

Bourgogne-Franche-Comté, Jura
Salins-les-Bains

voie ferrée dite chemin de fer d'intérêt local Salins - Andelot, dite aussi tramway Salins - Andelot (ouvrages de la commune de Salins-les-Bains)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA39002186
Date de l'enquête initiale : 2024
Date(s) de rédaction : 2025
Cadre de l'étude : inventaire topographique
Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : voie ferrée
Appellation : tramway Salins - Andelot
Parties constituantes non étudiées : viaduc, gare

Compléments de localisation

oeuvre située en partie sur la commune Bracon
Milieu d'implantation :
Références cadastrales : ;

Historique

Une première étude sur le prolongement vers la Suisse de la voie ferrée Dole-Salins est lancée en 1892. Le projet d'exécution définitif est adopté en 1909 par le Conseil général du Jura, dans le cadre des voies de chemin de fer d'intérêt local pouvant bénéficier de subventions de l'Etat. La ligne Salins à Andelot est concédée en 1912 au directeur de la ligne Andelot-Levier, M. Laborie. L'entrepreneur Doerenbecher est désigné en 1913 adjudicataire des travaux qui, commencés au printemps 1914, sont interrompus par la guerre. En 1919, le Conseil général lance de nouveaux concours pour l'attribution des différents lots, qui concernent la construction d'ouvrages d'art en béton armé : **murs de soutènement**, ponts ferroviaires, **viaduc du Martinet du Haut**, **gare terminus**, ainsi que la couverture d'une portion de la Furieuse.

Le gros-œuvre de ces chantiers est achevé en 1924, le ballastage et la pose des rails dans la ville exécutés en 1925, pour une mise en service le 1er janvier 1928. Concurrencée par le transport routier, victime de la crise économique de 1929 et de glissements de terrain, la ligne devient rapidement déficitaire. Dès 1930, le Conseil général demande son déclassement et le remplacement par un service automobile, mais la ligne est maintenue en service quelques années, avant sa fermeture le 1er janvier 1935.

Période(s) principale(s) : 1ère moitié 20e siècle ()
Dates :

Description

Outre la **gare de la place Aubarède (ancien bureau d'octroi)** et la gare de Champtave (commune de Bracon), il reste sur le territoire communal cinq ouvrages d'art. Au sud de la **gare PLM** se trouve la **gare terminus** de la ligne, construite à proximité d'ouvrages d'art (**mur de soutènement**, **pont et rivière aménagée**). Situé au sud de la place Aubarède, le pont Simon Thurel franchit la Furieuse, limite communale avec Bracon. Il est en béton armé, à tablier droit et garde corps (récent). Partiellement bâti sur la commune de Bracon, le **viaduc du Martinet du Haut** amorce la côte du Val d'Héry, le long de la route de Champagnole (R.D. 467).

Eléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : calcaire, moellon, enduit ; béton, béton armé

Couvrements : charpente en béton armé apparente ;

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété de la commune, propriété privée

Présentation

Genèse

Dès la création vers 1850 de la voie ferrée reliant Dole à Salins est envisagé son prolongement vers la Suisse. Diligemment par le Conseil général du Jura, la première étude d'une telle ligne ferroviaire remonte à 1879. Déposé en 1881, le projet prévoit un trafic annuel de 32 000 tonnes de marchandises, pour une fréquentation de 12 000 voyageurs. La différence entre le produit (40 000 francs) et les dépenses (65 000 francs) devait être couverte par une subvention de l'Etat. Le Conseil général estime la ligne insuffisamment intéressante et repousse la demande de classement parmi les voies ferrées d'intérêt local du département.

Vers 1890, le département du Doubs présente l'étude d'une voie ferrée entre Levier et Andelot, mise à l'enquête en 1892, et dont la concession est attribuée en 1897 à M. Laborie. Le projet de la ligne Salins-Andelot, permettant de prolonger la voie Levier-Andelot, est relancé, soutenu par le département du Jura. L'avant-projet est dressé en 1907, le projet d'exécution définitif présenté en 1908, adopté l'année suivante par le Conseil général, suivi en 1910 de la mise à l'enquête et la demande de déclaration d'utilité publique. D'après l'ingénieur en chef, " le but de la ligne [serait] non la desserte des centres habités peu importants et trop éloignés de la ligne mais surtout le transport des bois de sapins en provenance des régions de Levier et de la Joux ". Le coût total de la ligne est évalué à 1,382 millions de francs.

Lancement des travaux

Le 24 juillet 1912, la ligne de chemin de fer de Salins à Andelot est concédée à M. Laborie, directeur de la ligne Andelot-Levier, par une convention spécifiant que " l'exploitation est aux risques et périls du concessionnaire ". La déclaration d'utilité publique du 28 décembre permet l'acquisition à l'amiable des terrains traversés. En mars 1913, une enquête est lancée sur le nombre et l'emplacement des gares et stations de la ligne. Après délibération, la desserte est fixée comme suit : construction d'une station terminus à côté de la gare du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), établissement d'une halte place de l'hôtel de villes, d'un service Bagages et Messageries place Aubarède (halte dite des Promenades), construction d'une gare de voyageurs au lieu-dit Pré Tiénant, dite de Salins-Champtave (commune de Bracon) et création d'une halte au niveau du viaduc au Martinet du Haut. L'entrée en guerre interrompt les chantiers tout juste commencés. Les concours relatifs à la construction de trois ponts sur la Furieuse, deux passages supérieurs, deux passerelles et le viaduc du Martinet sont déclarés nuls.

1919 : reprise des travaux

En 1919, le Conseil général décide la reprise des travaux des trois lignes de chemin de fer d'intérêt local du département, dont celle de Salins à Andelot. L'adjudication attribuée en 1913 à l'entrepreneur Doerenbecher est résiliée. Le 22 juillet 1920, l'entreprise générale de travaux public Lucien Brot (Ste-Menehould, Marne) se voit attribuer les 1er, 2e, 4e et 5e lots, soit les travaux de construction de la ligne du km 1,850 au km 12,320, pour un prix de 2,7 millions de francs. A la même date, la société Tonetti et Cie (Lons-le-Saunier) devient adjudicataire de huit ouvrages d'art en béton armé, soit trois ponts sur la Furieuse dont un "sous rails", deux passages supérieurs, deux passerelles piétons et un mur de soutènement (entre le point 58 et 59).

Les ouvrages en béton armé

En 1913 était lancé un concours pour la construction, à l'ouest et au nord de la gare, de deux murs de soutènement en béton armé de 375 et 275 m de longueur, bordant la Furieuse, avec trottoir en encorbellement. Un " tablier de pont-route " en béton armé devait desservir le chemin des Platières (aujourd'hui de Laffenets). Au début de l'année 1914, la ville modifiait son projet initial : plutôt que de construire un grand mur de soutènement le long de la Furieuse, elle choisit de couvrir la rivière par un remblai taluté, dont le coût est jugé nettement inférieur. Le 18 mai 1914, la société Mercier et Limousin est déclarée adjudicataire de ces travaux, qui sont très vite arrêtés à cause de la guerre. Modifié par l'avenant du 9 juin 1920, le projet est relancé par l'entreprise Limousin et Cie (successeur de Mercier et Limousin) qui reprend les travaux peu après. La société Tonetti est chargée de l'exécution des ouvrages en béton armé. Le mur de soutènement nord est " coulé " au printemps 1921 et le remblaiement commencé le 15 août.

A l'automne 1920 débutent les travaux de couverture de la Furieuse. Depuis le pont Doroz, deux tubes en ciment armé de 4,50 m de largeur, contrebutés par des massifs de béton, sont disposés sur une longueur de 230 mètres. Le talus est réalisé

en 1921. Le conseil municipal acte en octobre 1920 la suppression du pont en Y projeté au sud de la ville, près de la scierie Hugues, remplacé par pont à une voie. Place Aubarède, le bâtiment de l'ancien octroi, utilisé comme poids public, est cédé au département pour servir de halte ferroviaire. En 1921 ou 1922, un pont ferroviaire en béton armé, conçu par la société Limousin et Cie, est bâti au sud de la place Aubarède par l'entreprise Tonetti. Franchissant la Furieuse, limite communale avec Bracon, il permet à la voie de monter à la gare de Champtave en passant par un tunnel (aujourd'hui disparu).

Le viaduc du Martinet

Le 22 juillet 1920, l'entreprise parisienne Jules Masson est déclarée adjudicataire des travaux de construction du viaduc du Martinet, pour la somme de 369 595 francs, " à charge pour lui de finir le chantier sous dix mois ". Après une " série d'épreuves reconnues non satisfaisantes " par l'ingénieur en chef des travaux en mai 1922, le procès-verbal de réception définitive est signé en juin 1923.

La gare terminus

Adjudicataire de cinq lots de travaux, l'entreprise générale de travaux publics Lucien Brot est en charge de la construction des bâtiments de la ligne Salins – Andelot. Le procès-verbal d'adjudication du premier lot est signé le 24 août 1922, pour la somme de 255 061 francs. Le gros-œuvre de la gare terminus, jouxtant la gare PLM, est réalisé en 1923, et les travaux intérieurs terminés en 1924 (réception définitive en début d'année 1926). Le bâtiment de la gare-terminus de Salins est aujourd'hui sans affectation.

Une mise en service longue et difficile

En août 1924, une commission du Conseil général se rend à Salins et propose l'achèvement de la ligne, c'est-à-dire " le tracé de la traverse de la ville ", qui fait l'objet d'âpres négociations. En mai 1925, le Conseil municipal se prononce pour le tracé initial, passant par les rues Gambetta et de la République, contre le choix alternatif de la rue des Barres. Dès l'automne de cette année, des travaux de consolidation étaient entrepris sur trois points de la ligne dans la vallée de Pont-d'Héry, suite à des glissements de terrain. Une nouvelle avarie (éboulement sur 25 m de la voie) est signalée en février 1925. La pose des rails et du ballastage est attribuée par adjudication du 17 août 1925 à la Société parisienne pour l'Industrie des Chemins de Fer et des Tramways électriques. La pose des rails dans la ville commence en décembre 1925. En juillet de l'année suivante, le département demande " l'achèvement de la ligne et le début de l'exploitation ", finalement mise en service le 1er janvier 1928.

Une exploitation difficile et déficitaire

Entre 1928 et 1932, le nombre de voyageurs transportés tourne autour de 21 000 par an mais le tonnage du fret chute entre ces deux dates, passant de 3000 à 800 tonnes en 1933, à cause de la crise économique et de la concurrence du transport routier. D'autre part, la ligne est touchée par un nouveau glissement de terrain en novembre 1929. En février 1931, suite à divers affaissements dans la vallée de Pont-d'Héry, plusieurs déraillements sont constatés, heureusement sans conséquences graves. Des fissures relevées sur des ouvrages d'art en 1932 et 1934 nécessitent de coûteux travaux de consolidation (30 000 F depuis 1929). Enfin, un rapport de l'ingénieur en chef accuse la durée excessive du trajet (une heure pour 12 km), et annonce que la ligne " gêne considérablement la circulation dans la ville ". Le matériel roulant est dit défectueux. Il consiste en deux automotrices Berliet, deux wagons couverts, deux tombereaux et dix wagons plats, mais il faudrait " remplacer les automotrices Berliet par deux automotrices de Dion, ce qui entraînerait une nouvelle dépense de 250 000 francs au moins ".

Une fin prématurée

Dès 1930, le Conseil général demande le rachat de la ligne, son déclassement et la mise en place d'un service de transports par automobile. Un accord trouvé avec le département du Doubs maintient pendant quelques années encore la ligne en service. En 1933, elle accuse un déficit de 97 000 francs ; elle est donc fermée le 1er janvier 1935, remplacée par une liaison automobile. En 1937, le Conseil municipal demande l'enlèvement des rails de la ligne, mais cette opération nécessite le déclassement de la ligne, qui n'intervient que le 30 juin 1939. Le viaduc du Martinet et la gare sont aujourd'hui sans affectation. Le pont de la place Aubarède a été rebaptisé pont Simon Thurel ; il dessert des habitations particulières.

Références documentaires

Documents d'archive

- **Ligne d'intérêt local Salins-Andelot (1881-1935)**

Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 3569-3595 Ligne d'intérêt local Salins-Andelot (1881-1935)

Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 3569-3595

- **Adjudications, gare de Salins, constructions diverses (1907-1925)**
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 2035 Adjudications, gare de Salins, constructions diverses (1907-1925)
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 2035
- **Etudes, enquêtes, etc... (1908-1925)**
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 2306 Etudes, enquêtes, etc... (1908-1925)
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 2306
- **Chemin de fer d'intérêt local de Dole à Salins**
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 5139 Chemin de fer d'intérêt local de Dole à Salins
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 5139
- **Chemin de fer d'intérêt local de Dole à Salins (1855-1930)**
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 5140 Chemin de fer d'intérêt local de Dole à Salins (1855-1930)
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 5140
- **Chemin de fer d'intérêt local de Salins à Andelot : contrôle exploitation ligne (1925-1939)**
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 5141 Chemin de fer d'intérêt local de Salins à Andelot : contrôle exploitation ligne (1925-1939)
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 5141
- **Réseau de Champagnole : ligne Salins-Andelot**
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 3520-3536 Réseau de Champagnole : ligne Salins-Andelot
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp 3520-3536
- **Ligne Salins-Andelot. – Suppression de la voie et remplacement par un service automobile (1899-1939)**
Archives municipales, Salins-les-Bains : 1532. Ligne Salins-Andelot. – Suppression de la voie et remplacement par un service automobile : correspondance. (1899-1939)
Archives municipales, Salins-les-Bains : 1532

Bibliographie

- **Rapport présenté au Conseil général par Pierre Monnier - 2e session 1930 - Rapports supplémentaires - Voies ferrées d'intérêt local**
Rapport présenté au Conseil général par Pierre Monnier - 2e session 1930 - Rapports supplémentaires - Voies ferrées d'intérêt local. - Lons-le-Saunier : impr. A. Renaud, 16 p.

Illustrations



Salins-les-Bains - Avenue de la gare, Mont Poupet, s.d. [fin 19e ou début 20e siècle].

Phot. auteur inconnu
IVR43_20243900200NUC4A



Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot, s.d. [vers 1920].
Phot. auteur inconnu
IVR43_20263900047NUC4A



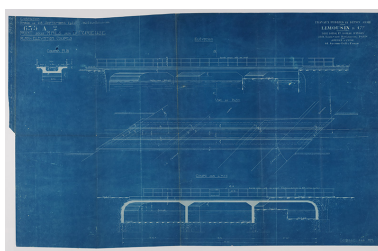
Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot [partie sur Salins], s.d. [vers 1920].
Phot. auteur inconnu
IVR43_20263900023NUC4A



Etablissement d'un dépôt d'essence
- Maison Grandvoinnet [passage
du tram au sud de la ville], 1925.

Phot. Jérôme Mongreville

IVR43_20233900890NUC4A



Limousin et Cie. Pont sous
rails sous la Furieuse. Plan,
élévation, coupes, 1920.

Phot. auteur inconnu

IVR43_20263900044NUC4A



Gare terminus (place
du Souvenir français).

Phot. Nicolas Waltefaugle

IVR43_20253900352NUC4A



Mur de soutènement
(quartier de la gare terminus).

Phot. Nicolas Waltefaugle

IVR43_20253900171NUC4A



Couverture de la Furieuse (quartier
de la gare terminus). Sortie aval.

Phot. Nicolas Waltefaugle

IVR43_20253900170NUC4A



Bureau d'octroi, converti en gare
(place Aubarède). Vue de trois quarts.

Phot. Jérôme Mongreville

IVR43_20243900704NUC4A



Vue amont du pont franchissant la
Furieuse au sud de la place Aubarède.

Phot. Nicolas Waltefaugle

IVR43_20253900232NUC4A



Viaduc du Martinet du Haut.

Phot. Jérôme Mongreville

IVR43_20243900789NUC4A

Dossiers liés

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : ouvrages d'art (mur de soutènement, pont et rivière aménagée)
(IA39002211) Bourgogne-Franche-Comté, Jura, Salins-les-Bains, chemin des Laffenets

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : gare (station de tramway) (IA39002210) Bourgogne-Franche-Comté,
Jura, Salins-les-Bains, place du Souvenir français

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : bureau d'octroi, puis halte ferroviaire de la ligne de chemin de fer
d'intérêt local Salins - Andelot (IA39002204) Bourgogne-Franche-Comté, Jura, Salins-les-Bains, 10 place Aubarède

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : viaduc du Martinet du Haut (IA39002212) Bourgogne-Franche-Comté,
Jura, Salins-les-Bains

Dossiers de synthèse :

Présentation de la commune de Salins-les-Bains (IA39002079) Bourgogne-Franche-Comté, Jura, Salins-les-Bains

Oeuvre(s) contenue(s) :

Auteur(s) du dossier : Raphaël Favereaux

Copyright(s) : (c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine



Salins-les-Bains - Avenue de la gare, Mont Poupet, s.d. [fin 19e ou début 20e siècle].

Référence du document reproduit :

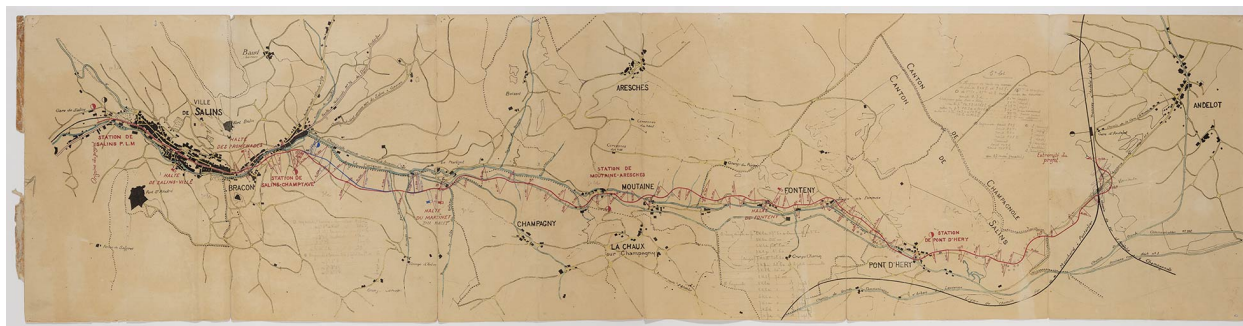
- **Salins-les-Bains - Avenue de la gare, Mont Poupet, s.d. [fin 19e ou début 20e siècle].**
Salins-les-Bains - Avenue de la gare, Mont Poupet, carte postale, Figuet éd., s.d. [fin 19e ou début 20e siècle].
Collection particulière.
Collection particulière

IVR43_20243900200NUC4A

Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot, s.d. [vers 1920].

Référence du document reproduit :

- **Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot, s.d. [vers 1920].**
Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot, s.d. [vers 1920].
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp5140

IVR43_20263900047NUC4A

Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot [partie sur Salins], s.d. [vers 1920].

Référence du document reproduit :

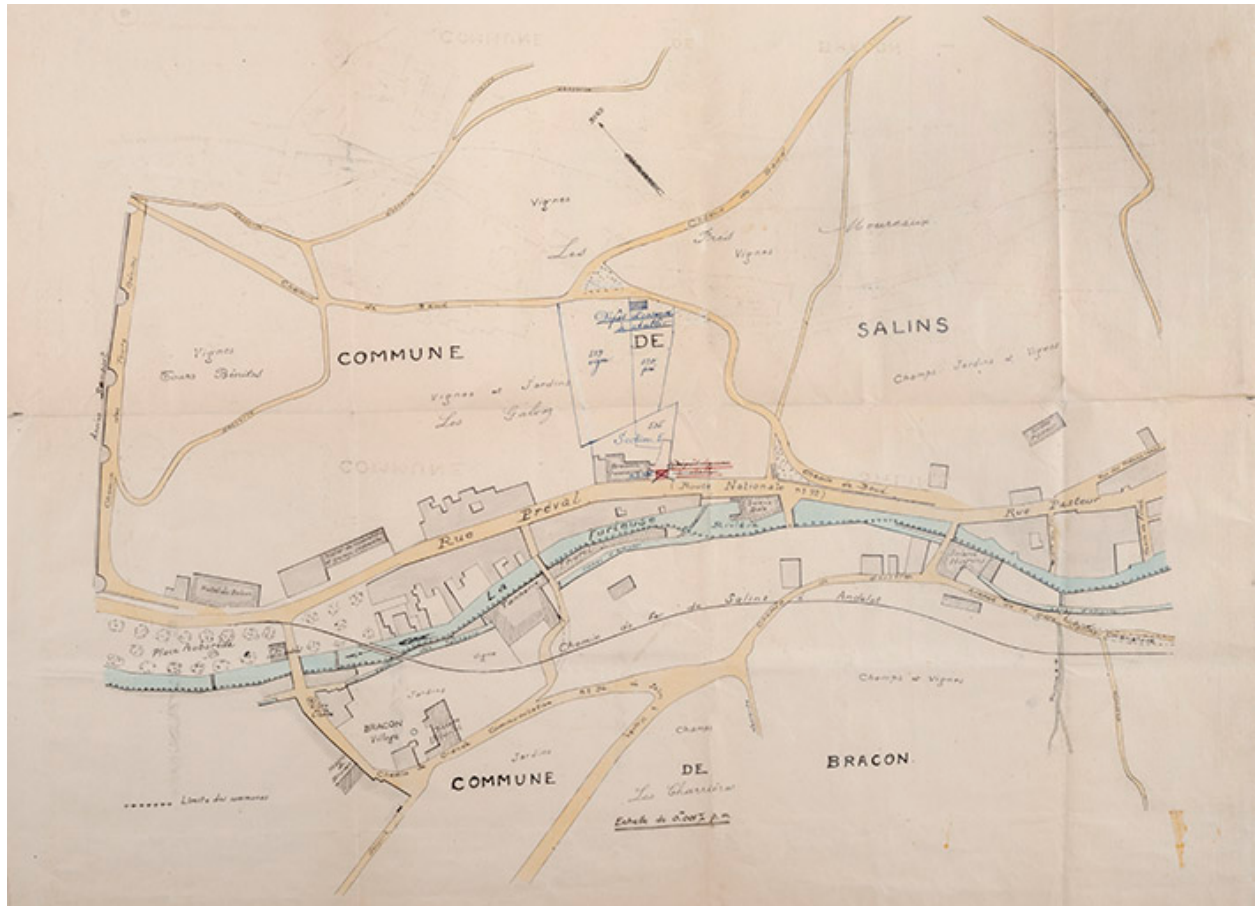
- **Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot [partie sur Salins], s.d. [vers 1920].**
Voies ferrées départementales. Ligne de Salins à Andelot [partie sur Salins], s.d. [vers 1920].
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp5140

IVR43_20263900023NUC4A

Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Etablissement d'un dépôt d'essence - Maison Grandvoinet [passage du tram au sud de la ville], 1925.

Référence du document reproduit :

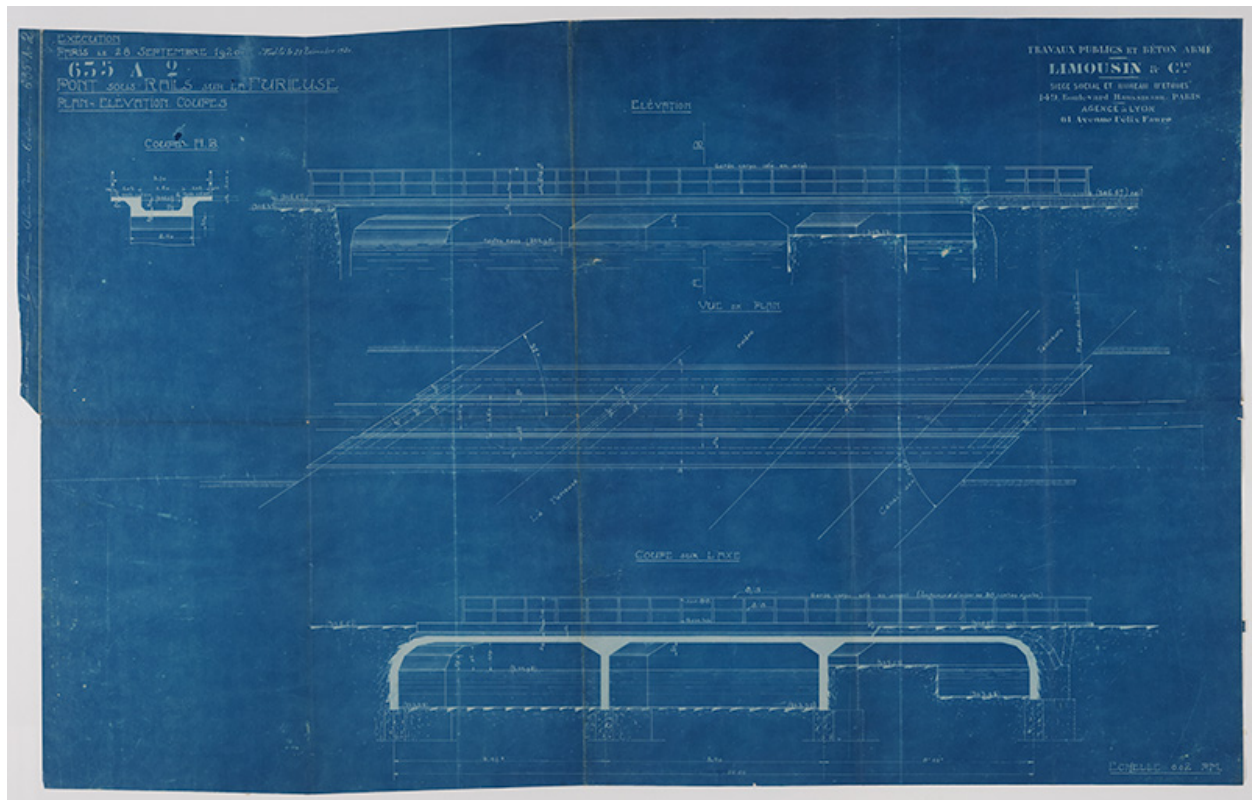
- **Etablissement d'un dépôt d'essence - Maison Grandvoinet, 1925.**
Etablissement d'un dépôt d'essence - Maison Grandvoinet, plan, papier, échelle 1/1000, 1925.
Archives municipales, Salins-les-Bains : ACS 1166

IVR43_20233900890NUC4A

Auteur de l'illustration : Jérôme Mongreville

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Limousin et Cie. Pont sous rails sous la Furieuse. Plan, élévation, coupes, 1920.

Référence du document reproduit :

- **Limousin et Cie. Pont sous rails sous la Furieuse. Plan, élévation, coupes, 1920.**
Limousin et Cie. Pont sous rails sous la Furieuse. Plan, élévation, coupes, 1920.
Archives départementales du Jura, Montmorot : Sp3585

IVR43_20263900044NUC4A

Auteur de l'illustration : auteur inconnu

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Gare terminus (place du Souvenir français).

IVR43_20253900352NUC4A

Auteur de l'illustration : Nicolas Waltefaugle

Date de prise de vue : 2025

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Mur de soutènement (quartier de la gare terminus).

IVR43_20253900171NUC4A

Auteur de l'illustration : Nicolas Waltefaugle

Date de prise de vue : 2025

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Couverture de la Furieuse (quartier de la gare terminus). Sortie aval.

IVR43_20253900170NUC4A

Auteur de l'illustration : Nicolas Waltefaugle

Date de prise de vue : 2025

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Bureau d'octroi, converti en gare (place Aubarède). Vue de trois quarts.

IVR43_20243900704NUC4A

Auteur de l'illustration : Jérôme Mongreville

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue amont du pont franchissant la Furieuse au sud de la place Aubarède.

IVR43_20253900232NUC4A

Auteur de l'illustration : Nicolas Waltefaugle

Date de prise de vue : 2025

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Viaduc du Martinet du Haut.

IVR43_20243900789NUC4A

Auteur de l'illustration : Jérôme Mongreville

Date de prise de vue : 2024

(c) Région Bourgogne-Franche-Comté, Inventaire du patrimoine
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation