



Des rails pour remonter le temps

L'été qui invite à la promenade met sur votre chemin une longueur de rails rouillés parmi les herbes folles. Allez-vous sortir votre appareil photo, ou votre smartphone ? Pas sûr.

Dans un frais vallon, un enchevêtrement d'arbres et de taillis s'écrit à faire disparaître un viaduc ancien. Il y a là un romantisme qui ne vous échappe pas, et la photo sera prestement dans la boîte. Un peu plus loin, près d'une route traversée en biais par une ancienne voie ferrée, un bâtiment apparaît, évoquant l'architecture ferroviaire du XIX^e siècle. Bof, pas de quoi immortaliser le lieu. Parfois en ruine, mais aussi souvent rénovée et transformée en coquette demeure, cette maison est pourtant le témoin muet d'une époque où la France était couverte d'un réseau de lignes "d'intérêt local" qui complétait les grands axes nationaux de la circulation ferroviaire.

Par chez nous, la ligne qui reliait Châtillon-sur-Seine à Gray en passant par Is-sur-Tille a laissé en place tous les vestiges de sa construction remontant aux années 1880. Côté voyageurs, il faudra se fier à son imagination, puisque le trafic a pris fin dans la décennie 1960, avec un sursis d'à peine dix ans pour les convois de marchandises.

Les responsables de cet abandon ? L'automobile et le transport routier. Le désamour pour le transport local par rail a commencé entre les deux guerres. En 1934, un instituteur historien de Villey-sur-Tille, Eugène Garnier, parodiait en sanglots le "désespoir d'une locomotive" qui découvre sur la route "une voiture singulière luttant de vitesse avec moi, dans un nuage de poussière." Il avait entrevu que la lutte entre le train et la voiture individuelle se solderait par la victoire de la seconde, et déplorait qu'on avait déjà réduit la longueur et le nombre des trains.

Depuis Is-sur-Tille, on remonte avec un brin de nostalgie cette ligne jusqu'à Châtillon-sur-Seine. Les surprises ne manquent pas. D'abord, cette halte en pleine campagne, à Pavillon-les-Grancey, à quatre kilomètres de Grancey-le-Château, là où le constructeur a fait le choix de faire plonger la ligne dans la vallée de Courlon plutôt que de lui faire gravir la pente jusqu'à Grancey. Arrivés en gare de Pavillon, les passagers avaient le choix entre terminer leur voyage à pied ou se reposer sur la solidarité de voyageurs plus fortunés, disposant d'une voiture à cheval pour rejoindre leur destination.

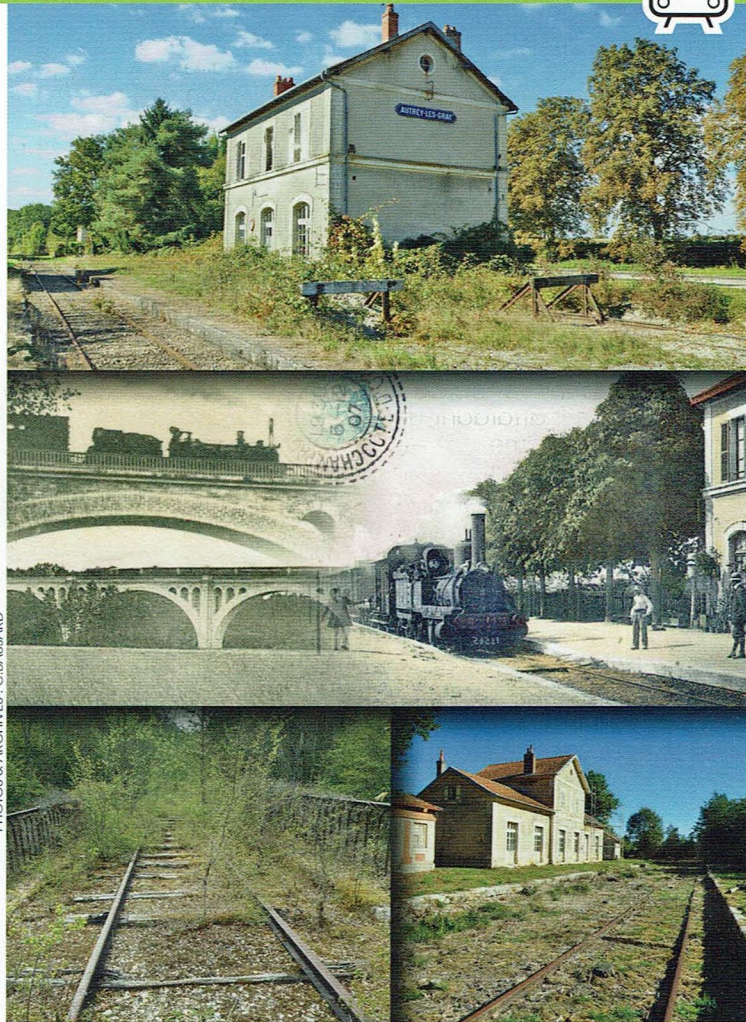
Plus au nord, la gare de Poinson-Beneuvre tenait son importance de la bifurcation qu'elle offrait en direction de Langres. De l'autre côté de la route, un ancien hôtel est aujourd'hui une jolie habitation fleurie. Un bel étang à proximité servait à alimenter une station de pompage pour les énormes besoins des machines à vapeur, mais c'était aussi un lieu de villégiature pour les Langrois venus le dimanche canoter, pêcher la carpe et déguster des escargots de Bourgogne. En s'attardant un peu dans ce lieu, on finirait par rencontrer le fantôme d'une propriétaire d'antan, Nina Poisson, femme énergique qui affronta avec courage les vicissitudes de la guerre, entre autres un train sanitaire en panne avec de nombreux blessés à secourir, et plus tard, un bombardement demandé par un réseau de résistants.

L'autre versant de la ligne, en direction de Gray, est tout autant chargé d'histoire. Quittant la gare de Marcilly par une belle tranchée digne d'un décor de western, la voie rencontre des ouvrages d'art impressionnants, le viaduc de Bèze, le pont de Mirebeau sur la Bèze ou le viaduc d'Oisilly (295 m), qui franchit avec élégance la Vingeanne, le canal et la route départementale. Partiellement détruit par l'armée allemande en 1944, il fut réparé après la guerre avant de perdre toute utilité trois décennies plus tard.

Ainsi va le fil du temps, offrant aux hommes des ouvertures qu'ils ont la faiblesse de croire éternelles, alors qu'elles ne sont que des pages vite refermées de leur histoire.

Christian Baujard

Source : La ligne de chemin de fer de Châtillon-sur-Seine à Gray, de Michel Valentin, dans le bulletin n° 15 de la SHTI



PHOTOS & ARCHIVES : C. BAUJARD

