

La Gare de COLOMBIER-FONTAINE



1863-1996 Cent trente-trois ans d'âge!!!

Soumise à une décision sans appel de la SNCF.

Pour des raisons qui lui sont propres, la station du chemin de fer est ainsi passée de vie à trépas, ne laissant que des souvenirs.

Naissance du chemin de fer à Colombier Fontaine :

Le tronçon Besançon-Belfort fut mis à l'étude en 1854. Aussitôt son tracé déclencha l'hostilité du Conseil Municipal de Colombier-Fontaine dont le Maire de l'époque, Georges DUROY, un des gros propriétaires fonciers de la commune, se fit remarquer comme principal opposant.

Réuni le 20 mai 1854, le conseil délibère sur le projet du tracé et manifeste sa désapprobation : «...cette partie du territoire, peu étendue, est déjà traversée et morcelée par le canal du Rhône au Rhin qui en occupe une superficie notable et gêne beaucoup l'exploitation...»

«Que l'établissement du chemin de fer, pour ainsi dire sans utilité pour une population peu nombreuse et agricole, viendrait diminuer encore la superficie productive du territoire de la commune et complèterait les difficultés de l'exploitation...»

«Qu'il serait facile au contraire de diriger le tracé sur la rive droite du Doubs, d'éviter tous ces dommages et de respecter les intérêts agricoles des communes riveraines... ».

Malgré leur insistance ces remarques ne seront pas prises en compte. La Compagnie du Chemin de Fer, avec l'appui de l'État, impose son tracé et la commune est contrainte de s'y rallier.

L'installation de la gare à Colombier Fontaine :

L'implantation d'une station entre l'Isle-sur-le-Doubs et Voujeaucourt, fut initialement prévue sur le territoire de Saint-Maurice.

L'hostilité d'origine au chemin de fer de notre commune sur son territoire n'était pas de nature à favoriser le choix de la Compagnie pour une station à Colombier-Fontaine. Par ailleurs, à cette époque la population de Saint-Maurice lui était un peu supérieure.

Toutefois, quelques années passées ont suffi à provoquer un véritable revirement de position de nos édiles, qui s'inscrivent désormais comme des défenseurs intraitables du chemin de fer et surtout de chauds partisans d'une implantation de station à Colombier-Fontaine.

En témoigne une délibération du 17 septembre 1858 où tous les arguments sont développés pour plaider la cause, même s'ils n'apparaissent que peu charitables pour nos voisins. Réunis en séance extraordinaire les élus précisent dans leur argumentaire :

«Considérant que le point de Colombier-Fontaine est préférable à Saint-Maurice pour l'emplacement de la station sous le rapport de la distance entre l'Isle-sur-le-Doubs et Voujeaucourt,

- Que la population naturellement desservie par Colombier-Fontaine se compose des communes de Colombier-Fontaine, Dampierre, Etouvans, Écot, Saint-Maurice, Lougres et Montenois, s'élève à 2679 habitants dans un rayon de 3800 mètres, tandis que celle desservie par le point de Saint-Maurice se compose des communes de Saint-Maurice, Villars, Goux, Longevelle, Beutal et Colombier-Châtelot, ne s'élève qu'à 2320 habitants dans un rayon de 4120 mètres et que si l'on voulait étendre le rayon on trouverait une disproportion encore plus considérable,

- Que toutes les communes pouvant être comprises dans le rayon de Colombier-Fontaine sont infiniment plus importantes que celles du rayon de Saint-Maurice sous le rapport des produits agricoles en tout genre et surtout sous le rapport industriel qui comprend les beaux moulins à farine de Lougres, Dampierre, Colombier-Fontaine, par la teinturerie et la filature de laine de M. Veron de cette dernière commune, les huileries et tuileries et principalement par le grand établissement industriel que construisent en ce moment MM. Mequillet Noblot et Cie, négociants à Héricourt, établissement qui est en bonne voie de construction sur le territoire de Colombier-Fontaine dit «[au moulin Rayot](#)» et dont le tonnage arrivera sous peu à un chiffre annuel de deux mille tonnes, sans tenir compte de l'extension que la station pourra favoriser; en ajoutant à ces différents produits celui des carrières de superbes pierres de taille justement réputées de Montenois, Lougres, Sainte-Marie, Dampierre et Etouvans, et des riches gisements de chaux hydraulique de ces deux dernières localités dont les produits sont dirigés plus particulièrement sur l'Isle, Besançon et l'Alsace.

- Que placée à Colombier-Fontaine, la station intermédiaire finira par acquérir une grande importance par la facilité des communications, au lieu d'être insignifiante placée à Saint-Maurice, dont le rayon n'offre ni population importante, ni mouvement commercial bien marqué, et qu'elle aura l'avantage d'être conduite dans un village, tandis qu'à l'endroit désigné à Saint-Maurice, elle est éloignée du village qui est d'un accès difficile.

- Que d'un autre côté, les conseillers municipaux de Colombier-Fontaine et de Lougres ont fait le sacrifice de voter une subvention de vingt-sept mille francs destinés à la construction d'un pont sur le Doubs vis à vis de Colombier-Fontaine, qui, en facilitant les communications entre les habitants des deux rives, favorisera grandement les intérêts de la Compagnie en donnant beaucoup plus d'importance à la station placée à Colombier-Fontaine, attendu qu'on pourra comprendre dans le rayon les nombreux villages de la rive droite s'étendant jusqu'au département de Haute-Saône.

- Que le chemin de fer enlève sur le territoire de Colombier-Fontaine environ quatre-vingts ares de terrains communaux dont la commune n'a pas encore fait la cession à la Compagnie.

- Que les observations fournies au sujet du placement de la station et jointes au dossier de l'enquête sont très justes,

Le CONSEIL MUNICIPAL émet le vœu que la station intermédiaire entre l'Isle-sur-le-Doubs et Voujeaucourt, soit placée à Colombier-Fontaine d'une manière définitive et il est d'avis, de faire en conséquence à la Compagnie, l'abandon des terrains communaux traversés par le chemin de fer. »

Nous avons tenu à reproduire en entier le contenu de cette délibération pour que l'on retienne la description d'une situation économique et sociale de cette époque (période dite de «l'Empire autoritaire» sous Napoléon III).

Toujours est-il que cette prise de position concernant l'implantation de la station fut prise en considération et que le bâtiment y fut construit en 1863 à l'endroit désiré par les édiles communaux, qui n'étaient pas des élus mais des membres désignés par l'autorité préfectorale, à partir de critères liés à la notabilité et à la propriété.

Quelques particularités au fil des ans :

Très vite le chemin de fer occupa une très grande place dans la vie économique locale. Les opposants de l'époque de sa création ne se manifestèrent plus et on les retrouva même pour réclamer de nouveaux aménagements liés à leurs intérêts :

- Demande d'un quai à bestiaux pour faciliter le négoce et le trafic, suite à la mise en place de 12 foires par an à Colombier-Fontaine dès 1869 (cette foire au bétail sera supprimée en 1924).
- Demande d'installation de la télégraphie privée à la gare (1870). Ce service fonctionnera jusqu'en 1946.

- Installation d'une boîte aux lettres (vote de 26,00F le 16 octobre 1880).

- De 1884 à 1902, le Conseil Municipal réclame avec insistance un abri pour les voyageurs côté opposé à la gare pour les protéger des intempéries. Il évoque la forte fréquentation (25000 billets délivrés par an).

- De 1924 à 1927 il réclame à plusieurs reprises l'éclairage électrique des abords de la gare, «dangereux le soir», ainsi que l'agrandissement des hangars et des quais de marchandises et l'établissement d'un pont bascule, tant le trafic est devenu important par la présence de 3 entreprises en pleine activité ([Méquillet-Noblot - Fonderies de l'Est - Chaiserie Baumann](#)).

- Le 25 juin 1927, les barrières du passage à niveau, à l'origine d'un système tournant, ayant été modifiées suivant un système oscillant avec portillon pour piétons, le Conseil Municipal demande à ce qu'elles libèrent un passage de 6 mètres pour faciliter le passage de camions grumiers et les grosses machines agricoles (il votera à cet effet une participation de 1000F le 16 février 1929 pour frais d'aménagement).

- 1er Janvier 1938, les employés de la gare changent de casquette puisque naît la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), suite à la fusion de 7 réseaux, dont celui qui gérait notre région par l'intermédiaire de la Compagnie PLM (Paris - Lyon - Méditerranée).

Le trafic voyageurs et marchandises de la gare de Colombier-Fontaine ne fait que s'accroître, la population du village étant passée de 490 habitants en 1900 à 990 habitants en 1938 et l'activité économique locale s'étant particulièrement développée.

L'artisanat et le commerce s'en trouvent confortés, à l'exemple de l'hôtel restaurant Frère Jacques qui acquiert sa renommée régionale.

La période de guerre et d'après-guerre :

Peu de faits marquants entre 1940 et 1945 à l'exception de nombreux sabotages de voies pour paralyser le trafic entre Belfort - Besançon, ralentissant considérablement le transport du matériel et des troupes allemandes au moment crucial du débarquement allié (le groupe TITO et le maquis d'Écot s'illustrèrent dans ce genre d'opérations au grand dam de l'occupant).

Après la guerre la reprise du trafic et son développement se poursuivent.

En date du 4 novembre 1949 le Conseil Municipal interpelle la SNCF et l'élu cantonal M. METOZ pour signaler l'impensable à ce jour : «les autorails bondés conduisent à ce que des voyageurs restent sur le quai en gare de Colombier-Fontaine ! ...».

- De 1950 à 1954 très nombreuses sont les demandes pour que la correspondance des trains tienne compte des horaires d'entrée dans les collèges de Montbéliard (15 élèves le lundi et 10 tous les autres jours de la semaine). Il n'existait qu'un seul autorail avec départ à 6h10, satisfaction fut obtenue avec départ à 6h 49.
- Le 30 novembre 1951 on assiste à un tamponnement entre deux trains en gare de Colombier-Fontaine. Après une intense émotion et une «récupération» de marchandises profitables à quelques-uns, la SNCF remercie chaleureusement les sapeurs-pompiers de la localité pour leur dévouement. Et leur attribue un don.
- Le 4 décembre 1953, nouvelle protestation auprès du Préfet et de la SNCF concernant «l'entassement dangereux» des usagers dans l'autorail au départ de Montbéliard avec arrivée à 17h 30 en gare de Colombier-Fontaine.

Le déclin se dessine et se poursuit inexorablement :

- Le début des années 1960 voit s'amorcer la baisse des activités ferroviaires et c'est le déclin. Avec le développement du transport routier les entreprises abandonnent peu à peu l'utilisation du chemin de fer pour leur trafic marchandises.
- La SNCF cesse toute activité marchandises en gare de Colombier-Fontaine et loue terrains et locaux disponibles à une activité commerciale (Becquet-Gauley).
- Les transports scolaires en direction des collèges s'effectuent désormais en autocar (transports Bouzer/Simon).
 - Le parc automobile s'agrandit de plus en plus, provoquant la désaffection du trafic voyageur en gare de Colombier-Fontaine, qui n'a jamais pu obtenir de la SNCF l'arrêt des trains express à cette station.
- Peu à peu le personnel cheminot diminue. Les préposés à l'ouverture et fermeture des barrières du passage à niveau sont supprimés. Les commandes s'effectuent depuis la gare, ce qui provoque une nouvelle protestation des élus locaux (28/07/1965) : «les barrières restant fermées de 21h 30 à 6h 30 elles ne sont ouvertes qu'à la demande des usagers, lesquels en moyenne au nombre de 100 chaque nuit, subissent une gêne appréciable... ».
- En 1977, fermeture de la salle d'attente.
 - A partir de 1980 la gare est complètement désertée par le personnel SNCF.
- Ne restent dans le bâtiment que des locataires, à titre précaire et provisoire, puisque à la suite de plusieurs réclamations de la municipalité pour obtenir l'entretien correct de l'immeuble, la SNCF l'informe de son refus et de son intention sans appel de démolir la gare !
- Entre temps, les terrains jouxtant les bâtiments ont été rétrocédés ou vendus (1984).
- Ne continuent d'exister que quelques infrastructures jugées indispensables pour le personnel d'entretien des voies.
- Le T.E.R. s'arrête toujours à COLOMBIER FONTAINE, plusieurs fois dans la journée, tant pour aller à BESANCON qu'à BELFORT.