

LES VOIES DE CIRCULATION

Les chemins d'autrefois

Bien que les trajets plus ou moins longs soient fréquents au Moyen Âge, les routes ne sont pas à la hauteur des besoins. Mal entretenues, vieillissantes et parfois mal famées, elles sont très souvent tracées sur les vestiges d'anciennes voies romaines que les seigneurs ponctuent de péages ou délaissent carrément.

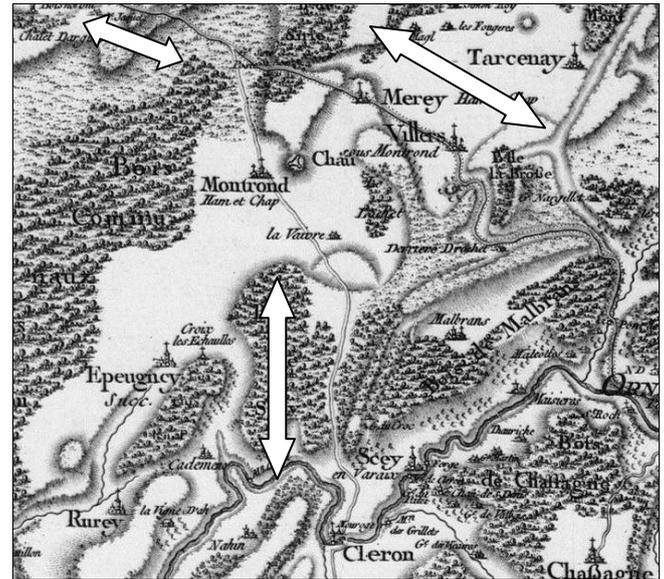
Les grandes routes ont été l'objet de faits plus ou moins tragiques tels les embuscades qui eurent lieu sur les axes de passages. Très rarement pavées, de temps à autre empierrées, les routes sont parfois remblayées ou rehaussées mais restent la plupart du temps sujettes aux aléas des intempéries.

Un mémoire sur la seigneurie de Montrond au XV^e siècle classe les chemins selon leur importance. Les grands axes sont peu nombreux. Il en existe trois sur le plateau.

La route principale est celle qui traverse Mérey et Villers. Cette voie ancienne vient de Besançon et tire sur Ornans (dite « route de Saint-Dizier à Lausanne »). Elle

est fréquentée par de nombreux marchands et voyageurs, ce qui dut entretenir auberges et tavernes sur son itinéraire.

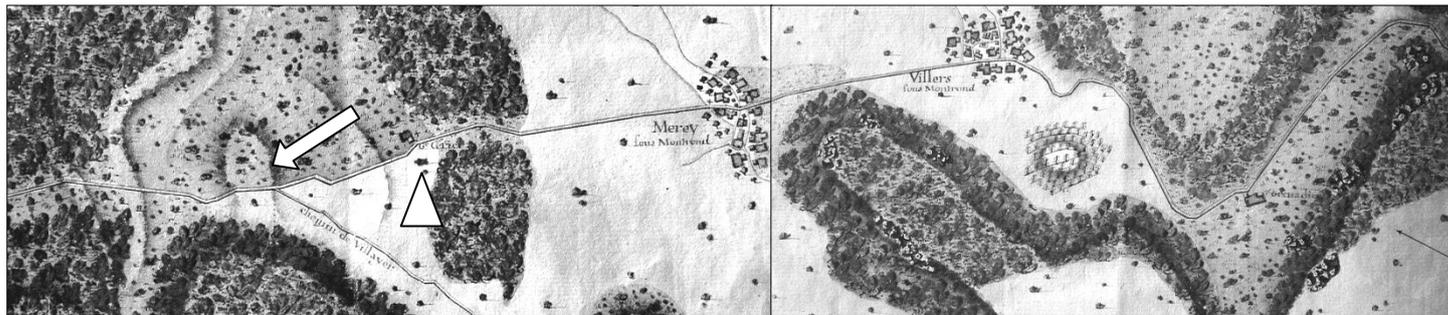
La seconde est une bifurcation de la première à hauteur du faubourg de Montrond. Celle-ci se rend sur Cléron en passant par les écarts de Malbrans. Elle passe non loin du château de Montrond qui assure ainsi sa protection. Il semble cependant que la route soit bien antérieure à la construction de cette forteresse.



↑ La carte de Cassini laisse apparaître les voies de circulation principales, les villages, les cours d'eau, le relief et les forêts.

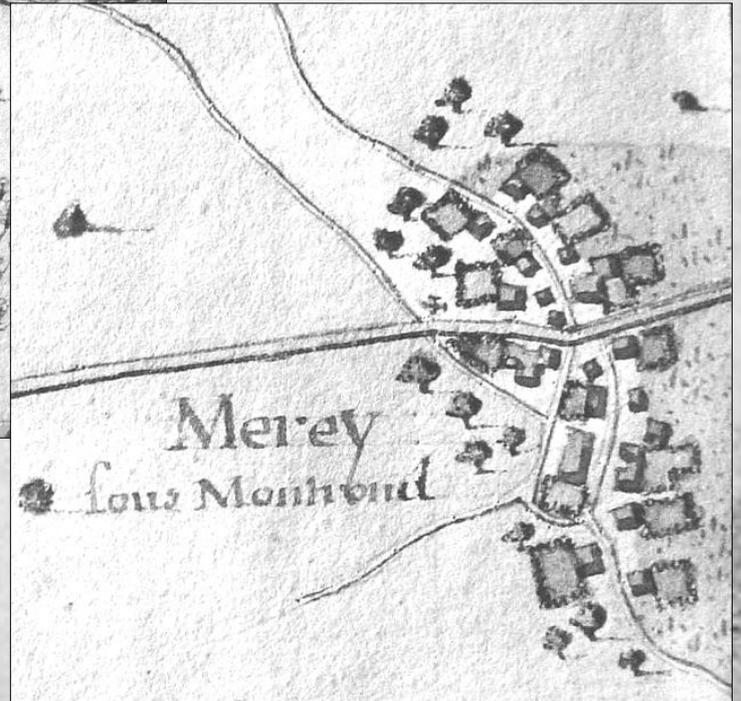
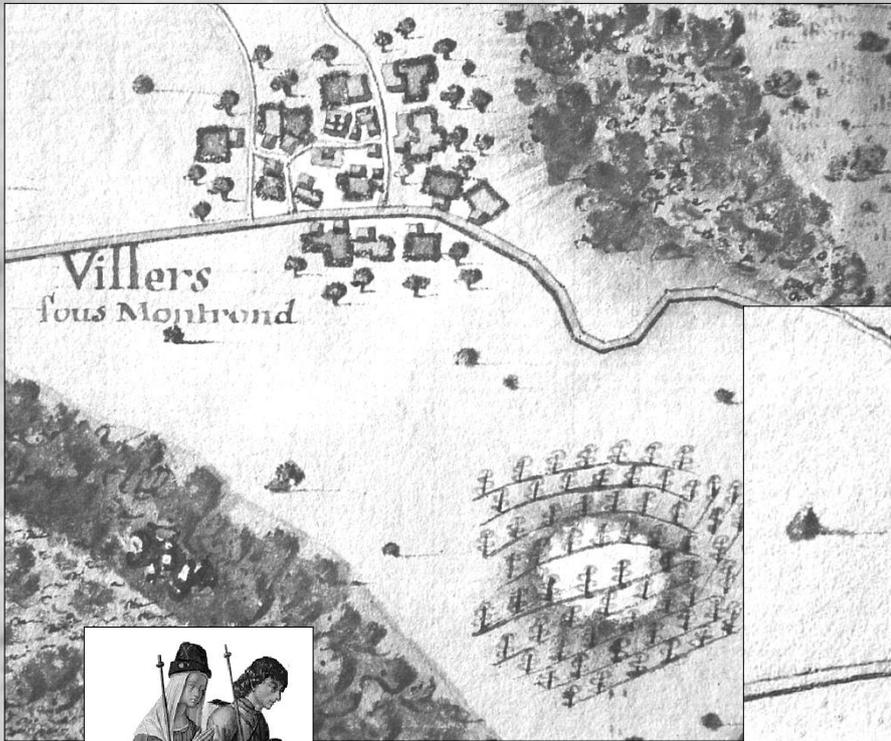
La troisième voie enfin, passe par Tarcenay et descend sur Ornans. Elle est également sécurisée par une tour en 1307. Cette voie prend de l'ampleur en 1848 aux dépens de celle passant par Mérey-Villers, déclassée. Ce changement est un bouleversement pour les villages traversés qui se trouvent tout à coup isolés. En janvier 1868, le conseil municipal de Mérey se mobilise pour compenser cette perte en demandant le passage d'une ligne ferroviaire alors en projet. Mais la demande restera vaine (📖 page 121).

Une multitude d'autres chemins de moindre importance existent ; ils permettent le plus souvent de relier les villages entre eux. Ce sont parfois de simples sentiers ou de vulgaires tracés à peine repérables. Le chemin menant de Montrond à Villers, par exemple, source de griefs paroissiaux, est jugé pénible pour les fidèles qui doivent l'emprunter chaque dimanche, tandis que celui de Cademène à Rurey qui coupe à travers bois, est jugé trop pentu pour y convoier les défunts avec aisance.



↑ Carte d'avant 1793 indiquant la route de Besançon à Pontarlier. (Détail de la portion de voie en amont de Mérey et en aval de Villers). La flèche indique une bifurcation sur Montrond qui arrive par le faubourg, appelé « chemin de Villayer ». Le triangle indique la position des Granges de Céry qui sont mentionnées.

➔➔ Détails des cartes ci-dessus





↑ Les premiers plans cadastraux apparaissent en 1813.
Ici, Mérey, où est tracé le grand chemin traversant le village.

Le déclassement du chemin de Mérey

Très bien desservi par une voie royale depuis le Moyen Âge, Mérey subit, à partir de 1848, le déclassement de la route de Besançon à Pontarlier qui traverse le village. Déviée vers un autre axe passant désormais par Tarcenay via le Trou-aux-loups, les communications terrestres isolent brusquement les commerces du village. Pour faire face à cette nouvelle configuration, le conseil municipal mobilise ses forces afin de trouver une solution. Bien avant le projet ferroviaire du tacot, les édiles optent pour

un compromis permettant de tracer un nouveau chemin à travers le grand bois. Après des obstacles d'ordre foncier et financier, la commune obtient en 1850, l'abandon gracieux de parcelles appartenant à Mme veuve Teste, rentière à Ornans. Ce don permet l'ouverture d'une voie nouvelle vers Fontain (aujourd'hui la RD 111 passant au droit du sentier karstique). L'acte de cession stipule cependant que le chemin devra toujours être parfaitement entretenu afin qu'il n'en coûte aucun préjudice aux fermiers de la donatrice, et que cette dernière soit dispensée d'impôt foncier concernant les parties occupées par ce nouveau tracé. La commune devient ainsi responsable de son entretien et de tous les aléas liés à son activité (faux-chemins, récoltes abîmées, dégradations...).

Malgré ces contraintes et vu l'importance stratégique de ce projet, le conseil le vote à l'unanimité. Le nouveau chemin est soumis à la supervision des agents voyers (personnel départemental chargé des « voies ») ; le chantier débute en 1851 et se termine en 1853. Et on a vu grand : la nouvelle route a une largeur de 5 mètres (2 fois plus qu'aujourd'hui !)



Les rues d'aujourd'hui

De nos jours, les chemins sont bitumés (même parfois les plus ruraux servant de desserte aux pâtures). Là où existent encore des troupeaux, on rencontre parfois quelques bouses sur le goudron. Certaines personnes ont la nostalgie du temps où ces éclaboussants excréments maculaient les rues, imprimant au sol une activité agricole ancestrale, symbole d'une prospérité rurale aujourd'hui mise à mal. Concernant la dénomination de la voirie, on remarque que les villages du plateau, comme dans toutes les communes de France, portent des noms de rues classiques que l'on retrouve partout : rue de l'église, grande rue, rue du faubourg, rue des écoles, rue de la liberté... Toutefois, certaines de ces rues nous donnent des détails intéressants ou nous rappellent ce qu'elles furent autrefois. On trouve par exemple la *rue* et le *chemin des vignes* à Malbrans, Cademène et Tarcenay. Dans le même esprit, on retrouve la *rue des vergers* (Epeugney et Cademène), et la *rue du grand courtil*⁶ (Malbrans), qui laissent imaginer d'anciennes cultures s'y rapportant. L'activité fromagère est elle aussi bien représentée : la *ruelle de la fruitière*



(Rurey) nous indique l'ancien lieu de fabrication du gruyère, de même que la *rue de la fromagerie* (Montrond) ou la *rue du chalet* (Tarcenay). La *rue du camp* (Villers) a laissé trace d'un passé éphémère, celui du terrain militaire de 1916-1919. On trouve aussi des indications purement topographiques ou géologiques : *rue des marnières* (Mérey), ou la *rue de l'étang* (Rurey). Cependant, en dépit de notoriétés locales ayant marqué de leur empreinte l'histoire (☰ page 141), peu de noms de voies rendent hommage aux gens du pays, exception faite de la place Emile Meyer, maire de Cademène pendant 44 ans et de la rue Henri Renaud, victime de guerre à Epeugney. Pour les noms de lieux, tels les prés et bois, l'interprétation est souvent moins aisée du fait d'un langage oral mouvant et patoisé qui en rend la compréhension plus aléatoire. On trouve des *essarts* un peu partout sur le plateau ; il s'agit d'anciennes parcelles autorisées au déboisement au Moyen Âge par un seigneur ou une abbaye. Les prés portent aussi parfois le nom de leurs propriétaires de jadis : *champ Richard* ou la *Combe Marin* (Malbrans), le *Bois Marquis* (Rurey), la *rue des champs Lambert* (Tarcenay) mais aussi tout simplement de leur peuplement végétal : *Les genévriers* (Villers), *Les ormes* ou *Les Vignes d'Yches* (Cademène), *Le grand bois* (Epeugney et Mérey).



⁶ un courtil est un jardin.

🌀 LES TRANSPORTS 🌀

Les relais de poste de Mérey

Avant la Révolution, se trouvaient à Mérey deux relais de poste dont celui de la Grange-Céry. Implanté sur la grande route menant à Ornans, ce bâtiment abritait 2 postillons (meneurs d'attelage) et 7 chevaux.

En 1750, le seigneur de Chatillon sur Lizine acquiert, pour 150.000 livres, Montrond avec « la Grange Serye » et celle de la Vaivre. En 1786, le subdélégué de Besançon estimait que l'on y rend « *un bon et raisonnable service* ». En 1799, une embuscade meurtrière a lieu à proximité (📖 page 135).

Pour des raisons financières, Denis Mouret de Châtillon doit se séparer d'une large partie de ses biens. Pierre Georges, comte de Scey-Montbéliard, se porte acquéreur en 1809. En 1817, le propriétaire est Christophe Dubost.



En 1848, la route passant par Céry est déclassée, rendant le relais de poste inutile à cet endroit. La Grange est vendue à Jean Joseph Philibert, employé au cadastre du Doubs puis géomètre forestier. Il y fait construire entre 1840 et 1862 le château actuel et ses communs. Après de



mauvaises affaires, son fils Léon doit se séparer de ses propriétés à Céry en 1871.

Les bâtiments ont ensuite appartenu à la famille de Montenoise qui en a fait don à la paroisse saint Jean de Besançon en 1950. Une école pour enfants en difficulté y a été installée. Désormais c'est une propriété privée.

Le tacot des chemins de fer du Doubs

Avant

Mérey fut la première commune à s'enquérir du passage du train sur ses terres. Lorsque son territoire subit en 1848, le déclassement de la route de Besançon à Pontarlier, elle est tout à coup écartée des grands axes de passage. En 1868, le conseil municipal remue ciel et terre pour obtenir la construction d'une gare sur une ligne en projet reliant Besançon à la Suisse. La commune de Saône demande en 1884 à être tête de ligne du tronçon d'Ornans passant par Tarcenay et Montrond. Les ingénieurs et les politiques décident... et Mérey n'a pas gain de cause et n'obtiendra jamais le train.

Pendant

En 1907, l'industriel Emile Laborie entreprend la construction d'une ligne de chemin de fer dite « *d'intérêt local* » entre Besançon et Amathay-Vesigneux. La pose d'une voie métrique est retenue ; elle

permet un bon compromis entre l'investissement financier et les capacités d'exploitation. La règle des « *trois-quinze* » prévaut alors : locomotive de 15 tonnes, rail de 15 kg au mètre et vitesse de 15 km/heure ! D'importants travaux de terrassement et de génie civil sont entrepris pendant trois années. La ligne qui vient de Besançon passe sur le plateau par les communes de Montrond, Epeugney et Cademène.

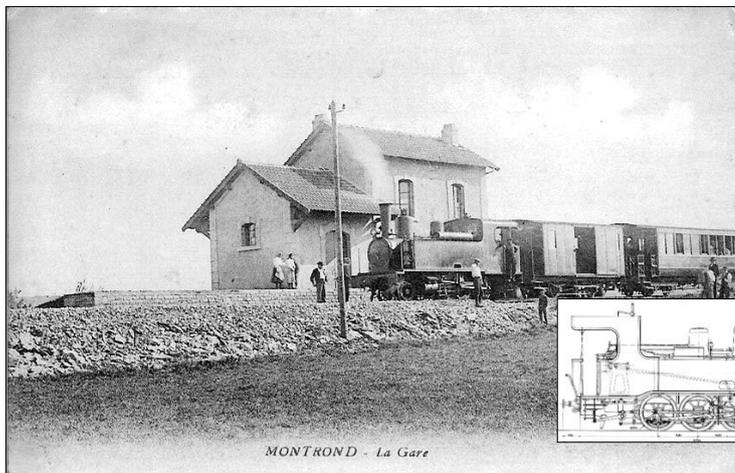


Gare de MONTROND (Doubs) - Arrivée du train

Simplot, Edit.



Cette ligne est positionnée à l'écart des habitations, comme c'est souvent le cas à l'époque. A Cademène, on

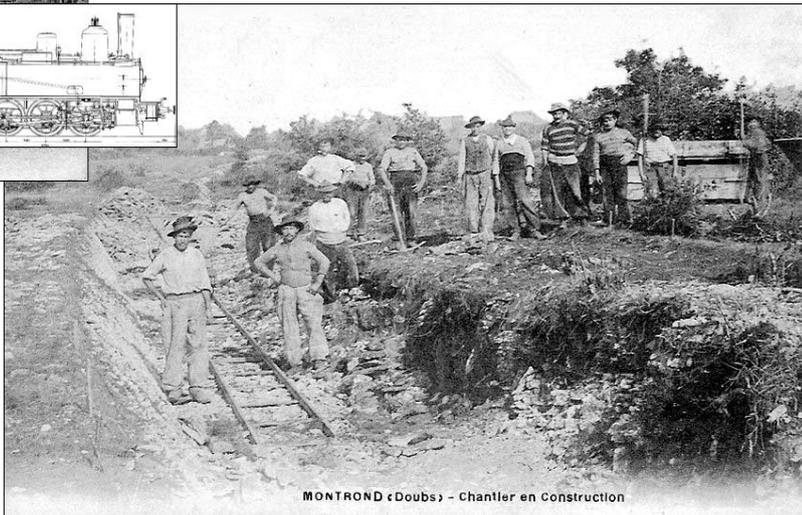
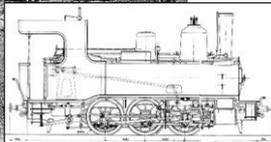


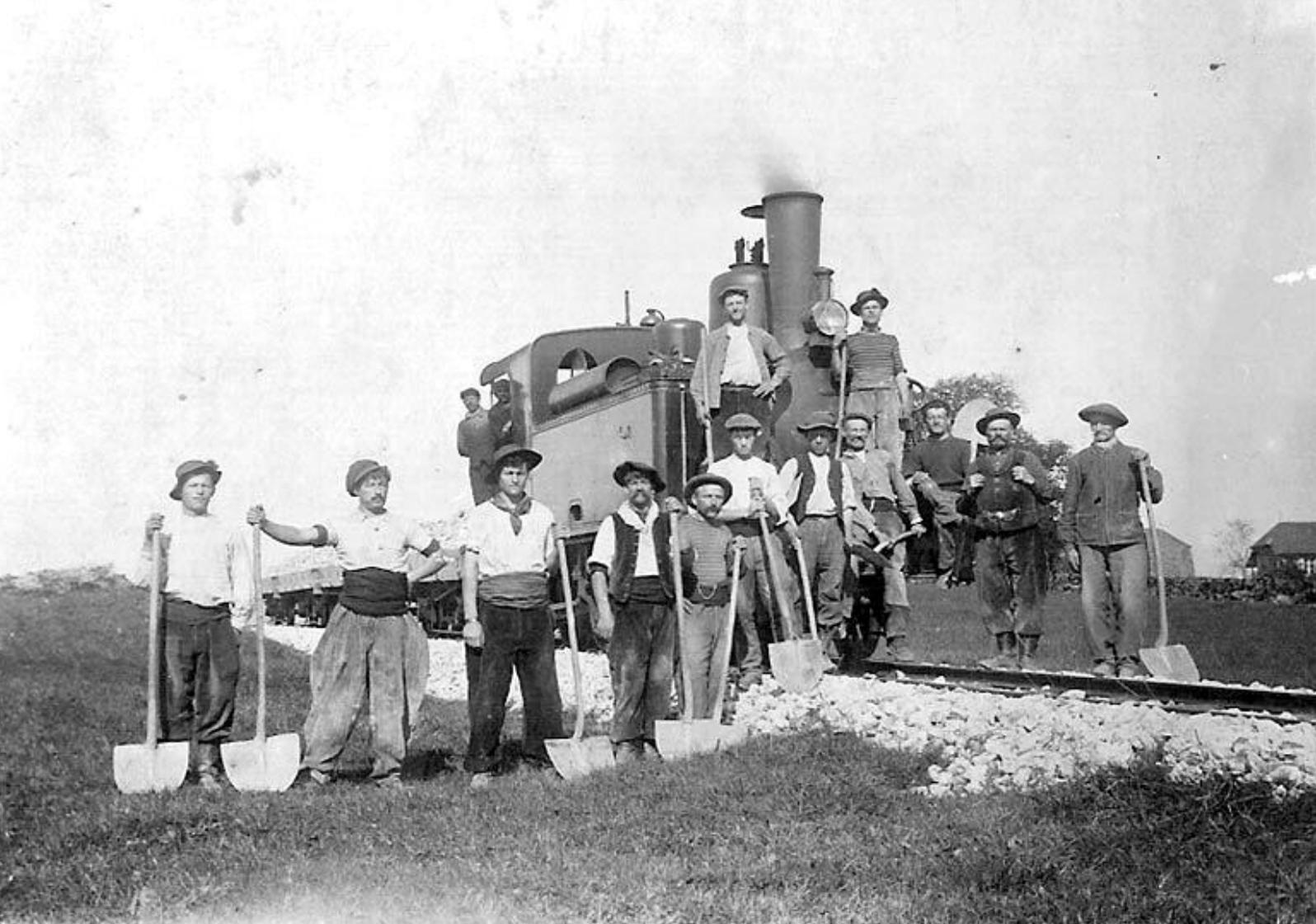
décide de ne construire qu'une halte (c'est-à-dire un simple abri plutôt qu'une gare) éloignée de plus d'un kilomètre du village ! Construites de toutes pièces à travers champs, les voies nécessitent parfois d'importants travaux de terrassement et de remblaiement réalisés à la main.

Montrond se trouve au point kilométrique 20,1 à 5 minutes de la gare d'Epeugney (Pk 22,8), elle-même à 4 minutes de la halte de Cademène. Le service voyageurs est inauguré le 6 août 1910, le service marchandises un mois plus tard. A l'ouverture de la ligne,

Montrond (situé quasiment au milieu du tracé) est à 1 h 10 de Besançon et à 1 heure d'Amancey. Mais ces délais ne sont qu'indicatifs car le tacot est poussif et sujet aux aléas du terrain qu'il traverse ainsi qu'à la météo, ce qui ne l'empêche nullement de rouler malgré de fortes quantités de neige.

La fréquence des trains permet d'effectuer un trajet aller-retour chaque jour. C'est un vrai confort à l'époque. Les ruraux peuvent ainsi se rendre en ville pour consulter le médecin, le notaire, acheter des biens introuvables dans les villages ou effectuer des démarches administratives.





LIGNE de BESANÇON à AMATHAY-VÈSIGNEUX

à partir du 3 Novembre 1910

STATIONS & ARRÊTS	TRAIN 1		TRAIN 22		TRAIN 3	
	matin	soir	matin	soir	matin	soir
BESANÇON-SI-PAUL	7	1 30	4	4		
BESANÇON-RIVOTTE	7 09	1 39	4 09			
TARANNOZ	7 16	1 44	4 14			
VELOTTE	7 20	1 48	4 20			
BEURE	7 27	1 57	4 27			
BUSY-LARNOD	7 45	2 13	4 45			
MONTROND	7 56	soir	4 56			
EPEUONEY	8 14		5 14			
CABEMÈNE	8 36		5 36			
SCY-EN-VARIS	8 43		5 43			
CLERON	8 52		5 52			
AMONDANS	9		6			
ERTANS	9 09		6 09			
AMANCEY	9 16		6 16			
BOLANNOZ	9 28		6 28			
REDMES	9 40		6 40			
AMATHAY-VÈSIGNEUX	9 45		6 45			

STATIONS & ARRÊTS	TRAIN 22		TRAIN 2		TRAIN 4	
	matin	soir	matin	soir	matin	soir
AMATHAY-VÈSIGNEUX	5 30	7	4	4		
BOLANNOZ	5 47	7 07	4 07			
AMANCEY	6 12	7 32	4 20			
ERTANS	6 17	7 37	4 37			
AMONDANS	6 26	7 46	4 46			
CLERON	6 38	7 58	4 58			
SCY-EN-VARIS	6 43	8 03	5 03			
CABEMÈNE	6 50	8 10	5 10			
EPEUONEY	6 58	8 24	5 24			
MONTROND	7 08	8 34	5 34			
PUGEY	7 23	8 51	5 51			
BUSY-LARNOD	7 43	9 03	6 03			
BEURE	8	9 20	6 20			
VELOTTE	8 06	9 26	6 26			
TARANNOZ	8 13	9 33	6 33			
BESANÇON-RIVOTTE	8 21	9 41	6 41			
BESANÇON-SI-PAUL	8 25	9 45	6 45			



BESANÇON à PONTARLIER

STATIONS & HALTES	Tr. Mandes		Trains Particuliers	
	10	18	10	18
Besançon-Si-Paul	6 08	18 23	13 40	13 30
» Rivotte	6 11	18 28	13 43	13 33
Tarannoz	6 15	18 32	13 46	13 37
Velotte	6 19	18 36	13 49	13 40
Beure	6 23	18 40	13 52	13 43
Busy-Larnod	6 26	18 43	13 55	13 46
Pugey	6 33	17 50	14 00	14 27
Montrond	6 35	17 52	14 05	14 40
Epeuoney	6 40	17 57	14 10	14 56
Cabemène	6 46	18 03	14 16	14 56
Scy-en-Varis	6 50	18 07	14 20	14 56
Cleron	7 01	17 50	14 26	15 00
Amondans	7 21	17 40	14 31	14 51
Fertans	7 33	17 50	14 38	14 57
Amancey	7 34	17 50	14 38	14 40
Bolannoz	7 38	17 54	14 40	14 40
Redmes	7 43	18 03	14 43	14 45
Reigny	7 50	18 10	14 51	14 51
Amathay-Vésigneux	7 54	18 14	14 53	14 53
Granges-Maillet-Septfontaine	8 03	18 23	14 50	15 00
Éuilley	8 09	18 28	14 52	15 02
Goux-les-Usiers	8 23	18 40	15 05	15 12
Bains-les-Usiers	8 27	18 42	15 07	15 12
Bains-Sornbassour	8 24	18 45	15 10	15 14
Sornbassour	8 27	18 47	15 20	15 20
Entrepremes St-J	8 34	18 54	15 30	15 30
Entrepremes St-J	8 38	18 56	15 30	15 22
Départs sur Levier	8 55	19 11		
Chaffais	8 47	19 05	15 40	15 28
Houtaud	8 53	19 13	15 47	15 35
Pontarlier Aberi	9 00	19 20	15 55	15 40

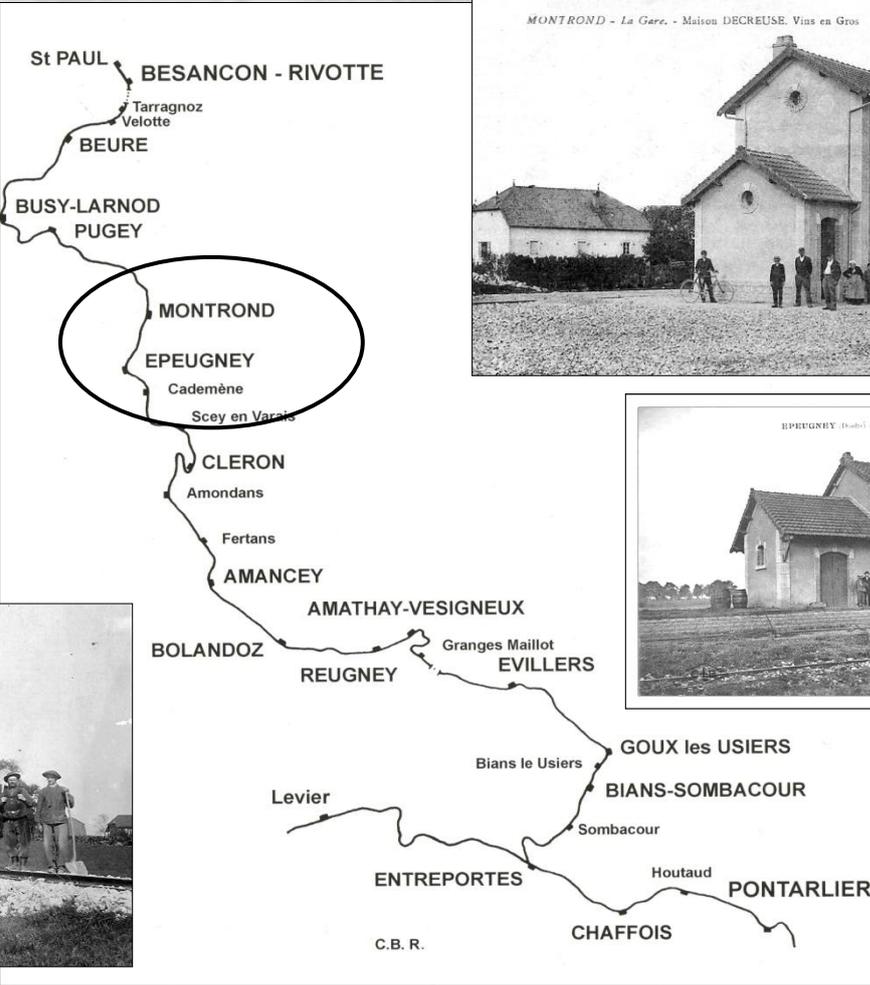
↑ Horaires du tacot en 1910 ↗ ainsi que la gare d'Epeugney ↑

Inversement, les citadins ont aussi la possibilité de faire une escapade à la campagne. Robert Duret, jeune spéléologue bisontin, raconte, dans l'un de ses carnets d'exploration (☞ page 157) que le jeudi 23 septembre 1916, il prend le tacot avec ses amis après avoir exploré de nouvelles galeries à la grotte des Cavottes. Il décrit ainsi son pittoresque retour : « *Le tacot est plein. Nous montons sur un*

wagon plate-forme et nous allons jusqu'à Busy sur des tonneaux. Là, on ajoute un wagon (voyageurs) et nous montons dedans. Nous sommes à Besançon à 7 h (19 h) et chacun rentre chez soi. »

Les horaires de la ligne correspondent effectivement avec ceux des trains au retour ; un tacot passe à Montrond à 17 h 34 pour arriver à la gare de Besançon Saint-Paul à 18 h 45... quand tout allait bien, évidemment !

Au-delà du service voyageur, cette desserte permet aussi au fret de transiter d'un village à l'autre. Des échanges de marchandises jusque-là impossibles du fait



de la durée de transport à cheval deviennent envisageables. Les pêcheurs de Cademène peuvent désormais expédier chaque jour les poissons de la Loue afin d'approvisionner notamment le café de la bourse à Besançon.

Après

En septembre 1951, la fermeture de la ligne est décidée. Le *tacot* a servi bien des habitants désireux de se rendre dans les communes alentours, mais il n'a pas pu résister au développement fulgurant du réseau routier et de l'automobile. Suivre son ancien tracé est toujours possible aujourd'hui, bien qu'en certains endroits, les vestiges de la voie ne soit guère praticables. Aujourd'hui, le musée du tacot de Cléron et quelques ouvrages, retracent le passé glorieux de ces petites voies ferrées qui ont permis le désenclavement de nos campagnes.

Maquette de la gare de Montrond au 1/87^e réalisée en 2010 pour les 100 ans de l'inauguration de la ligne (*musée du tacot*). ➔

