

Le chemin du fer ne passera pas par Pesmes!

1861: La commune de Pesmes et le projet de ligne de chemin de fer de Gray à Ougney.

Le déterminisme géographique ou les richesses et la volonté locales ne suffisent pas toujours à garantir le développement social et économique d'une commune. Le progrès, dépend aussi et surtout de décisions extérieures et de politiques d'aménagement plus globales et structurantes. Dans ce cadre l' élu local, représentatif et légitimé, mais loin du vrai pouvoir se trouve confronté à l'exercice parfois impitoyable et double de la prise en compte de l'utilité publique et de la défense de l'intérêt particulier de son territoire et de ses habitants.

Les exemples concrets ne manquent pas, qui influent définitivement sur l'évolution du développement communal... on peut parler de l'application récente de la « loi Notre » et la création de communautés de communes déconnectées de leur « bassin de vie », du projet actuel de zone commerciale et artisanale des « quatre Fesses » en totale infraction avec les règles d'un aménagement cohérent... Les enquêtes publiques ne changent généralement pas grand chose à la validation officielle du projet.

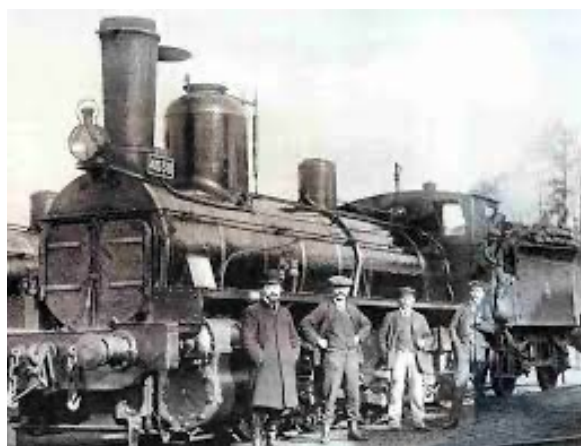
Dans ce même cadre, il y a plus de 150 ans, en 1861 le conseil municipal de Pesmes consulte, enchaîne les réunions, mobilise les décideurs et se bat sans relâche pour défendre la survie de son économie. Explications...

Au cours de cette seconde moitié du XIX^{ème} siècle la révolution industrielle aborde une phase délicate et recherche un souffle nouveau. La métallurgie entre en crise avec le jeu de la concurrence internationale, la baisse des prix, le remplacement du combustible végétal par la houille et le coke... A Pesmes Madame Dornier, une des plus importantes « maitre de forges » de la région n'est plus en capacité de gérer lucidement ses usines... Malgré la terrible épidémie de choléra de 1854 et ses 231 victimes, il y a seulement 7 ans, la population s'est redressée et l'activité agricole connaît une belle phase de prospérité. Le vin de la Bouloie et des coteaux voisins s'exporte vers l'Alsace et les régions du sud. Les nouvelles venues de ces contrées méridionales parlent de maladies des vignes (le phylloxera) mais n'inquiètent pas vraiment nos vendangeurs.

Une bonne nouvelle?

Depuis quelques mois, l'actualité locale tourne en boucle au sujet du projet de création du chemin de fer de liaison entre Gray et Ougney-Fraisans dont on connaît l'importance économique.

Pour bien comprendre la situation il faut savoir que le réseau ferroviaire de l'époque ne comprend que les grands axes Mulhouse-Besançon-Dijon, la Ligne Nancy-Gray- Dijon par l'embranchement de Villers les Pots. La perspective d'ensemble portée par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon envisage à plus long terme un maillage en direction de Besançon par Marnay. Évidemment chacun se réjouit de la décision de l'Empereur Napoléon III de venir au secours de la métallurgie comtoise. Si chacun voit dans cette décision une planche de salut ou du moins la garantie d'une relance de l'activité. Les discussions se focalisent sur le choix du tracé car trois hypothèses sont sur la table: l'une passant par Montagney, une autre passant près de l'ancien télégraphe de Chaumerenne, à environ 200 mètres du premier et une troisième proposition située à environ 3 kilomètres de Pesmes.



La locomotive du développement.

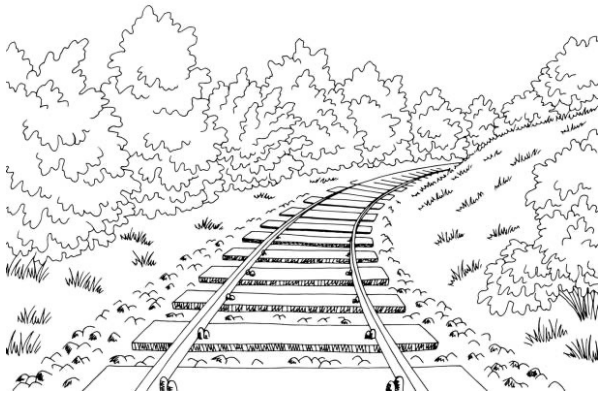
Le Maire du chef lieu de canton, François Eugène BOURDIN n'ignore rien des vertus de la ligne droite, mais en bon médecin il sait la plus grande efficacité de l'artère qui irrigue tous les organes possibles de surcroît s'il lui paraissent vitaux. Aussi démonte-t-il scrupuleusement les deux premiers tracés: « ... par Montagney, le chemin de fer, en partant d'Ougney aurait sa première station à 3 kilomètres de ce village, sur la route de Besançon à Dijon, et cette station se trouverait à 2 kilomètres de Pagny et à environ 5 kilomètres de Thervay, puis passerait derrière l'Abbaye d'Acey en traversant le bois de Vaudenay et la prairie de Montagney, suivant à mi-côte la vallée devant le village de Montagney traverserait la route de Vesoul, entrerait dans les bois de la commune de Valay, et arriverait au vieux fourneau de Valay appartenant à M. Robinet ou à peu de distance il y aurait une station dite la station de Valay.

Ce tracé ne satisfait ni l'intérêt général, ni l'intérêt particulier, en effet: la station de Valay se trouverait à 10 kilomètres de Pesmes, à 12 kilomètres des forges de Pesmes, à 6,8,10 et 12 kilomètres des 3/4 des communes du canton de Pesmes, aussi sans chemin praticable pour y parvenir, et avec l'inconvénient, arrivé à Breslilly, d'avoir la rivière à traverser en bac, ajoutant que pour cette voie on s'éloigne considérablement de Gray chef lieu de notre arrondissement et que pour arriver dans cette dernière ville l'on aurait le double de chemin par la route ordinaire.

Le bois du Vaudenay dépend de l'Abbaye d'Acey, cette abbaye est occupée par des frères Trappistes qui commencent à défricher le bois pour former un établissement agricole considérable, cette belle propriété, coupée par le chemin de fer, ce serait une grande perte qui probablement déterminerait les frères à l'abandonner, après toutefois avoir reçu de la Compagnie du chemin de fer une grande indemnité en rapport au dommage causé. D'un autre côté, ce bois du Vaudenay se trouve sur un sable mouvant provenant d'alluvions et recouvrant un terrain de prairie humide, un chemin de fer construit naturellement et non sur pilotis sur un pareil sol est-il bien solide?... »

Des tracés sans intérêt

« ... D'Ougney à Valay, par ce tracé on ne rencontrerait que Montagney, population de 600 habitants et Mottey Besuche, population de 200 habitants, et tous deux villages uniquement agricoles.



Vers quelle direction?

Ce chemin de fer passerait à l'extrémité du canton de Pesmes et à l'extrémité des cantons de Marnay et Gy. La distance de Marnay à Valay est de 16 kilomètres et celle de Valay à Gy est d'au moins 18 kilomètres; Valay et ses quelques communes voisines ne pourraient s'en servir pour communiquer au chef lieu du canton; même inconvénient dès lors existerait pour Pesmes, ses nombreuses communes environnantes, son importante usine, ainsi que pour ses relations avec Gray. Et comme il n'y aurait plus de voitures publiques il faudrait se procurer à grands frais des chevaux et des voitures ou aller à pied.

Ce chemin de fer serait sans intérêt pour les cantons de Marnay et Gy, ruineux pour celui de Pesmes et pour ses importants établissements. Il créerait des difficultés très grandes aux personnes qui auraient à faire dans les localités susdites. La

Compagnie de son côté ne ferait pas ses frais, et elle serait autorisée à dire dans quelques années à l'Etat et à la ville de Besançon : comparé à une ligne directe Besançon à Gray, ce chemin de fer n'allonge le parcours que de 20 kilomètres; au lieu d'être productif, il m'est onéreux, ainsi qu'au Gouvernement qui garantit aux actionnaires l'intérêt de leur argent à quatre pour cent, alors, pourquoi faire encore un nouveau chemin de fer à 7 ou 8 kilomètres seulement du premier? Ce chemin, comme l'autre ne rapportera rien et créera une charge nouvelle au Trésor public, par la garantie de l'intérêt à payer aux actionnaires.

Le tracé passant près de l'ancien télégraphe de Chaumerenne se trouve dans la seconde vallée à environ 200 mètres du premier, il suit la même direction, et il n'a pas plus sa raison d'être, il ne trouve du reste sur son passage aucun village ni aucune usine. »

La stratégie de l'économie

En contrepartie et comme on le comprend, le Maire et son adjoint, le capitaine MERCIER à la retraite, élaborent la stratégie de rapprochement du tracé vers Pesmes, de défense et de valorisation de « leur camp ». Le propos suit sa logique, structurée et complète:

« Par ce tracé, le chemin de fer en partant d'Ougney (mines) aurait sa première station à 2 kilomètres, au village, sur la route de Besançon à Dijon, laquelle station se trouverait avoir à sa droite de nombreux villages distants de 1,2,3 et 4 kilomètres, et à sa gauche tout le canton de Montmirey le Château, à une distance de 4,5 et 6 kilomètres, soit pour cette station une population de 10 000 à 12 000 âmes, et un transport de vin, eau de vie, bétail, grains, bois et minerais de fer considérable.

De là il arriverait à Bresilley, premier village du canton de Pesmes, en passant à 1/2 kilomètre de l'abbaye d'Accey, l'établissement des frères Trappistes dans cette circonstance se trouverait à 3 kilomètres de la station d'Ougney et à 8 kilomètres de la station de Pesmes. Au lieu de la mort que lui apporterait le premier tracé, il prendrait par celui-ci un développement très grand, et fournirait un contingent énorme de voyageurs et de marchandises, grains et bétail au chemin de fer. À côté de cet établissement il existe un moulin à farine ayant une belle chute d'eau, ne chômant jamais, et qui deviendrait en peu de temps une usine considérable.

Le parcours d'Ougney à Bresilley serait de 4 kilomètres. Bresilley est un village dans une position magnifique, sur la rivière de l'Ognon, population agricole de 400 habitants, il existe une belle prairie et on y élève beaucoup de bétail, chevaux et bœufs. Le moulin de Bresilley a une chute d'eau de la force de 80 chevaux, il deviendrait en peu d'années un grand établissement industriel. Le bac sur la rivière de Bresilley servant à communiquer du département de la Haute-Saône dans ceux du Jura et du Doubs, est une charge pour le département, il pourrait être avantageusement remplacé, avec le concours financier du département, des communes intéressées; en disposant le pont à construire sur cette rivière pour le chemin de fer, de manière à laisser une voie libre aux piétons aux chevaux et autres voitures.

Malans, commune située un peu plus bas, a aussi un bac servant aux mêmes usages et ayant les mêmes inconvénients que celui de Bresilley et qui comme celui-ci, serait rendu inutile par le pont dont il vient d'être parlé. Il y aurait donc là un immense avantage réalisé au profit du département et des communes, et la Compagnie du chemin de fer y trouverait son compte puisqu'elle n'entrerait que pour une partie dans la dépense de ce pont.



Une viticulture très dynamique

De Bresilley à Malans, la vallée est magnifique, la rivière qui la traverse a en tout temps beaucoup d'eau, il existe le moulin de Malans et celui de Montrambert qui s'y trouvent, deviendraient en peu de temps des usines de premier ordre. Il y existe aussi plusieurs châteaux et maisons bourgeoises qui donneraient chaque année au chemin de fer un certain produit, et dans une aussi belle position le nombre de ces habitations augmenterait bien certainement en peu d'années.

De Bresilley le chemin de fer passerait à gauche du village de Bard les Pesmes et à droite de la commune de Malans, à environ 4 kilomètres de ce dernier endroit ces deux communes d'une population de 1000 habitants possèdent beaucoup de vignes, chaque année il en sortirait pour être transporté par le chemin de fer de 9000 à 11250 hectolitres de vin et 280 à 360 hectolitres d'eau de vie.

De Bard il arriverait en passant le long du bois du Gâtý, à gauche des bois, à la grande route de Pesmes à Vesoul, là serait établie la station de Pesmes, laquelle station se trouverait à 8 kilomètres environ de celle d'Ougney. »

Les atouts de Pesmes

Au delà de cet itinéraire géographique il est essentiel de rappeler le poids économique de la cité pesmoise qui bien que décentrée par le découpage administratif compte dans la vie du territoire alentour et ne saurait être oubliée dans ce projet essentiel. Et M. BOURDIN de le montrer concrètement: « **Pesmes**, chef lieu de canton, 1800 habitants, siège de: la justice de Paix, le bureau de l'enregistrement et des Domaines, brigade de gendarmerie, poste aux lettres, poste aux chevaux, hôpital, salle d'asile, classes pour les filles et pour les garçons, employés des contributions directes et indirectes, agent voyer, commissaire de police, notaire, huissier, un dépôt d'étalons, 3 Medecins, 2 pharmaciens, hôtels, auberges et cafés, 2 moulins à farine, 1 tuilerie, 3 huileries, 2 tanneries, 3 ferblantiers, 5 marchands drapiers, 2 marchands tailleurs, 8 marchands épiciers, 2 constructeurs machines, 2 taillandiers, 1 armurier, 2 horlogers, 5 charrons, 3 maréchaux ferrants, 6 boulangers, 4 bouchers, 1 charcutier, 2 tonneliers, 3 marchands de fer, 2 marchands de planches, 7 menuisiers, 6 cordonniers, etc... Son commerce s'élève à plus d'un million chaque année pour tous ses produits agricoles qui sont importés et s'expédierait par le chemin de fer. 9000 hectolitres de vin, 280 hectolitres d'eau de vie, 5 à 6000 sacs de farine, des bœufs, chevaux, grumes de bois de chauffage et pour la marine en grande quantité. Il existe 2 marchés chaque semaine et 4 foires par année. »

Et, rappelant l'objectif de la ligne projetée, à savoir la relance économique et la dynamique de l'industrie métallurgique Franc-comtoise nos élus insistent avec conviction et peut-être une note de lyrisme sur la place incontournable des Forges de Pesmes dans l'économie régionale: « Cette usine, la plus importante, la plus belle, la plus ancienne et la mieux placée de toutes celles de Franche-Comté, sur une magnifique rivière, ayant une chute d'eau, de la force de 100 chevaux, se trouve au milieu de vastes terrains remplis de minerai de fer de premier choix, elle est entourée de belles forêts, sa fabrication annuelle est de 500 000 kilogrammes de fer et de 3 500 000 kilogrammes de fonte brute, elle consomme par année 6 500 mètres cubes de mine et 22 000 mètres cubes de charbon de bois, elle emploie 500 ouvriers et commis et son chiffre d'affaires est de 900 000 francs par année. Si le chemin de fer passe près de cette usine, dans peu d'années son importance pourra être triplée. La réputation des produits des usines de Pesmes est bien établie, les grandes manufactures d'armes les recherchent spécialement. À l'époque de la Révolution de 1848, alors que toutes les autres usines subissaient une crise désastreuse, les forges de Pesmes écoulaient tous ses produits et suffisaient à peine aux commandes de Saint Étienne. Pendant plus de vingt ans l'administration de la guerre a eu aux forges de Pesmes deux officiers du Génie pour surveiller la fabrication des fers vendus à la guerre pour ses armes de précision ».

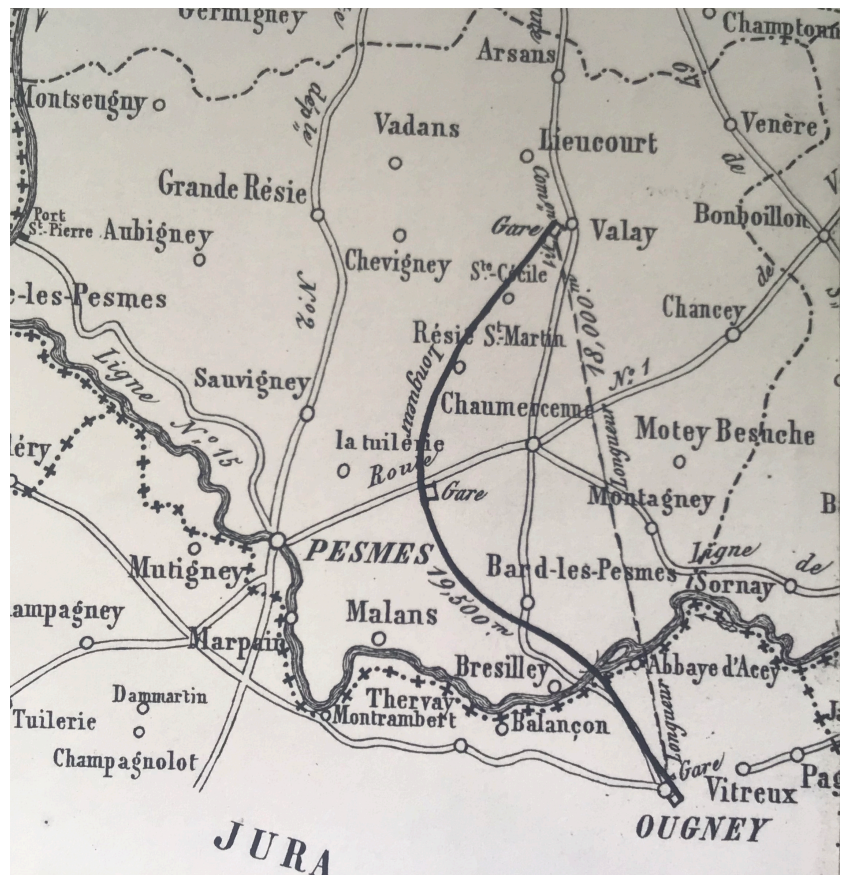
Une gare à 3 km

« Dans la loi du 1er août 1860 au corps législatif M.le Marquis d'Andelarre, rapporteur de la commission s'est plus spécialement occupé de démontrer l'importance de ces forges et hauts-fourneaux, et l'avantage qu'il y aurait pour ce grand établissement d'avoir un chemin de fer à la portée afin de pouvoir soutenir la concurrence étrangère, l'honorable Député avait bien raison de parler ainsi, car il est triste de dire que cette usine si bien placée, qui depuis plus de cent ans a continuellement fait de brillantes affaires, et qui est entrée dans la Société des Hauts-fourneaux de Franche-Comté pour une valeur de 1 300 000 francs, est réduite aujourd'hui, quoique admirablement administrée, à ne plus pouvoir mettre les deux bouts ensemble. Si elle n'a pas le chemin de fer, elle sera condamnée à mourir, alors maîtres et ouvriers se trouveront dans la misère. On ne peut laisser arriver un pareil malheur, l'usine de Pesmes, la belle, la plus magnifique de cette contrée ne périra pas. L'Empereur apprendra ses souffrances et dans sa sollicitude, il reviendra à son secours !... Or les intérêts de l'usine de Pesmes suffiraient seuls pour démontrer l'utilité de ce chemin de fer, avec une station à 3 kilomètres de Pesmes. La direction par Pesmes est dans l'esprit de la loi rendue à ce sujet, et il est impossible qu'on veuille et qu'on puisse éluder cette loi ».

Et puis, on ne peut pas dissocier l'usine proprement dite de l'extraction de la matière première et l'exploitation de la source d'énergie que constitue la forêt sans prendre en compte l'importance du Gros-Bois. On y trouve « une usine à vapeur appartenant à M. le Duc de Marmier, établie pour le lavage du minerai de fer, elle occupe 200 ouvriers, 150 voitures, 150 chevaux, et elle expédie par année 20 000 mètres cubes de mine claire. Le Gros-Bois toucherait pour ainsi dire à la station de Pesmes. Du Gros-Bois à Valay, on rencontrerait le village de la Résie Saint-Martin, et les bois appartenant à cette commune et à divers particuliers, le sol de ces bois est rempli de minerai de fer de première qualité et deux usines à vapeur y sont établies pour laver la mine. »

Le St Etienne de Franche-Comté !

Toutes ces raisons exposées, comment ne pas imaginer la suite radieuse pour laquelle « la station de Pesmes, se trouverait sur la belle route stratégique (passage continu de troupes) ayant au nord de Vesoul, la Lorraine et l'Alsace au sud la poudrière de Vonges, Auxonne, Dijon, Lyon et tout le midi de la France, au levant Besançon, Dole, Salins, Lons le Saunier et la Suisse, et au couchant, Gray, Langres et toute la Champagne. Ce chemin de fer remplirait le même but que la ligne du Grand-Central pour les chemins de fer du midi, et que le chemin de ceinture de Paris pour toutes les lignes de fer aboutissant à la capitale.



Le projet du tracé et de la gare en direction de Chaumerce

Dans quelques années du Gros-Bois aux forges de Pesmes, il s'ajouterait aux maisons construites beaucoup d'autres maisons, toutes pour les ouvriers, ce serait le Saint Etienne de la Franche-Comté.

De Valay à Pesmes, c'est là, véritablement là, qu'est le cœur de l'industrie métallurgique de la Franche-Comté, tout s'y trouve réuni, emplacement, eau, usines, mines et bois, ce n'est pas une affaire naissante, elle existe et marche parfaitement depuis de longues années, là dessus l'expérience est donc faite et incontestée ».

La démonstration revient précisément sur l'avantage que pourrait en tirer chaque commune et ses habitants, histoire de cristalliser l'adhésion du plus grand nombre afin de remporter la décision:

« La station de Pesmes se trouverait à 3 kilomètres de Pesmes, 5 kilomètres des forges de Pesmes. 4 kilomètres de Malans, 4 kilomètres de Bard, 2 kilomètres de la Résie Saint Martin, 2 kilomètres de Sauvigney, 2 kilomètres de Chaumerce, 5 kilomètres de Bresilley, 6 kilomètres de Marpain et de Montrambert, 6 kilomètres de Mutigney et de Chasse, 7 kilomètres de Dammartin (territoire dans lequel il existe beaucoup de minerai de fer), 8 kilomètres de Broye (population de 600 habitants, belle prairie, nombreux bétail), 8 kilomètres d'Aubigny, dont les bois pour la marine principalement sont immenses, 10 kilomètres de Montseugny (pays où il existe du minerai de fer), 5 kilomètres de la Grande Résie, 6 kilomètres de Montagney et 7 kilomètres de Mottey-Besuche. De la station de Pesmes à celle de Valay il y aurait une distance de 7 kilomètres.

Pour les usines de Valay, et au delà de ce dernier endroit, le conseil municipal de Pesmes n'a plus d'appréciation à faire, il cesse donc à cet endroit son exposé. »

Enfin, pour terminer sur une note plutôt enthousiaste et séductrice notre Maire, dans un élan poétique et touchant *« ajoute que par le tracé de Valay à Pesmes le voyageur est charmé et tombe dans l'admiration de trouver ici des hauts-fourneaux vomissant la flamme du feu, là une immensité de terrain avec des puits énormes à ciel ouvert, remplis d'extracteurs de mines, et un peu plus loin de belles forêts. De Pesmes à Ougney, le voyageur est en extase, il aperçoit une belle rivière, des moulins, des prairies, des châteaux, maisons bourgeoises, des vignes magnifiques, une végétation luxuriante, de grands bois, enfin, à perte de vue le Mont Blanc et plus près les montagnes de Salins et d'autres formant la première chaîne du mont Jura. Il rencontre une succession de sites agréables qui ne se retrouvent pas dans les autres tracés »* et en un mot comme en cent *« Le chemin de fer par Pesmes est donc le seul possible au point de vue de tous les intérêts. »*



... la flamme du feu !

Un effort considérable

Après de longs débats dans les nombreux cafés du bourg, des réunions publiques, le 10 mai 1861 le conseil municipal se retrouve au grand complet dans la salle d'honneur pour délibérer. Outre le Maire M. BOURDIN personne ne manque à l'appel: MERCIER, adjoint au maire; FAIVRE aîné, GUILLEMOT, médecin, CHASSEY, LACHAUX, THIÉRY, LISBERNEY, DOUSSIN, notaire, ROMAND, BAUDOIN, LIÈVRE, RIDUET, et THEVENON. Une assistance nombreuse est venue soutenir ses représentants animés pour une fois de la même unanimité!

On reprend les éléments de l'exposé mais le débat porte sur les formes de l'action, la sollicitation du Ministre, des parlementaires, du Préfet et de l'ensemble des décideurs et la presse locale et régionale. Pour apporter la note finale et marquer son engagement financier à la hauteur de l'enjeu, la résolution suivante est adoptée sans réserve:

« Le conseil municipal de la petite ville de Pesmes:

SUPPLIE l'Empereur, par l'organe de S. Exc. M. le Ministre des travaux publics, de faire prendre en considération à la compagnie de chemins de fer de Paris à Lyon le tracé du chemin de fer de Gray à Ougney passant à environ 3 kilomètres de Pesmes, comme étant le seul possible au point de vue tant de l'intérêt général que de l'intérêt particulier;

PRIE la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon de faire établir le chemin de fer susdit en suivant le tracé passant à 3 kilomètres de Pesmes, avec station en cet endroit, tracé adopté du reste, dès le principe, par la Compagnie des Forges de Franche-Comté pour le chemin de fer d'Ougney à ses usines de Pesmes et de Valay, et qui dans tout son parcours ne présente aucun espèce de travaux d'art;

ET VOTE A L'UNANIMITÉ la dépense qu'occasionnera le prix des acquisitions des terrains nécessaires à ce chemin de fer, dans son parcours sur le territoire de la commune de Pesmes, à la condition qu'il sera établi une station sur ces terrains à l'endroit qu'il plaira à la Compagnie. Toutefois le Conseil municipal, pour la légalité et la validité de sa présente délibération, limite son sacrifice à une somme de 20 000 francs; il est persuadé que dans la circonstance, la Compagnie du chemin de fer n'aura rien à déboursier en dehors de cette somme pour le prix de ces acquisitions de terrains; les membres du Conseil municipal feront tout ce qui sera en leur pouvoir pour faciliter ces acquisitions aux meilleures conditions possibles. »

L'effort proposé par la commune de Pesmes répond vraiment à la hauteur de l'enjeu puisqu'il avoisine la valeur de 400 000 € (2024).

La grande désillusion

L'enquête d'utilité publique signée par le préfet L. Isoard, débutera le 19 mai pour une durée de 20 jours au cours desquels tous les documents seront disponibles au plus près à la sous-Préfecture de Gray ou à Vesoul. La commission d'enquête comprend quatre graylois dont le maire M Revon (banquier), deux maîtres de forges et un « transporteur » (commissionnaire), deux propriétaires, l'un de Noiron et l'autre de Valay. M Bouveret directeur des forges de Pesmes complète le groupe plutôt concurrent ou peu concerné par les préoccupations du chef-lieu de canton.

La requête des pesmois fera le tour de la contrée. Mais tout ce déploiement débouchera sur un triste échec ressenti amèrement comme un abandon par les décideurs. Certes la presse a bien relayé la demande mais le conseil général de Haute Saône ne bougera pas le petit doigt en passant « la patate chaude » à la compagnie ferroviaire. On ne tient aucune réaction de nos représentants locaux, le conseiller général, M. Jean François PERRON originaire de Broye professeur de philosophie et ancien directeur du journal révolutionnaire « L'international »... à Paris. Le député au départ pro-pesmois Jules Jacquot d'Andelarre restera finalement tout aussi discret et le concessionnaire arguant sur le prolongement vers Marnay puis Besançon par Miserey Salines s'en tiendra à son avantage financier.

La ligne Gray-Ougney sera ouverte en juin 1866 et le tronçon complémentaire, celui qui « impliquait » le choix du tracé n'entrera en service que 12 ans plus tard, en 1878, compte tenu, il faut le reconnaître, des retards liés à la guerre de 70.

L'impact économique de cette nouvelle et moderne voie de communication mérite un petit commentaire: en Haute Saône les hauts-fourneaux s'éteignent les uns après les autres. De 30 en 1860 on en compte plus que 8 dont les 2 de Pesmes et les 2 de Valay en 1869. Visiblement le train arrive trop tard pour une réelle relance de la métallurgie dont les transformations dans le domaine de la forge et de l'outillage permettront de « sauver les meubles ». L'évolution démographique atteste du lent déclin de l'économie locale. Au plan pratique les produits pesmois seront toujours acheminés au rythme du cheval vers Gray ou maintenant en direction de la gare la plus proche de « Montagny-les-Pesmes » comme les journaux le rapportent! Le chef lieu du canton reste éloigné de ce nouvel axe, relégué au bord de sa frontière administrative. La ligne fermera définitivement le 20 mai 1940.

Entre temps la Compagnie des chemins de fer vicinaux (CFV) ouvrira une nouvelle ère pour Pesmes avec une desserte bi-quotidienne vers Gray et Dole. Le « tacot » préservera de 1901 à 1933 (pour Dole) et 1838 pour Gray l'activité de la plus importante cité du canton avant que la route fasse totalement oublier le chemin de fer.

De cette courte tranche d'histoire on retiendra la conviction, l'implication et l'abnégation de ceux qui ont lutté pour défendre et tenté d'assurer l'avenir de leur petit territoire. On comprendra aussi leur immense déception devant l'échec qui interdit de fait toute appréciation des effets de la version espérée...

Même si l'on ne refait pas l'histoire, l'épreuve du temps montre les limites ou le caractère éphémère de toute innovation. Finalement, dans notre beau milieu rural le chemin de la vie se poursuit avec le sentiment désagréable de ne pas tenir son destin et de n'avoir plus que les yeux pour pleurer... et regarder passer les trains du développement.

Christian KITA.

(mai 2024)

Sources: - Archives communales de Pesmes
- Bibliothèque de la ville de Dole
- A. Lemerrier : la sidérurgie en Haute Saône (XVIII et XIXème siècles) -1983.
- Archives départementales de Haute-Saône.