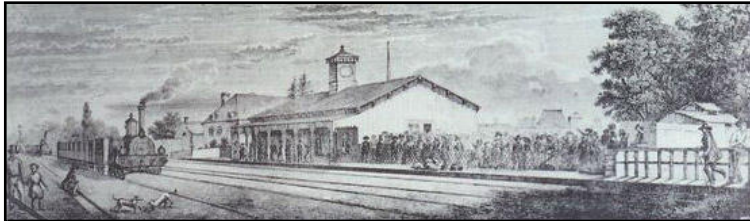
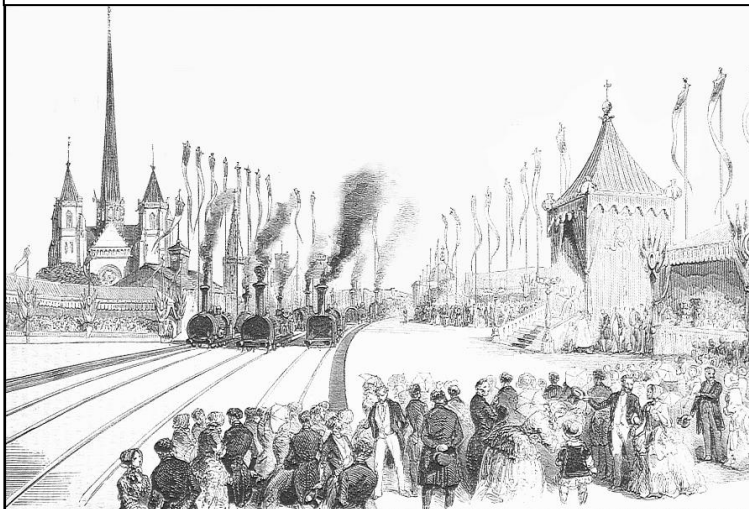


DIJON

La capitale de la Bourgogne a toujours été au centre du réseau ferroviaire régional. Pourtant, il s'en était fallu de peu que la ligne Paris – Lyon ne l'évite. Le développement de la ville en eut souffert. Au milieu du 19^{ème} siècle, Dijon et Besançon étaient des villes de taille comparable. Besançon qui ne fut jamais desservie par des relations internationales de première importance n'a pas bénéficié du même essor, même si le rail n'est pas le seul paramètre à prendre en compte.



1 - Le premier bâtiment voyageurs de Dijon était placé peu avant le pont de l'Arquebuse dont on voit la rambarde sur la droite.



2 - Inauguration officielle de Paris – Dijon par le Prince-Président Louis-Napoléon : le bâtiment voyageurs et les trois voies sont les mêmes qu'en 1849.

L'implantation de la gare de Dijon donna lieu à une enquête en juin 1846. Deux emplacements étaient envisagés : entre l'hospice départemental des aliénés et le jardin botanique ou derrière le nouveau quartier Saint Bernard, dans la plaine des roses. La première proposition fut retenue. La gare fut construite dès 1848 avant l'arrivée du chemin de fer. Un bâtiment provisoire surmonté d'un clocheton portant une horloge fut édifié près du pont de l'Arquebuse. De modestes dimensions, elle comportait trois voies et deux quais. C'est ce même bâtiment que l'on retrouva sur le dessin illustrant l'inauguration de la ligne Paris – Dijon le 1^{er} juin 1851. Derrière le bâtiment voyageurs, la flèche de la cathédrale Saint-Bénigne

pointait vers le ciel. Les trois voies étaient occupées par des machines fumantes face à la loge où trônait le Prince Président Louis-Napoléon, Président de la République.

Le programme des festivités était particulièrement chargé. Le train du Président de la République arriva de Paris à 2 heures 1/2 (14 h 30). Après l'accueil des autorités locales et la bénédiction des locomotives, le Président se rendit à cheval à la préfecture. Un banquet, des aubades, un feu d'artifice et un bal clôturèrent cette première journée d'inauguration. A 13 h le lendemain, Louis-Napoléon repartit pour Paris mais les festivités durèrent jusqu'au soir.

Dès l'hiver 1849 – 1850, un nouveau pavillon destiné à améliorer le service des dépêches fut construit au nord du bâtiment voyageurs. La première remise pouvait abriter qu'une machine. Elle fut remplacée à la fin de 1849 par une halle à quatre



3 - Après 1855, Dijon est la principale étape de la ligne Dijon – Lyon. À gauche, la rotonde du dépôt dissimule le premier atelier des wagons. Au centre, précédé par les halles marchandises, le bâtiment voyageurs se cache derrière une imposante marquise enjambant quatre voies à quai. À droite, la zone du jardin de l'Arquebuse n'est pas encore urbanisée (col Gaby Bachet).

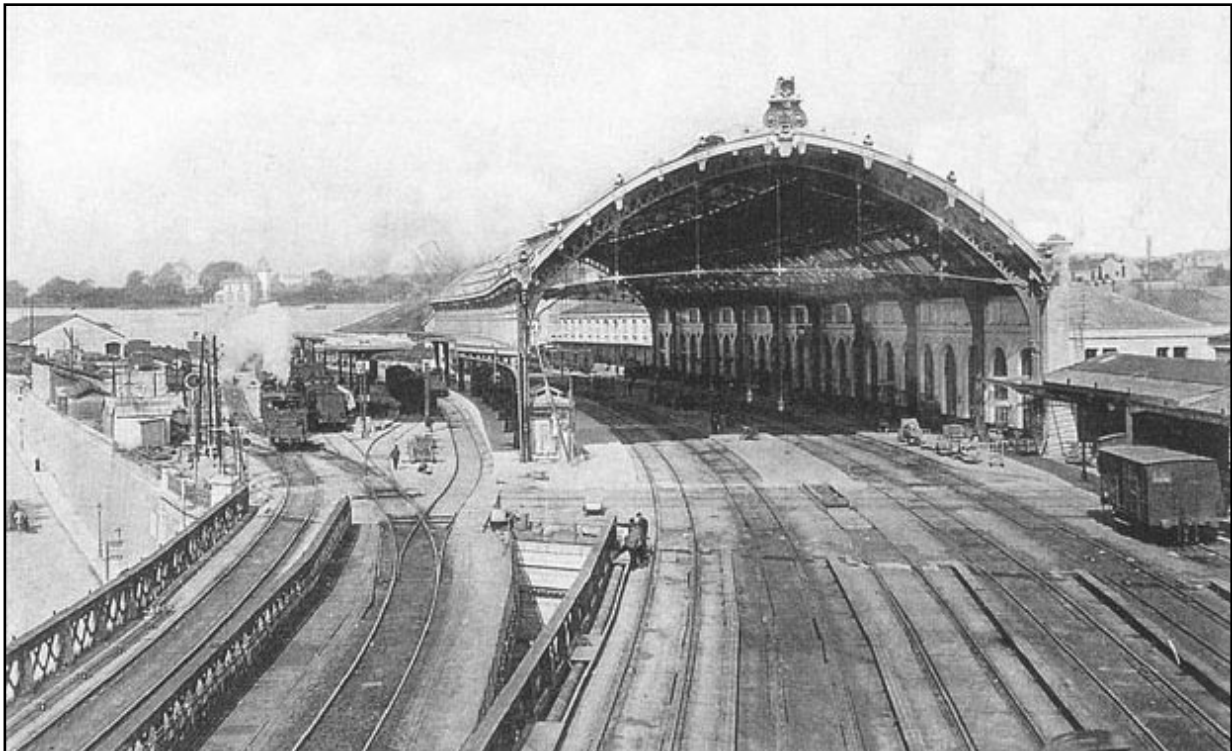
places accompagnée d'un atelier et d'un bureau. . Jusqu'en 1851, Dijon n'était qu'un « l'embarcadère » permettant de rejoindre Chalon-sur-Saône. L'ouverture des sections Tonnerre – Dijon puis Chalon-sur-Saône – Lyon, les projets d'extension vers la Franche-Comté, la Bresse et la Savoie furent à l'origine d'un des plus grands sites ferroviaires français.

Commencé en 1853 et mis en service deux ans plus tard, le nouveau bâtiment voyageurs était digne de cet important nœud ferroviaire. Dessinée par l'architecte Alexis Cendrier, la gare n'était complètement achevée qu'en 1880. Deux bâtiments espacés de 29 m encadraient quatre voies et trois quais couverts par une marquise de 125 m de longueur. Toute cette construction suivait la courbe des voies. La gare marchandises et le dépôt étaient implantés à proximité, coté Paris.

Dijon était une ville importante par son histoire et son rayonnement. Ancienne capitale des ducs de Bourgogne, cette riche cité comptait une population atteignant 22 000 habitants au début du XVIII^e siècle. A l'arrivée du chemin de fer, la communauté urbaine de Dijon approchait les 30 000 âmes et représentait la moitié de la population urbaine du département. L'accroissement fut très rapide. La population doubla en une trentaine d'années. Elle atteignait déjà 37 000 habitants en 1869 et près de 60 000 en 1880. À cette époque, Dijon était devenue une grande gare de bifurcation et de correspondances entre des flux venant de Paris, de Lorraine, d'Alsace, de Franche-Comté, du Bugey et de la Savoie, de Lyon, la vallée du Rhône et Marseille. Tous ces trafics nécessitèrent l'implantation d'un dépôt de

première importance, d'un triage et de nombreux service annexes. Placé à proximité du centre ville, le site de la gare ne permettait qu'un agrandissement des installations réservées aux voyageurs au détriment des autres activités. Le dépôt initial devenu trop étroit fut déplacé au sud de la ville, près de Perrigny où se construisait un vaste triage le long du canal de Bourgogne.

Cet investissement de l'espace et ces nouveaux gisements d'emploi provoquèrent une transformation de l'urbanisation. Au début du XX^{ème} siècle, Dijon comptait plus de 3 000 cheminots alors que la population de la ville était de 71 000 personnes. Les villages situés au sud de Dijon virent leurs populations décupler. Chevigny et Longvic atteignirent 9 000 habitants ; Chenove 18 000 !

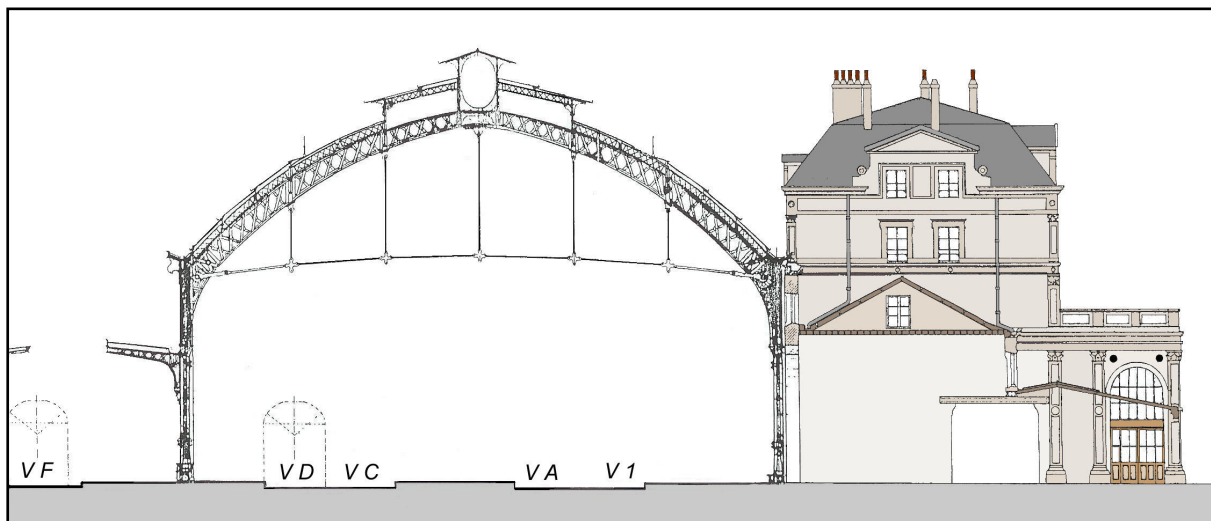


4 - Intérieur de la gare après la modernisation de 1905 : les trois parties du pont de l'Arquebuse attestent des élargissements successifs du site. La forme de la marquise suit la courbe des voies et du bâtiment voyageurs (col Gaby Bachet).

Un nouvel agrandissement intervint au début du 20^{ème} siècle en prévision de l'ouverture de la ligne Dijon – Epinac. Le nombre de voies à quai fut porté à cinq et la marquise initiale à deux pans fut remplacée par une construction métallique de forme arrondie. Coté cour, une longue galerie faisait le tour du bâtiment. Elle abritait à droite une partie du buffet « gastronomique » et les bureaux de la recette de part et d'autre de l'entrée monumentale. La partie gauche, simplement couverte menait à la consigne. Coté ville, cette cour était fermée par une longue grille percée de deux larges portes.

Parallèlement, d'autre travaux furent exécutés pour accroître les capacités d'exploitation : élargissement de la tranchée des Chartreux, construction d'un passage souterrain mais sa faible largeur ralentissait les mouvements des voyageurs. Un embranchement en direction du canal était approuvé en 1854. Le port fut élargi pour recevoir six péniches. L'accroissement du trafic nécessita la mise en

service d'une grue pouvant soulever 10 tonnes. Une halle marchandises réservée aux messageries prenait la place du quai à bestiaux.



5 - Coupe de la nouvelle marquise de forme arrondie et du bâtiment voyageurs d'Alexis Cendrier. Les cinq voies à quai sont désignées par un chiffre ou des lettres.



6 - L'imposant corps central du bâtiment voyageurs est flanqué d'une galerie peu esthétique dont le vingtième siècle débutant fait un usage fréquent. La cour pavée accueille piétons et des calèches ; la voiture automobile n'a pas encore fait son apparition (col Jean Cuynet).

7 - Derrière les bâtiments voyageurs se dissimulent un atelier réservé aux wagons et des voies de remisage (col Gaby Bachet).





8 - L'élargissement de la tranchée et la construction du nouveau pont des Chartreux donnent lieu à un important chantier qui se termine en 1937 avec les tests de résistance de cet ouvrage. Sur la partie gauche du tablier, un camion de la société Grey-Poupon, fabricant de moutarde est on ne peut plus local (SNCF).

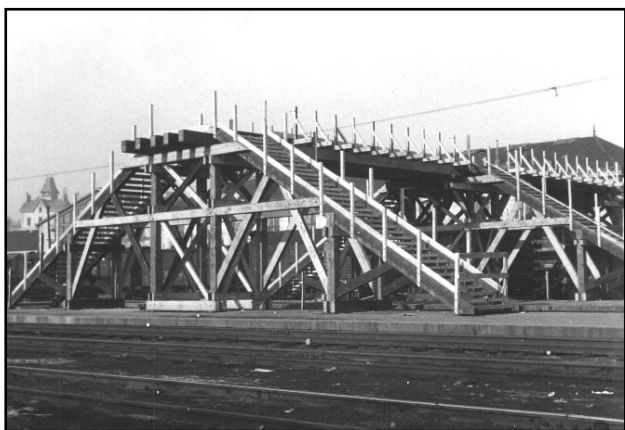
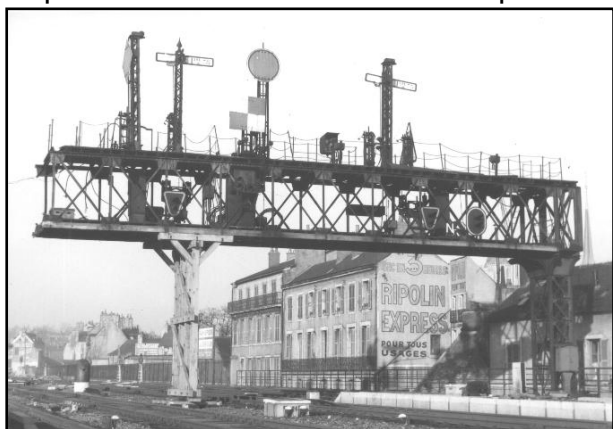


9 - Sortie de la gare côté Lyon en 1937 : le faisceau menant à Perrigny comporte cinq voies surmontée au loin par un portique supportant une grande variété de signaux (SNCF).



10 – 11 - Le portique supportant les signaux coté Lyon gît en travers des voies alors qu'un observateur solitaire regarde les ruines encore fumantes du BV et de la marquise (Col Gallimard).

L'aspect général ne changea pas jusqu'aux destructions opérées par l'armée allemande en retraite, le 7 septembre 1944. La mise hors service systématique du dépôt, du triage et des installations de sécurité comme les postes d'aiguillages répondaient à une logique militaire : il fallait retarder la mise en exploitation du réseau ferré. Par contre, le dynamitage de la gare et de la marquise s'apparentait plus à une volonté destructrice qu'à des objectifs stratégiques.



12 – 13 - Après des réparations sommaires, le portique amputé repose sur un jambage en poutrelles de bois, un nouveau bâtiment voyageurs est reconstruit avec des matériaux récupérés provenant de la gare détruite, une passerelle remplace les passages souterrains (novembre 1945). En septembre 1946, une marquise et des abris de quai en bois protègent les voyageurs des intempéries (doc SNCF).

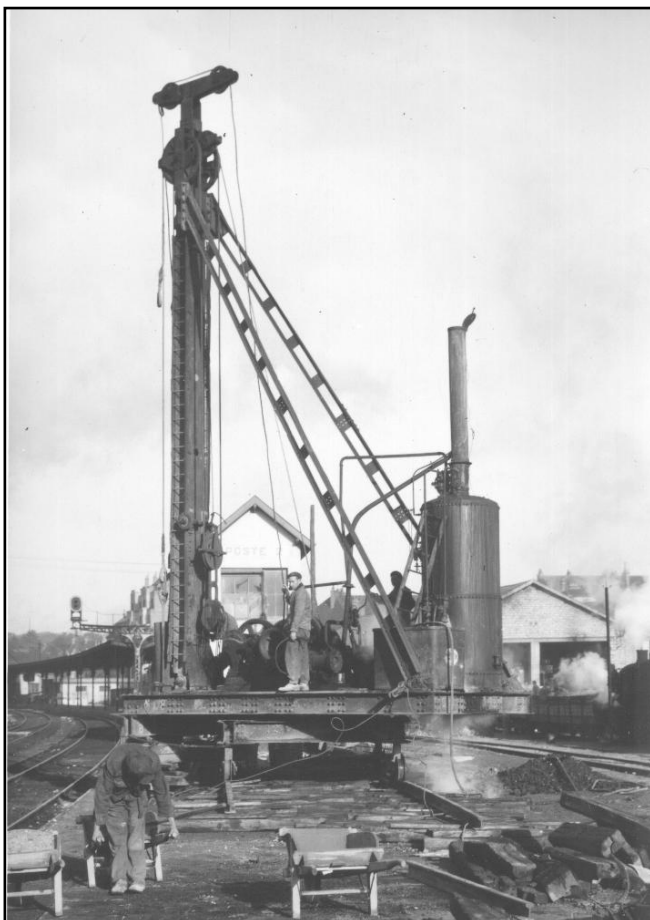
Après la Libération, une « gare » très provisoire, probablement limitée à un quai en bois, était placée près du pont de l'Arquebuse, aux abords des remparts de Tivoli. Elle fut remplacée pendant quelques mois, durant les réparations essentielles de Dijon-Ville, par la gare de Dijon-Porte-Neuve. Les ruines de l'ancien bâtiment furent en partie utilisées pour rétablir sommairement les installations dévastées. Le bâtiment se limitait à un rez-de-chaussée où la place manquait pour installer tous les services nécessaires au trafic voyageurs. Une passerelle en bois remplaçait l'ancien passage souterrain. La reconstruction d'un nouveau BV devait attendre, la priorité revenait à l'électrification.



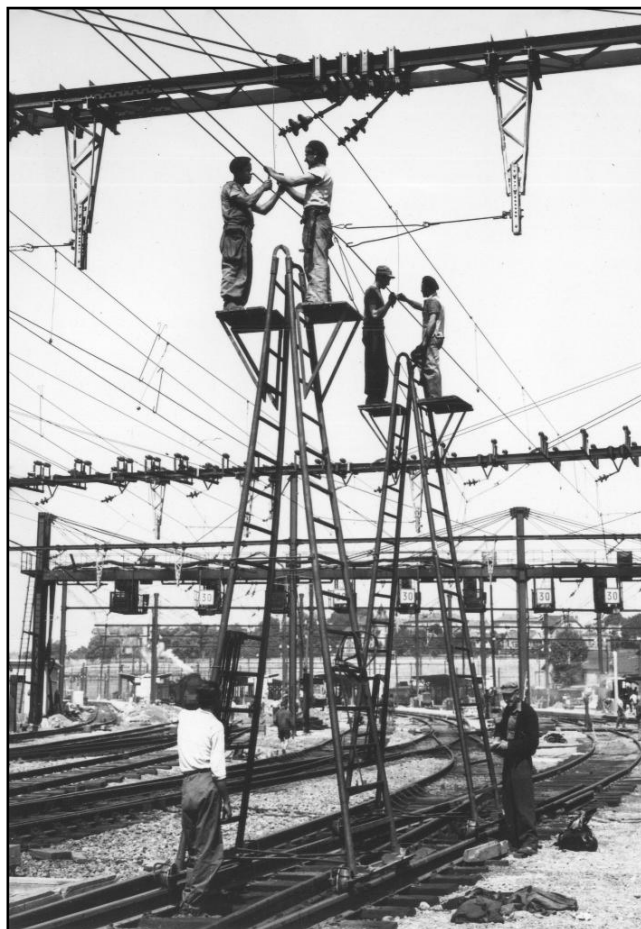
14 - Des ouvriers s'affairent auprès du passage souterrain alors que d'autres équipent s'occupent de la voie et de la reconstruction du quai. Pendant cette période très active, les voyageurs accèdent aux trains dans des conditions quelque peu précaires (doc SNCF).

15 – 16 - Ci-dessous à gauche, le poste 1 provisoire vient d'être établi et, quelques mois plus tard à droite, le montage d'un potence caténaire devant le nouveau poste 2 montre l'avancement des travaux(SNCF).





17 - Battage de pieux avec une machine à vapeur pour établir les fondations du poste 2 (SNCF).



18 - Les « écureuils » règlent la caténaire à hauteur du poste 2 (SNCF).



19 - Le 3 juin 1949, tiré par une Pacific, un train quittant Dijon-Ville franchit le saut de mouton encore en construction (SNCF).



20 - Inauguration par un groupe d'officiels du saut de mouton le 7 avril 1949 sur fond d'autorail ABJ et de 141 R (SNCF).

Les chantiers étaient considérables et durèrent plusieurs années rendant l'exploitation de la gare particulièrement difficile. Le plan des voies était complètement remanié pour accueillir des trains plus longs. Le nombre de voies à quai était porté à neuf et un immense portique enjambant les voies présentait une batterie de signaux lumineux. Un nouveau passage souterrain, large et fonctionnel reliait tous les quais. Les ponts étaient renforcés, les poteaux caténaires annonçaient

l'arrivée prochaine de la traction électrique et de nouveaux postes d'aiguillages remplaçaient les constructions provisoires. Plus au sud, un long saut-de-mouton évitait de multiples cisaillements des voies principales.



21 - Durant de nombreuses années, Dijon doit se contenter d'une gare bien modeste pour une capitale régionale (SNCF).



22 - Alors que les travaux se poursuivent, le nouveau BV est déjà en service. La « rotonde » abrite les guichets de vente des billets (SNCF).



23 - Le bâtiment central abrite les postes de régulations des circulations et des sous-stations. Celui de droite, construit en 1962, loge les services techniques (SNCF)

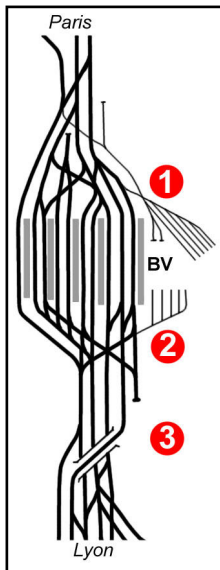


24 - Le nouveau restaurant gastronomique, clair, moderne et doté des meilleurs équipements se doit d'être à la hauteur de la tradition culinaire bourguignonne (SNCF).

Face à la gare, le nouveau bâtiment administratif hébergeant les services communs répartis sur cinq étages était achevé en 1962.

Modernisations de Dijon-Ville :

En avril 1986, la venue de Philippe Hessig, président de la SNCF, marqua le début des travaux de la modernisation du quartier gare SNCF-Perrières. La mise en service du TGV entraînait une augmentation sensible du trafic. Plus de seize mille voyageurs dont quatre mille pour le seul TGV fréquentaient quotidiennement la gare. Une gare



routière complétée par une salle d'attente, une brasserie et des commerces était complétée par un parking de stationnement logue durée de quatre cents places réparties sur deux niveaux. La capacité des installations voyageurs centrées autour de la « rotonde » construite en 1960 étaient agrandies et le passage souterrain prolongé jusqu'à l'avenue Albert 1^{er}. Le nouvel aménagement de la cour voyageurs permettait d'accueillir deux cents voitures pour des stationnements de courte durée.

25 - Schéma du plan des voies de Dijon-Ville :
1 : remisage voyageurs et ex parc postal, 2 : remisage
autorails et gril électrique, 3 : saut de mouton.

Dijon-Porte-Neuve :

L'encombrement permanent de Dijon-Ville et de ses annexes avait amené le PLM à créer une gare réservée aux marchandises. Une pétition de négociants dijonnais demandait le déplacement de la gare marchandises dans la plaine des Roses et la

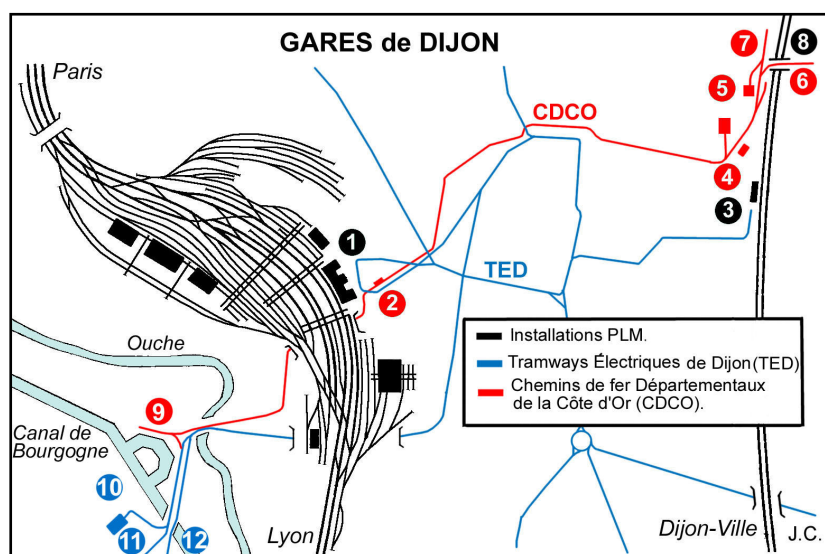


26 - Venant d'Is-sur-Tille, un train traverse la gare de Dijon-Porte-Neuve (col Gaby Bachet).

construction d'un grand dépôt. Prudente, la compagnie n'envisageait qu'un nouvel agrandissement des installations existantes. Lors de l'établissement de la ligne d'Is-sur-Tille, une décision ministérielle imposa la construction d'une station de voyageurs à l'est de la ville, sur le site où la chambre de commerce réclamait avec insistance l'ouverture d'une gare marchandises. Un chantier de débords

accompagna la construction du nouveau bâtiment voyageurs. Il comprenait quatre voies un quai couvert, un autre découvert et une grue de dix tonnes, Ces installations se montrèrent insuffisantes. Le BV fut agrandi et un hangar supplémentaire fut érigé dans la zone marchandises. Des embranchements rejoignaient plusieurs établissements : Entrepôts des Docks, Entrepôts Libres de Bourgogne, une fabrique de tuiles et une entreprise de matériaux de construction.

Les tramways de Dijon :



27 - 1 : Dijon-Ville, 2 : Boulevard Sévigné, 3 : Porte-Neuve, 4 : Porte-Neuve CDCO, 5 : dépôt CDCO, 6 : direction de Champlitte, 7 : direction de Châtillon-sur-Seine, 8 : direction de Culmont-Chalindrey, 9 : port et Dijon-Canal CDCO, 10 : dépôt TED, 11 : direction de Beaune, 12 : direction de Chenove.

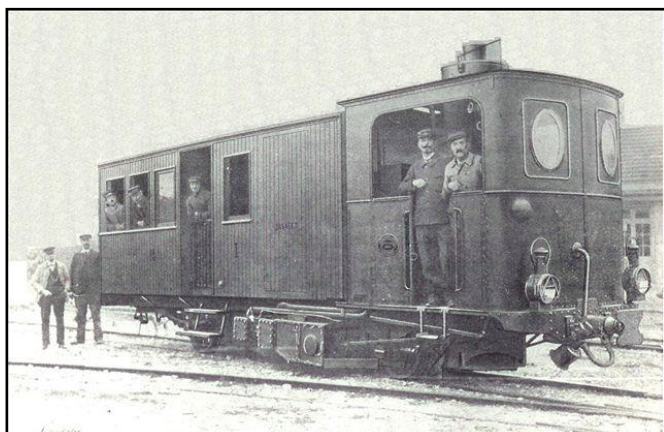
Les premiers « Omnibus Tramways Dijonnais » apparus dès 1888 étaient à traction hippomobile. Ils furent remplacés en 1895 par des engins à traction électrique. Les quatre lignes initiales des TED (Tramways Électriques de Dijon) étaient complétées par une cinquième avant 1914. La ligne 6 ouverte en 1935 prolongeait la ligne 1 gare-ville – parc jusqu'à l'aérodrome militaire de Lonvic et deux ans plus tard, la ligne 5 atteignait Chenôve et Pouilly.

Après la seconde guerre mondiale, la cohabitation du tramway et de la circulation automobile au centre ville posait quelques problèmes. Les lignes empruntant la rue de la Liberté furent dotées de trolleybus. La ligne 1/6 était détournée par la rue de la République et les boulevards. Durant une dizaine d'années, les lignes 1/6 et 5 restèrent exploitées par des tramways et les autres par des trolleybus. La ligne 5 ferma en 1960 précédant d'un an la fin de la ligne 1/6. La ligne 4, la dernière à être exploitée par des trolleybus ferma le 30 mars 1960. Désormais, les transports publics de la ville de Dijon étaient confiés à des autobus.

28 - La motrice n° 33 construite par de Dietrich attelée à une remorque Pétolet stationne au terminus de Pouilly (photo Geiger, col FACS).



Autres activités ferroviaires dijonnaises :



Automotrice à vapeur Pétolat en essais en 1909 sur les lignes CDCO de Dijon – Champlitte et Dijon – St-Seine-l'Abbaye (col Gaby Bachet).

Les établissements Pétolat étaient spécialisés dans la construction de matériel pour travaux publics. L'usine était située au nord de la gare de Porte-Neuve, entre la voie ferrée et la route de Langres (actuellement avenue du Drapeau). Dans les années 1950, elle employait jusqu'à neuf cents personnes. Les productions étaient partagées en deux parties. L'atelier des wagonnets construisait du matériel de travaux publics pour voie de 40, 50 et 60, des berlines pour les mines des locotracteurs et des compresseurs. L'atelier des wagons

faisait de la réparation et construisait du matériel neuf, couverts, tombereaux à toit enroulable pour la SNCF et des entreprises privées. Un atelier bois recevait des grumes qui étaient débitées en planches et traitées pour réaliser les flancs et les plateaux des wagons. De toute cette industrie, il ne reste plus qu'un locotracteur en voie de 60 circulant sur le chemin de fer touristique des Lavières, près d'Is-sur-Tille.

Début 1997, une plate-forme logistique à l'échelle européenne était activée en gare de Porte-Neuve. L'entreprise Ovako Steel, filiale du groupe suédois SKF spécialisé dans la fabrication de roulements à billes, importait des barres d'acier au rythme de six trains par semaine. Désignés Scan-Express, ils ne mettaient que 72 h pour faire le trajet Suède – Dijon. Un entrepôt de 6000 m² était transformé pour faciliter le chargement de camions appartenant à la SCETA, filiale routière de la SNCF, qui étaient chargés d'approvisionner une quinzaine d'usines situées en France, Italie, Allemagne, Hollande et Espagne. Ces trains étaient reçus à Gevrey avant d'être acheminés sur Porte-Neuve.

Soutenu par le GIE (groupement d'intérêt économique) Bourgogne Multimodal créé en 1992, un projet de plate-forme rail-route implantée en bordure du triage de Gevrey portait les espoirs des élus et de la SNCF. En 1997, il prévoyait la mise en service d'une première tranche courant 1999 avec une capacité de trente mille caisses par an et à terme, le double sur une zone d'activités de 17 ha. Les travaux entrepris en 2001 tablaient sur un volume de 50 000 conteneurs par an et vingt destinations nationales. La plate-forme ouvrit le 16 décembre 2002. Elle entraînait la fermeture du chantier CNC de Porte-Neuve et son transfert sur le nouveau site. Un projet complémentaire de « technoport » implanté à proximité de la gare de Pagny-le-Château, en bordure du port sur la Saône et accessible par l'autoroute A 40 était raccordé à la ligne Dijon - Bourg. Il était mis en service le 1^{er} juillet 2003. Chaque jour, deux trains quittaient Gevrey pour Villeneuve-Saint-Georges et un pour le Havre. Hélas, cette plate-forme devait fermer après seulement trois ans d'activité et le « technoport » ne déborde pas d'activités.