Isle d'Orléans p. 1106 21 x 29,7 cm



Le chemin de fer dans le territoire

La bataille pour le rail à Belfort



MÉLANGES.

Belfort, le 3 août 1838.

— A encroître l'*Industriel Alsacien*, nous sommes peu foudrés à craindre que le nouveau chemin de fer projeté entre Mulhouse et Dijon ne touche point à notre localité : tant mieux. Nous l'avons dit et prouvé : les raisons qui veulent que nous soyons compris dans le tracé de ce chemin, intéressent la défense du territoire français autant que l'avenir commercial de notre ville. Elles ne sont pas moins impérieuses pour l'autorité que pour nous. Si Lecourbe, en 1815, n'eût pu se replier avec son petit corps d'armée sous le canon de notre fort, soixante mille Autrichiens envahissaient à marches non interrompues, l'intérieur de la France de ce côté-ci. Or, nous persistons à soutenir que, si un chemin de fer jongnant en dix heures de temps Bâle à Dijon nous tournait, toute l'importance militaire de notre position à l'embranchement des routes françaises s'en irait, et du haut de nos ouvrages de défense, de ces ouvrages où gisent des millions, nous pourrions voir un jour, au moyen de longues-vues, les wagons qui rouleraient une armée envahissante au centre de la Bourgogne. Il est fortement question, nous dit-on, de diriger le nouveau chemin sur Belfort par la vallée de Giromagny : mais à quel point faut-il prendre au sérieux cette assertion du journal de Mulhouse ? On se le rappelle ici : autrefois, comme aujourd'hui, il s'agissait fortement de comprendre Belfort dans le tracé du canal de jonction du Rhône au Rhin. Nos administrations locales s'endormirent là-dessus en pleine sécurité : vint ensuite ce canal à notre grand échissement, et notre commerce fut

écourté de moitié. Un seul moyen nous est offert aujourd'hui de reconquérir, autant que faire se peut, une partie des avantages commerciaux que le canal nous a enlevés : c'est d'obtenir que le nouveau chemin de fer nous traverse. On ne peut se dissimuler que des influences locales agissent quelquefois sur la direction des tracés de chemins de fer : la nôtre, dans cette circonstance, est d'autant plus aisée à faire valoir, qu'à l'intérêt local de notre commerce, s'associe un grave intérêt public, l'intérêt de la défense du territoire commun, supposé le cas d'une invasion étrangère.

Journal de Belfort et du Haut-Rhin
3 Août 1838

Monsieur le Maire et honorable ami,

» J'ai hâte de vous annoncer que nous avons la victoire. Le tracé par l'Ognon est adopté, et l'embranchement sur Monthéliard rejeté.

» Je vous salue de cœur.

Le général DE BELLONNET,
DÉPUTÉ DU HAUT-RHIN.

Journal de Belfort et du Haut-Rhin
9 Mai 1846

La question du chemin de fer dans l'arrondissement de Belfort se pose dès 1835 lorsque le préfet du Haut-Rhin lance une enquête d'utilité publique pour l'ouverture de la ligne Strasbourg-Bâle.

En 1837, la municipalité belfortaine proteste contre ce projet de ligne, qui, selon elle, détournerait une partie du trafic de marchandises à destination de Mulhouse.

Le projet d'une ligne Mulhouse-Dijon, que les frères Koechlin ont reçu l'autorisation d'étudier, intéresse vivement la municipalité. La crainte de voir adopté un tracé défavorable à Belfort ressurgit : le Journal hebdomadaire de Belfort et du Haut-Rhin s'en fait l'écho au cours du mois d'août 1838.

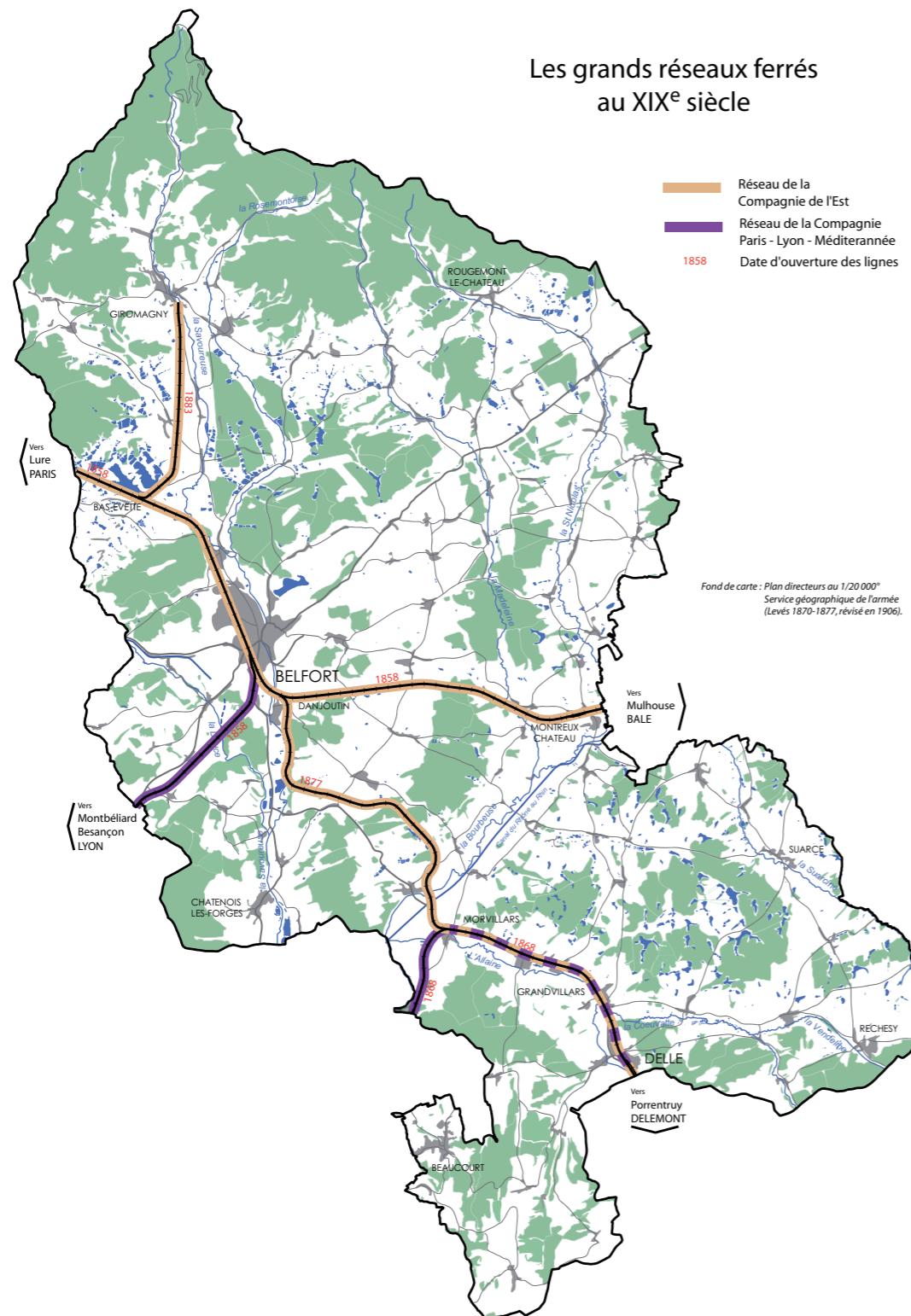
Les intérêts des villes candidates au passage de cette ligne divergent. En 1841, Besançon et Montbéliard font pression pour que la ligne emprunte la vallée du Doubs sans passer par Belfort. La municipalité réagit en proposant un tout autre tracé par la vallée de l'Ognon. La tension est à son comble en 1846, au moment du débat parlementaire. Le Journal hebdomadaire de Belfort et du Haut-Rhin publie un article par édition pendant neuf semaines de suite et l'influence politique exercée par le député du Haut-Rhin de Bellonet porte ses fruits. En mai, le Parlement adopte le tracé par la vallée de l'Ognon. Mais la grave crise financière que traverse le pays à partir de 1847, puis la révolution de 1848, enterrera le projet.

Napoléon III, très favorable au chemin de fer, en relance l'idée. La municipalité belfortaine, qui s'impatiente de voir débuter les travaux de la ligne Dijon-Mulhouse, adresse une supplique à l'Empereur le 19 juillet 1853. Plusieurs projets concurrents se voient attribuer des concessions.

Différents projets de lignes



Les grands réseaux ferrés au XIX^e siècle



La grande loi sur les chemins de fer de 1842 avait défini six axes prioritaires pour le développement des voies ferrées. Belfort ne se situait sur aucun de ces axes prioritaires.

LA HAISON DIJON-MULHOUSE

C'est le premier projet ferroviaire à voir le jour dans l'arrondissement de Belfort. L'enquête commodo et incommodo, sorte d'enquête d'utilité publique, est lancée par le préfet du Haut-Rhin en 1838 pour une liaison Mulhouse-Lyon.

Ce projet est fortement soutenu par la famille d'industriels mulhousiens Koechlin. Il s'articule avec une autre ligne qui doit relier Strasbourg à Bâle.

En 1842, trois tracés potentiels sont retenus, la préférence des Ponts et Chaussées allant au tracé dans la vallée du Doubs qui éviterait Belfort. Dix ans plus tard, après bien des vicissitudes, le projet est découpé en plusieurs tronçons et soumis à concession : la partie Dijon-Besançon revient à la société des Chemin de fer de Dijon à Besançon, le tronçon Besançon-Belfort à la Compagnie Paris Lyon. La ligne de Dijon à Besançon est ouverte le 7 avril 1856.

En 1857, la Compagnie du Paris-Lyon Méditerranée naît de la fusion de plusieurs compagnies. L'année suivante, elle inaugure la desserte de Belfort.

LA HAISON PARIS-MULHOUSE

Ce projet entre en concurrence avec le précédent, mais il assure à la ville de Belfort une position de carrefour.

La concession est accordée à la Compagnie de l'Est en 1853. Les travaux sont entamés simultanément aux deux extrémités de la ligne. En 1857, l'ouverture est partielle : il est possible d'aller de Paris à Langres et de Mulhouse à Dannemarie.

En avril 1858, le tracé en entière ouvert à la circulation après l'inauguration des deux derniers tronçons : Dannemarie–Belfort le 15 février et Vesoul–Belfort le 16 avril.

LES LIGNES D'INTÉRÊT INDUSTRIEL

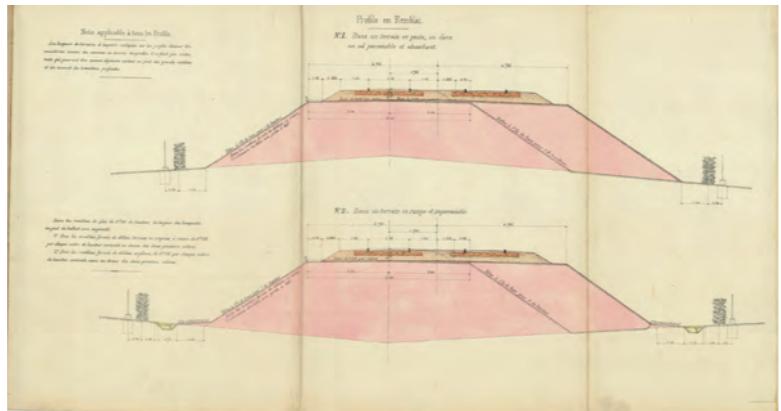
Des projets à caractères plus locaux voient le jour sous l'impulsion des industriels de la région.

Le premier projet de ce type est le tracé prévu pour relier les grands sites de production de la région de Montbéliard à ceux du sud du Territoire. L'idée commence à faire son chemin dès 1855. En 1857 la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée reçoit la concession. Les travaux commencent en 1866 sur la ligne Montbéliard-Delle par Beaucourt et Morvillars qui ouvre en 1868.

Le succès de la ligne incite les autorités locales à prendre contact en 1866 avec les autorités suisses dans l'idée d'utiliser le tronçon Morvillars-Delle pour créer une liaison Belfort-Porrentruy. La guerre franco-prusienne de 1870-1871 gèle les pourparlers. Finalement le tracé Belfort-Delle est inauguré en 1877, et la Compagnie de l'Est reprend l'intégralité de l'exploitation de la ligne.

La seconde ligne à vocation essentiellement industrielle est la liaison Bas-Evette-Giromagny, concédée à la Compagnie de l'Est en 1883.

Ce plan détaille les travaux à réaliser par la Compagnie de l'Est, concessionnaire de plusieurs lignes dans le territoire de Belfort, pour installer le ballast et les voies de chemin de fer.
(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 107) 224,3 x 30 cm



Le syndicat d'irrigation de la plaine de Morvillars s'élève contre la réalisation de la voie ferrée Montbéliard-Delle. Les inquiétudes portent essentiellement sur la voie en remblais qui risque de créer des inondations et un mauvais écoulement des eaux sur les terres agricoles du village.

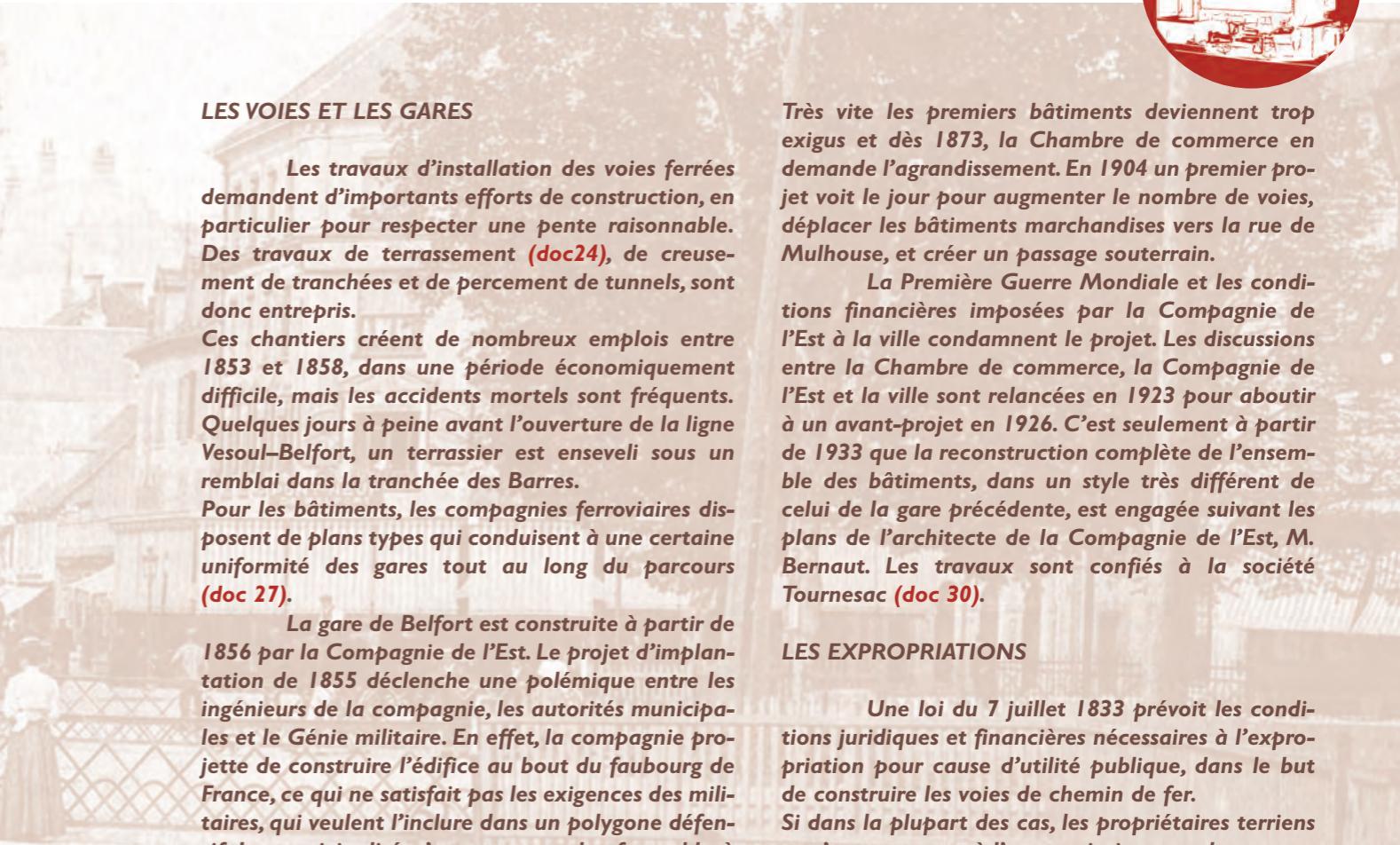
(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 57) 20,9 x 30,6 cm



Ce plan accompagne les réclamations du syndicat d'irrigation de Morvillars contre le projet de ligne ferroviaire.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 57) 41,9 x 31,2 cm

Constructions et difficultés



LES VOIES ET LES GARES

Les travaux d'installation des voies ferrées demandent d'importants efforts de construction, en particulier pour respecter une pente raisonnable. Des travaux de terrassement (doc24), de creusement de tranchées et de percement de tunnels, sont donc entrepris.

Ces chantiers créent de nombreux emplois entre 1853 et 1858, dans une période économiquement difficile, mais les accidents mortels sont fréquents. Quelques jours à peine avant l'ouverture de la ligne Vesoul-Belfort, un terrassier est enseveli sous un remblai dans la tranchée des Barres.

Pour les bâtiments, les compagnies ferroviaires disposent de plans types qui conduisent à une certaine uniformité des gares tout au long du parcours (doc 27).

La gare de Belfort est construite à partir de 1856 par la Compagnie de l'Est. Le projet d'implantation de 1855 déclenche une polémique entre les ingénieurs de la compagnie, les autorités municipales et le Génie militaire. En effet, la compagnie projette de construire l'édifice au bout du faubourg de France, ce qui ne satisfait pas les exigences des militaires, qui veulent l'inclure dans un polygone défensif. La municipalité n'est pas non plus favorable à cet emplacement car les passages à niveau couperaient l'axe routier de Paris à Bâle (doc 29), et déséquilibreraient le schéma urbain en créant autour de la gare un nouveau quartier peu intégré à la vieille ville.

Le conseil municipal se prononce pour une gare au plus près de la porte de France, mais c'est finalement la compagnie qui obtient gain de cause (doc 28).

Très vite les premiers bâtiments deviennent trop exigus et dès 1873, la Chambre de commerce en demande l'agrandissement. En 1904 un premier projet voit le jour pour augmenter le nombre de voies, déplacer les bâtiments marchandises vers la rue de Mulhouse, et créer un passage souterrain.

La Première Guerre Mondiale et les conditions financières imposées par la Compagnie de l'Est à la ville condamnent le projet. Les discussions entre la Chambre de commerce, la Compagnie de l'Est et la ville sont relancées en 1923 pour aboutir à un avant-projet en 1926. C'est seulement à partir de 1933 que la reconstruction complète de l'ensemble des bâtiments, dans un style très différent de celui de la gare précédente, est engagée suivant les plans de l'architecte de la Compagnie de l'Est, M. Bernaut. Les travaux sont confiés à la société Tournesac (doc 30).

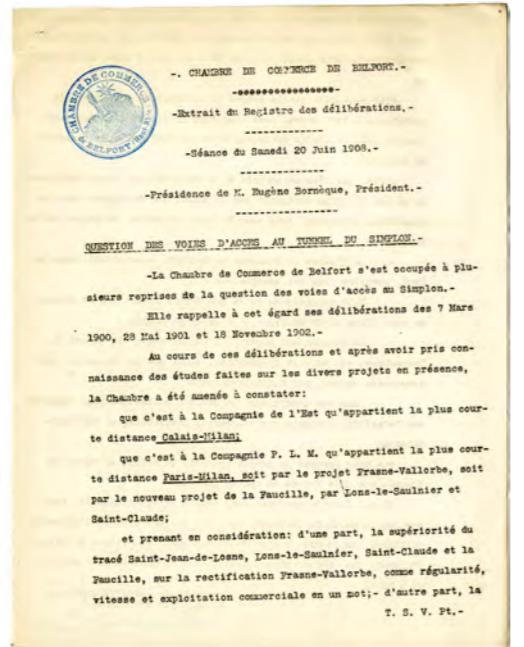
LES EXPROPRIATIONS

Une loi du 7 juillet 1833 prévoit les conditions juridiques et financières nécessaires à l'expropriation pour cause d'utilité publique, dans le but de construire les voies de chemin de fer.

Si dans la plupart des cas, les propriétaires terriens ne s'opposent pas à l'expropriation pour la passage ou l'élargissement d'une route, ils sont très réticents pour les voies de chemin de fer, n'en voyant pas l'intérêt immédiat pour leur propre usage (doc 25-26). Les contentieux se règlent devant les tribunaux.

31. Délibération de la Chambre de Commerce de Belfort concernant le percement d'un tunnel ferroviaire sous le Ballon d'Alsace (1908)

C'est la Chambre de commerce de Belfort qui est porteuse de ce projet. La délibération prise à ce sujet en 1908 est diffusée à toutes les chambres consulaires du grand quart nord-est pour accélérer le lancement des travaux.
(Archives départementales du Territoire de Belfort 3 J 176) 20,8 x 27 cm



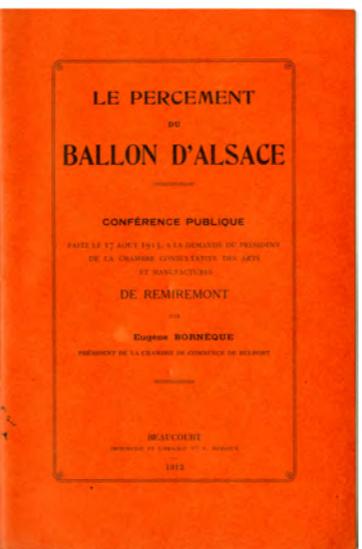
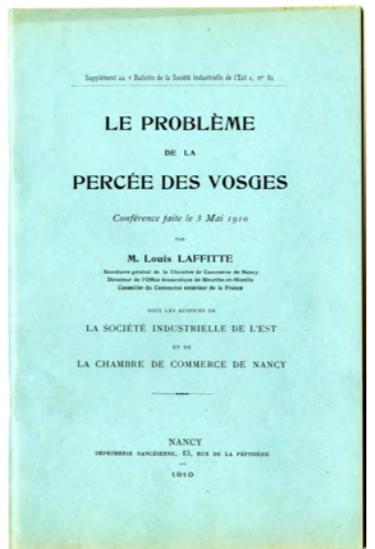
33.

a) Plaquette d'une conférence sur les difficultés du percement des Vosges (1910)
15,5 x 23,8 cm

b) Plaquette d'une conférence sur le percement du Ballon d'Alsace (1913)

La Chambre de commerce organise régulièrement des conférences pour expliquer l'intérêt du projet et pour fédérer les moyens financiers de sa mise en œuvre.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 3 J 176) 15,9 x 24 cm



a.

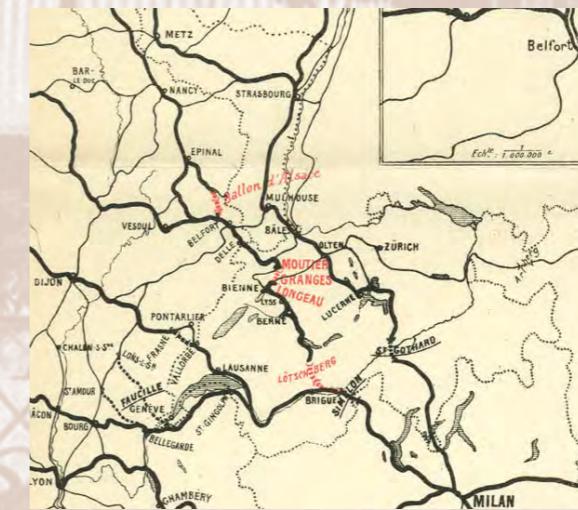
b.

Le projet de percement des Vosges



Un grand projet ferroviaire apparaît en 1876, le percement des Vosges pour créer une liaison directe Belfort-Epinal. L'idée découle de l'annexion de l'Alsace et de la Moselle par l'Empire allemand. Cette nouvelle liaison vise à détourner, au profit de Belfort et de la France, le trafic international vers la Suisse et l'Italie qui emprunte la ligne Strasbourg-Bâle (doc 32).

Le projet est soutenu par la Chambre de commerce qui organise un groupe de travail dans le but de faire pression sur les Chambres de commerce du quart nord-est de la France (doc 31).



32. Plan du projet de percement du tunnel du Ballon d'Alsace (sd)

Ce plan présente l'idée générale du projet qui est liée à des projets concomitants en Suisse pour le percement des Alpes bernoises. Ce nouveau tracé aurait permis de relier Calais et Bruxelles à Milan en passant par Belfort.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 20) 52,7 x 37,3 cm

La route et le rail du XVIII^e siècle à nos jours . 39

27. Plan modèle d'une gare sur les lignes de la compagnie de l'Est (sd)

La compagnie concessionnaire de la ligne Paris-Mulhouse est également en charge de la construction des bâtiments. Il existe une série de plans modèles pour les gares, ce qui conduit à une unité de style, des portes de Paris jusqu'à Mulhouse, même pour les petites gares de campagne. La taille varie en fonction de l'importance de la ville.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 3) 74 x 52,2 cm



28.

.a Carte postale de la première gare de Belfort
.b Carte postale des quais de la première gare de Belfort

.c Carte postale : vue générale de la première gare de Belfort

La première gare est construite par la Compagnie de l'Est sur le modèle usuel de cette société. Elle se situait un peu plus au sud que le bâtiment voyageur actuel.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 7 fi 216-1/153-2034) 14x9 cm



a.



b.

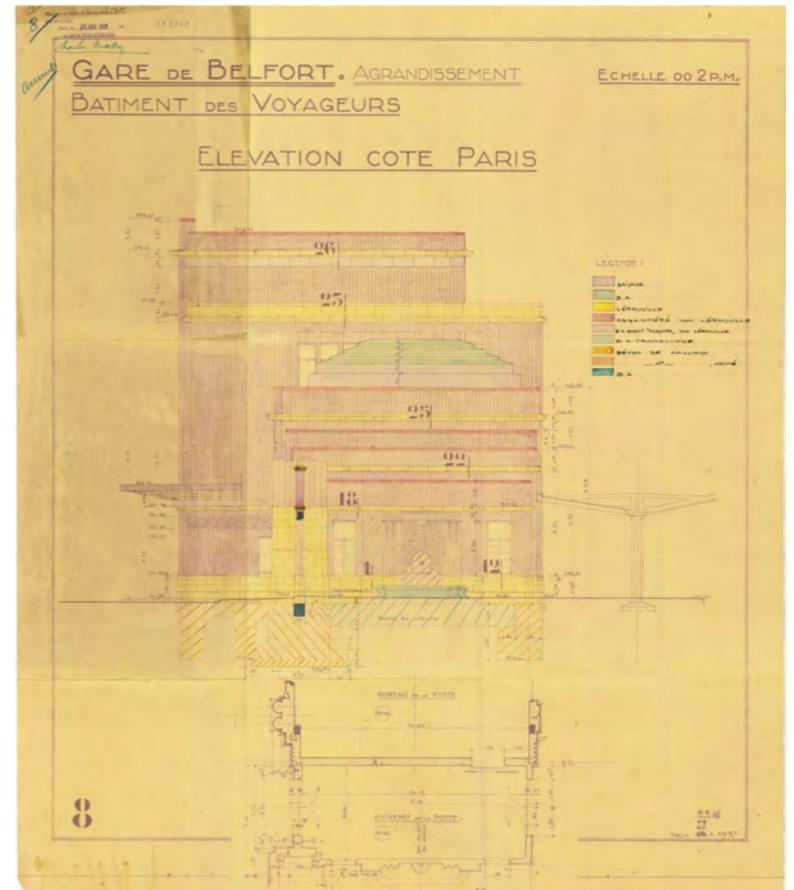


c.

29. Carte postale du passage à niveau près de la gare de Belfort

La ligne Paris - Mulhouse coupait la ville en deux. Le passage à niveau sur la nationale 19 était de plus en plus gênant au fur et à mesure du développement du transport automobile. La ville et la compagnie se sont donc mises d'accord pour le faire disparaître et construire le pont Michelet.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 7 fi 2168) 14 x 9 cm



30. Plan des matériaux à utiliser pour la nouvelle gare de Belfort (1937)

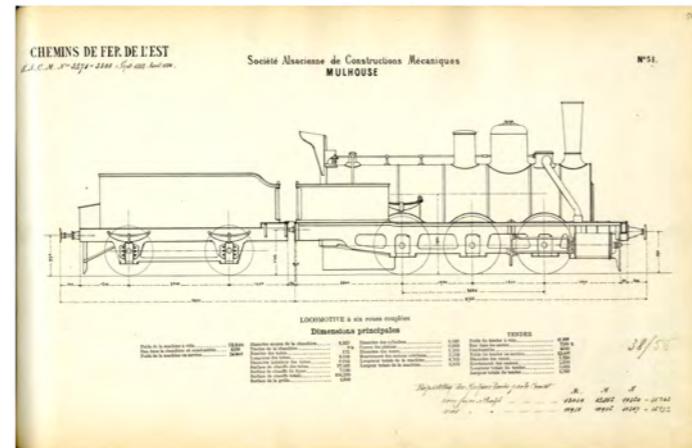
L'idée d'agrandir la gare, en particulier pour sa partie marchandise, est débattue à la Chambre de commerce dès 1873. Mais le financement d'un tel projet ne trouvant pas de solution simple, les travaux sont sans cesse repoussés jusqu'en 1934. La nouvelle gare est dessinée par les architectes de la Compagnie de l'Est dans un style plus contemporain qui emprunte tout à la fois au nord de la France, avec un habillage de brique et un beffroi-horloge, et à la décoration mauresque.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 38 J 241) 69,2 x 80,7 cm

35. Catalogue des locomotives produites par la SACM (après 1913)

Ce catalogue présente plusieurs dizaines de locomotives différentes construites dans les usines de la SACM. Le modèle retenu a été fourni à la Compagnie de l'Est pour ses grandes lignes. Ce type de locomotives circule au début du XX^e siècle sur la ligne Paris-Mulhouse.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 96 J 254) 75 x 23 cm



36. Plaque apposée sur les locomotives (1902)

Cette plaque d'identification était destinée aux locomotives sortant des ateliers de Belfort.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 20 Fi 12) 23 x 10 cm



37. Girouette posée sur les ateliers de la SACM (fin XIX^e siècle)

Cet objet insolite a été fabriqué par les ouvriers des ateliers de locomotives pour orner le toit de leur bâtiment et en signaler ainsi l'activité.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 20 Fi 2) 70 x 30 x 4 cm



Belfort, centre de production de matériel ferroviaire



L'annexion de l'Alsace-Moselle conduit certains industriels du Haut-Rhin à installer des succursales dans le Territoire de Belfort pour échapper aux nouvelles taxes douanières qui frappent leurs productions.

La Société Alsacienne de Construction Mécanique joue un rôle de premier plan dans l'industrialisation de la ville de Belfort en venant s'y implanter en 1879.

Les terrains choisis dans la plaine du Mont sont idéalement situés le long de la voie de chemin de fer Paris-Bâle.

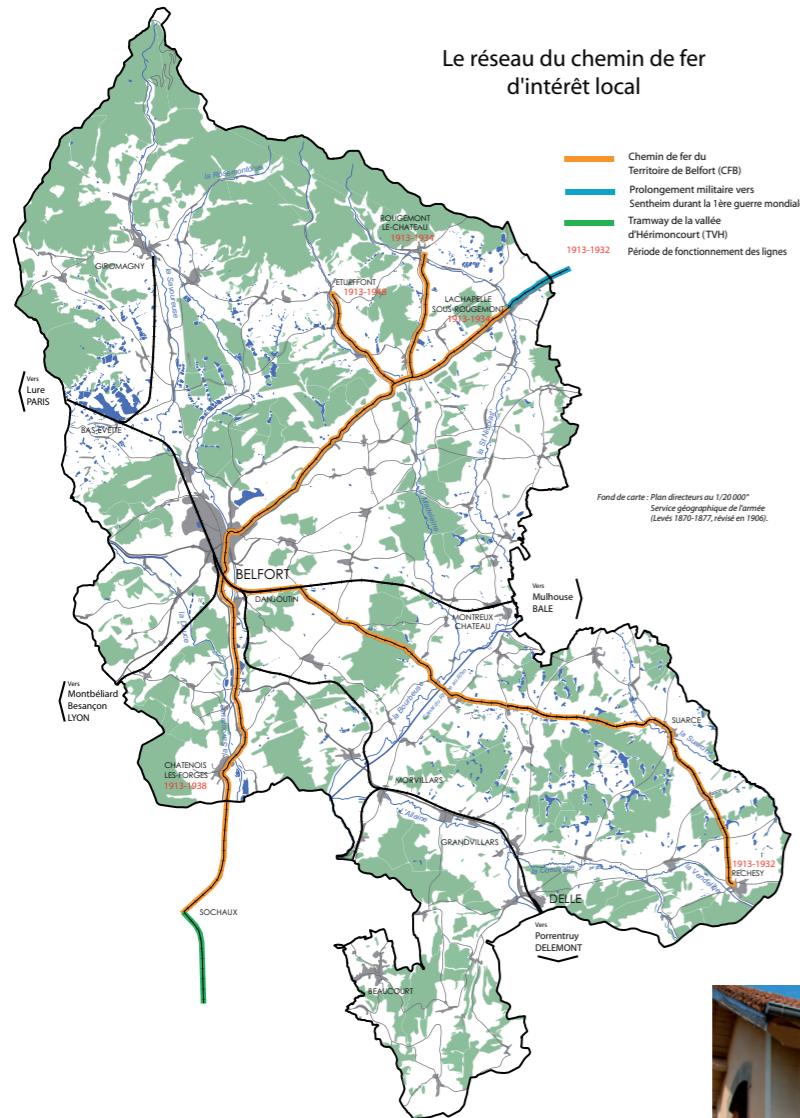
La première locomotive à vapeur sort des ateliers en 1880. (doc 34-35).

La société diversifie sa production en fabriquant notamment des moteurs électriques pour tramway qui équipent le chemin de fer d'intérêt local. En 1924 les premières locomotives électriques sortent des ateliers belfortains.



34. Photographies des ateliers de la SACM (vers 1911)
Plusieurs albums photographiques, sans doute réalisés vers 1911 par Ernest Mésière, présentent l'usine de Belfort, dont les ateliers de montage des locomotives.

(Archives départementales du Territoire de Belfort Delta 2206/3) 56 x 21,5 cm



Le chemin de fer d'intérêt local

Un projet de chemin de fer local à voie étroite voit le jour après que des industriels du Doubs ont mis en chantier un tel projet dans le Pays de Montbéliard. Ce tramway de la vallée d'Hérimoncourt entre en fonction dès 1886 et s'arrête à Sochaux. Des contacts sont pris avec les autorités départementales du Territoire de Belfort pour prolonger cette ligne. Mais le Conseil Général préfère un projet autonome qui prend forme avec la déclaration d'utilité publique de novembre 1909.

C'est un entrepreneur du Mans qui remporte la concession avec un projet moderne faisant appel à la traction électrique. La sous-station d'alimentation qui distribue l'électricité produite par les Houillères de Ronchamp est installée près de l'étang des Forges avec le dépôt des machines. Les voies suivent en général le bord des routes du département. Les autorités militaires se sont en effet opposées, pour des raisons défensives, à la construction de remblais trop importants en rase campagne.

La gare centrale est construite par Gustave Umbdenstock et Eugène Lux près de la vieille ville de Belfort, à côté du marché couvert (doc 39-40).

De là partent trois lignes principales :

- > Vers le sud-ouest jusqu'à Sochaux (doc 38)
- > Vers le sud-est jusqu'à Rechésy
- > Vers le nord-est, la ligne se divisant en trois embranchements aux Errues pour Etueffont, Lachapelle-sous-Rougemont ou Rougemont-le-Château.



38. Plan de la ligne de Châtenois-les-Forges (1906)

Les trois lignes du chemin de fer local suivaient le tracé des routes sur la grande majorité de leur parcours. Cette carte indique l'emplacement des gares et des haltes-voyageurs.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 127) 156,6 x 30,3 cm



39. Dessin de la gare des voyageurs du chemin de fer d'intérêt local à Belfort (1910)

La construction de la gare est confiée aux architectes G. Umbdenstock et E Lux. La gare des voyageurs est construite en grès rose pour s'harmoniser avec le rempart tout proche. Les armoiries des villes desservies ornent les façades.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 361) 57,4 x 30,7 cm



40. Dessin de la halle aux marchandises du chemin de fer d'intérêt local à Belfort (1910)

La gare marchandise est conçue pour s'harmoniser avec le marché couvert derrière lequel elle est construite. On retrouve donc les piliers de fonte et le décor de briques vernissées.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 361) 40,1 x 30,6 cm



41. Carte postale de l'automotrice électrique (vers 1913)

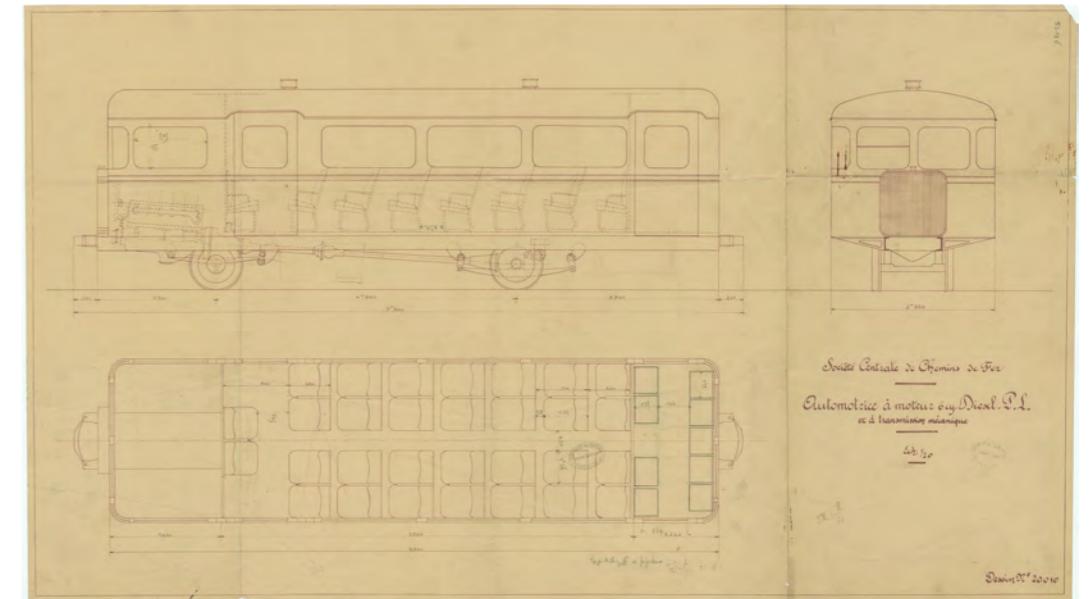
Le choix du matériel se porte sur des automotrices électriques dont le moteur est fabriqué par la SACM. On voit sur cette carte postale un convoi en gare de Rougemont le château avec la motrice qui transporte aussi les voyageurs et des fourgons pour les marchandises.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 7 fi 2412) 13,4 x 9,1 cm

42. Plan de l'automotrice diesel (vers 1935)

Dans les années 1930 la question du renouvellement du matériel roulant est posée. Les automotrices diesel remplacent la traction électrique. Le constructeur a ajouté, au crayon, les modifications demandées par la compagnie.

(Archives départementales du Territoire de Belfort 5 S 186) 74,6 x 42,3 cm



Bibliographie

BELFORT — Le Passage à Niveau

GÉNÉRALITÉS SUR LES TRANSPORTS ET LES TRAVAUX PUBLICS

- Franche Comté terre d'Europe, les communications en Franche-Comté, C.R.D.P., Besançon, 1978.
- HAAS Pierre, Histoire du Territoire de Belfort, Rougemont-le-Château, 1968.
- REVERDY Georges, Les travaux publics en France 1817-1847, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.
- SCHOULER Georges et Filbert Pierre, Géographie du Territoire de Belfort, Ingersheim, SAEF, 1979.
- STUDENY Georges, L'invention de la vitesse, France XVIIIe-XXe siècle, Paris, Gallimard, 1995.
- Les transports dans les Vosges au XIX^e siècle, Archives départementales des Vosges, 2000.

LES ROUTES

- BRAUN Jean, Histoire des routes en Alsace des origines à nos jours, Association des publications près les Universités de Strasbourg, 2^e édition, 1988.
- CHATEAUDON Jean-Luc, La question routière dans le département du Haut-Rhin (1800-1870), Thèse d'histoire, Université Marc Bloch, Strasbourg, 2005.
- MESQUI Jean, Chemins et ponts, Paris, Desclée de Brouwer, 1994.
- PEZAY Alexandre, marquis de, Les soirées helvétiques, alsaciennes et fran-comtoises, Amsterdam, 1771.
- REVERDY Georges, Les routes en France au XIX^e siècle, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1993.
- « Souvenir d'un montagnard d'après le manuscrit de Georges Simon », Bulletin de la Société belfortaine d'émulation n° 11, 1892, p. 22 à 36.
- VACANT Claude, Du cantonnier à l'ingénieur, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2001.
- Voyage de Guibert dans diverses parties de la France et en Suisse, Paris, 1806.
- WERNER Robert, Les Ponts et Chaussées d'Alsace au XVIII^e siècle, Strasbourg, 1929.

LE CHEMIN DE FER

- « Belfort 1870-1970 », La vie du rail, n° 1245, juin 1970.
- CARON François, Histoire des chemins de fer en France (1740-1937), Paris, Fayard, 1997-2005, 2 vol.
- CHAPUIS Jean, « Les chemins de fer d'intérêt local du Territoire de Belfort ou trois modes de traction en trente cinq ans », La revue bimestrielle de la fédération des amis des chemins de fer secondaires, p. 4 à 21, n° 79, 1967.
- La compagnie des chemins de fer de l'Est (1854-1937), catalogue d'exposition, Archives départementales des Vosges, 2005.
- CUYNET Jean, Histoire du rail en Franche Comté, La Régordane, 1989.
- DATTLER Philippe, Grosboillot Bernard, Sellier François, « Projet de percement du Ballon d'Alsace », La Vosge, n° 21, juin 1998, p. 4 à 8.
- DREYFUS Samuel, « La municipalité de Belfort et la question des chemins de fer », Bulletin de la société belfortaine d'émulation, n° 50, 1936, p. 243-253.
- Histoire d'Alsthom à Belfort de la S.A.C.M. à G.E.C Alsthom, Mulhouse, s.d.
- PALAU François et Maguy, Le rail en France, les 80 premières lignes, 1828-1870, Paris, 1995-2004, 4 vol.
- PETIT Bernard, le tramway dans le Territoire de Belfort, Franche-Comté édition, 2003.

Catalogue de l'exposition

"Chemin faisant" Novembre 2006

préparée par les Archives départementales du Territoire de Belfort
sous la direction de Xavier LAURENT conservateur du Patrimoine.

Textes

Xavier LAURENT

Jean-Christophe TAMBORINI

Numérisation

Olivier BILLOT

Photographies

Jean-François LAMI

Cartographie

David CODDET

Conception du catalogue

Agence Privée Besançon

Impression

Imprimerie Schraag

REMERCIEMENTS

Service communication

du Conseil Général du Territoire de Belfort

M. Serge TISSERAND,

Mme Nathalie GAUTHIER,

M. Alain PONCET.

Pour l'accueil de l'exposition

M. Jean-Pierre BENOIT,

président de la Chambre de commerce

et d'industrie du Territoire de Belfort.

Mme Aline LALOUX,

chargée de la communication

à la Chambre de commerce

et d'industrie du Territoire de Belfort.

Pour le prêt de documents

M. Jean-Luc EICHENLAUB,

directeur des Archives départementales

du Haut-Rhin.

M. Frédéric FERRAND,

directeur général d'Alstom Transport,

M. Michel RILLIOT,

président de la société belfortaine d'émulation.

