



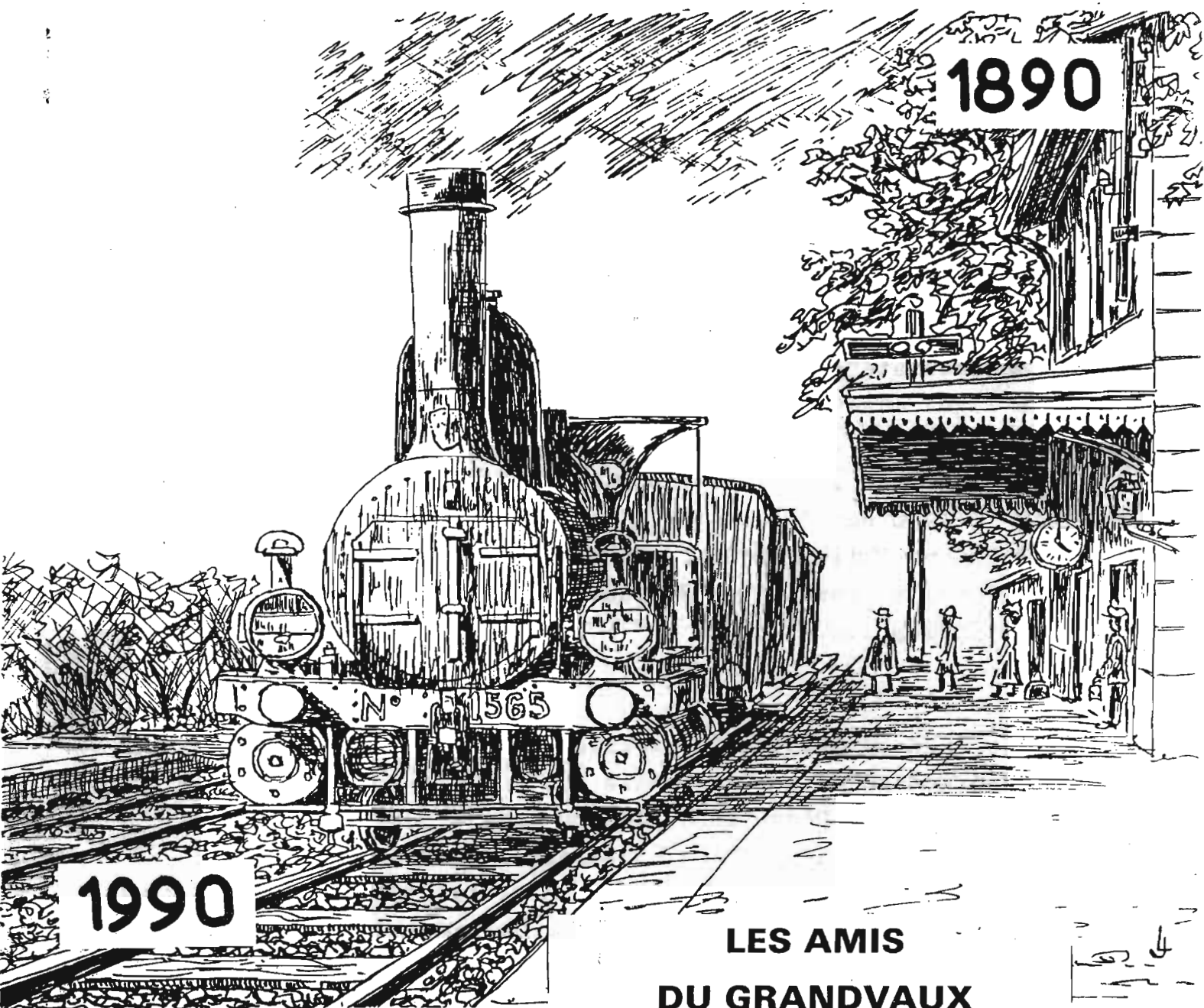
LE LIEN

BULLETIN SEMESTRIEL DES
AMIS DU GRANDVAUX

N°29

JUILLET 1990

Le Gérant : Mr Louis CHARNU -Imprimeur: A.P.E.P. -39150 Saint-LAURENT-en-Grandvaux



LES AMIS DU GRANDVAUX

(Association loi 1901)

Siège social :

Mairie de Grande Rivière
39150 SAINT-LAURENT-EN-GRANDVAUX

Fondation : 27 Novembre 1975

C.G.P.
DIJON
286I-59

Dépôt légal 1/2 ème Tr.1990;

N° d'enregistrement : 3/862 Saint-Claude

	Pages
Sommaire	2
Editorial	3
Nos activités ...	
.Chaux-du-Dombief	4
.Lons le Saunier	4
" "	5
.Sortie du 1er Mai-	6
Sur les pas de la	à
"BIQUE" W.GOYARD	9/10
Grande Rivière... Soirée-débat-Confé-	10/11
rence par Mr Jean CUYNET ..	à
Un passionné de l'histoire du Chemin	
de fer.....	14
Un peu d'HISTOIRE du Chemin de Fer...	15/19
Inauguration..."La SENTINELLE DU JURA"	20/
en 1890	22
Déléberation du Conseil Municipal de	23/24
Saint-LAURENT-(22 Juin 1890)	
La MODE et le Chemin de Fer.....	25/26
Le Chemin de Fer... vu par un	
"touriste"de l'époque.....	27/28
La ligne chante sur les plans...	29
Souvenirs	30 /32
Le GRANDVAUX ...Il y a 200 ANS ..	33/
1790 par Mr Jean FERREZ	39
Chronique Philatélique... Un peu	40/
d'Histoire postale Par MrMichel CHAPOUTOT	45
Les livres	46

Les AMIS DU GRANDVAUX remercient pour l'aide apportée à la célébration de ce Centenaire :

Les Archives Départementales du Jura à LONS LE SAUNIER.

La Direction de la Communication de la S.N.C.F. à DIJON.

La Direction de la Communication de la POSTE à LONS LE SAUNIER.

Les Mairies de CHAMPAGNOLE et de Saint-LAURENT-en-GRANDVAUX .

Les Archives de Saint-CLAUDE.

La POSTE de Saint-Laurent-en-Grandvaux.

Les journaux philatéliques / Le MONDE des PHILATELISTES -

L'ECHO de la TIMBROLOGIE -Timbroscopie &Timbroloisirs .

Monsieur Jean CUYNET pour sa brillante conférence ET sa participation.

AINSI que les nombreux AMIS.

A l'occasion de son 15^e anniversaire, et afin de satisfaire ses lecteurs, "Le LIEN" a adopté une nouvelle présentation, facilitée par les possibilités des techniques de reproduction. De plus, il est prévu que certains sujets soient présentés sous forme de cahiers.

Comme vous pourrez le constater, ce numéro est consacré en majeure partie à la célébration d'un événement d'une importance capitale pour le Grandvaux: l'arrivée du Chemin de Fer à St-LAURENT il y a cent ans, le 10 Juillet 1890.

Nous avons pu retrouver un certain nombre de documents et d'anecdotes de l'époque. Ce fut, paraît-il, une belle journée.

Mais il est certain que la modernisation du transport en général sonna, petit à petit, le glas d'une activité majeure locale: le roulage.

Et maintenant, certains bruits circulent quant au devenir du Chemin de Fer dans notre région. Comme les boucliers s'étaient élevés, il y a cent ans, CONTRE cet intrus, ils s'élèvent à nouveau ... POUR son maintien !

Autant en emporte le vent ...

Le ROULIER.

NOS ACTIVITÉS

CHAUX DU DOMBIEF : PETIT BAL COSTUME DU 18 MARS 1990;

Dans la salle des Fêtes de la CHAUX du DOMBIEF, les enfants du Grandvaux étaient conviés à leur bal annuel; la salle agréable et claire, a été vite remplie par une quarantaine d'enfants, tous princesses, grandvalliers, ramoneur, abeille, fées..etc étaient superbes, les mamans ayant rivalisé d'ingéniosité et d'adresse.

Valérie LIBOZ et son papa les ont entraînés dans de joyeuses danses; accordéon et batterie ont décidé les adultes à se joindre à la fête.

Et bientôt, on a vu un couple 1900, une fée, des Grandvalliers en costume valser avec les petits.

Le bar a été bien fréquenté - en tout bien tout honneur. Tombola et goûter ont fait des heureux.

A l'année prochaine

LONS-LE-SAUNIER - JEUDI 22 Mars 1990 - Journée "PORTES OUVERTES "
=====

Célébration du Bicentenaire de la création des Départements à l'Hotel du Département au sein du Conseil Général du JURA. Les "AMIS DU GRANDVAUX " étaient présents avec une exposition philatélique : LA FRANCHE-COMTE par les timbres . La POSTE était présente avec un bureau temporaire et une carte avec une oblitération spéciale illustrée.

Et pour la circonstance Monsieur GASQUI, notre Trésorier avait revêtu le costume traditionnel grandvallier pour animer notre participation, ce qui a surpris les enfants des écoles qui sont venus visiter l'exposition.

Notre Président Monsieur Charnu a reçu une lettre de remerciements du Président du Conseil Général Monsieur Lucien GUICHARD ET DE SES COLLEGUES pour la participation des AMIS DU GRANDVAUX, au succès de cette manifestation.

Quelques cartes et enveloppes sont encore disponibles, pour le souvenir de cette journée - contacter Mr GASQUI

CARTE ou ENVELOPPE - 12f,00 pièce.



VII
Nos hommes ne purent être arrêtés, arrêtés et
emmenés que dans les cas exceptionnels par la loi,
en vertu des formes qu'elle a prescrites! C'est qui
suffisamment, spécialement, notamment en face
certains articles, de nos lois, mais sans être
arrêtés ou arrêtés en vertu de la loi, être arrêtés à l'encontre
de la main courante par la loi.

VIII
La loi ne doit servir que des intérêts nationaux et
individuels et non pas des intérêts particuliers et
ceux d'un seul individu et personnellement en
détail, et spécialement.

IX
Tous les hommes de notre pays, sans distinction de
religion, de race, de langue, de couleur, de
condition sociale, de fortune, de naissance, de
condition physique, de condition intellectuelle, de
condition morale, de condition spirituelle, de
condition sociale, de condition politique, de
condition économique, de condition juridique,
de condition géographique, de condition
historique, de condition géographique, de
condition historique, de condition géographique,
de condition historique, de condition géographique,

X
La loi doit être appliquée pour les intérêts, mêmes
nationaux, de nos citoyens, et non pas des
intérêts particuliers et ceux d'un seul
individu et personnellement en détail, et
surtout, et spécialement.

XI
La loi doit servir les intérêts de nos citoyens et
de nos hommes de bien, et non pas des
intérêts particuliers, de nos hommes, et
de nos citoyens, de nos hommes, de nos
citoyens, de nos hommes, de nos citoyens,



REPUBLIQUE FRANÇAISE

2,50



Eglise de l'Abbaye du Grandvaux

SORTIE du PREMIER MAI :

SUR LES PAS DE "LA BIQUE" A FORT-DU-PLASNE

Par William GOYARD

Cette année, la sortie du 1er Mai nous conduisait à FORT du PLASNE. Le but de la promenade était de replacer l'histoire écrite par Numa MAGNIN dans son contexte, et de parler des gens que l'auteur fait intervenir. De plus, la sortie nous faisait découvrir la commune de FORT du PLASNE.

Le parcours commença au Coin d'Aval, entre la maison natale de Numa MAGNIN et celle de la "Bique". Et c'est là que l'auteur, le héros et les trois ouvrages étaient présentés.

L'AUTEUR:

Numa MAGNIN est né le 7 Octobre 1874 au Coin d'Aval. Il est le fils de Jules MAGNIN, cordonnier, et de Clémence BARREAUX, sage-femme.

Il va perdre sa mère à l'âge de 8 ans, elle a disparu très jeune à la suite d'une course aux PLANCHES pour un accouchement, sur un traîneau découvert, alors qu'il gelait à "pierre fendre". Numa MAGNIN va donc être élevé par son père et sa grand-mère maternelle.

Après son certificat d'études, Monsieur HUMBLLOT, son instituteur à qui il rendra toujours hommage dans ses livres, décide Jules MAGNIN de permettre au jeune Numa de continuer ses études. Il se rendra donc, à pied, à LONS le SAUNIER pour passer, avec succès, le concours des Bourses. Mais il ne sera jamais boursier à causes des idées politiques de son père.



C'est ainsi que Numa MAGNIN est entré à l'Ecole Supérieure de CHAMPAGNOLE en 1886 plutôt qu'au Lycée qui aurait coûté trop cher. Il quitte CHAMPAGNOLE en 1891 pour entrer à l'Ecole Normale d'Instituteurs de LONS. Puis il entre à l'Ecole Normale Supérieure de St-CLOUD en 1896. Après avoir fait un an de service militaire au 44 R.I. de LONS le SAUNIER. Il part deux ans à MUNICH (Allemagne) et à WIENER, puis NEUSTADT Autriche). A son retour en France, il est nommé professeur d'Allemand à l'Ecole Normale de MIRCOURT où il enseignera 3 ans puis il est muté à NANTUA à l'automne 1903.

Il prendra pour épouse Mademoiselle MONIN le 5 Avril 1903 (Il la demandera en mariage le lendemain de leur rencontre...).

Il devient Inspecteur Primaire à GRAY, et en 1908 commence sa carrière de Directeur d'Ecole Normale: à BELFORT de 1908 à 1921, puis BESANCON de 1921 à 1936, date à laquelle il prend sa retraite, partageant son temps entre BESANCON et FORT du PLASNE qu'il n'oubliera jamais.

Il est décédé le 31 Janvier 1958 à BESANCON, et il repose dans le caveau de famille à FORT du PLASNE.

LE HEROS:

La "BIQUE", de son vrai nom Narcisse BAILLY-MAITRE est né en 1878 dans la maison voisine, "au vent" de chez MAGNIN. Il était le fils de Joseph BAILLY-MAITRE et de Marie-Enodie GUY de FONCINE le BAS.

Narcisse avait été rebaptisé "La BIQUE", à cause d'un manteau de poils de chèvre qu'il portait souvent.

Narcisse BAILLY-MAITRE a épousé Marie-Eugénie CAMPOUNOVO le 16 octobre 1908, et de cette union sont nées: Irène (1909/1979) épouse de G. TELLIER
Simone (1914/1985) épouse CORDIER
Madeleine (1917/1932) célibataire.

La BIQUE est décédé au LAC des ROUGES TRUITES le 10 novembre 1918 de la grippe espagnole, et sa femme le 12 novembre de la même maladie.

Notons aussi que Narcisse BAILLY-MAITRE était l'oncle de Pierre BAILLY-MAITRE, membre actif des "Amis du GRANDVAUX", lequel, avec Monsieur TELLIER ont collaboré à, la préparation de cette journée.

LES TROIS OUVRAGES:

Les trois ouvrages correspondent à trois périodes de la vie de la BIQUE, mais il faudrait plutôt parler de la vie de Numa MAGNIN, car à travers ce personnage, c'est ses souvenirs d'enfance que raconte l'auteur.

Le premier tome: "L'HISTOIRE DE LA BIQUE" raconte l'enfance du héros jusqu'à son certificat d'études.

Le second: "LA BIQUE EN APPRENTISSAGE", nous décrit la BIQUE allant chez divers artisans pour apprendre son métier.

Et le dernier: "LA BIQUE EN VOYAGE" parle de la BIQUE parcourant la FRANCHE-COMTE à la rencontre de nouveaux horizons.

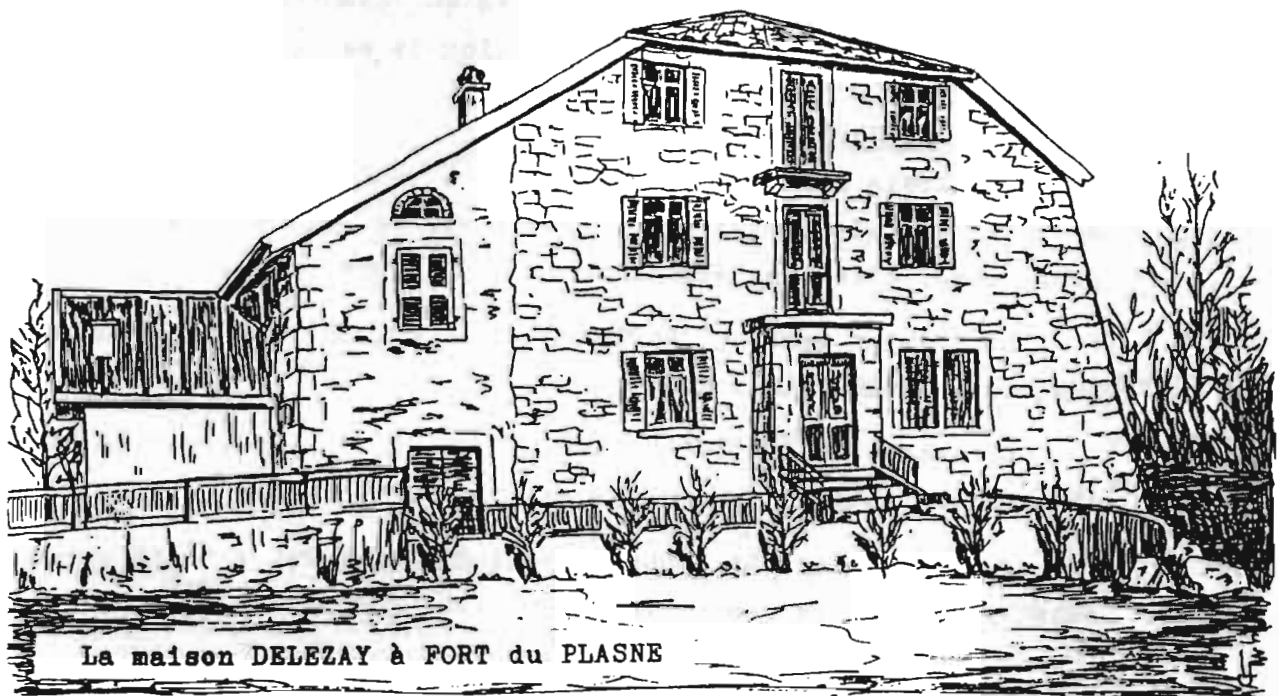
Par ces livres, Numa MAGNIN décrit la vie du siècle dernier et il caricature les habitants du Coin d'Aval. Dans certains passages, il fait des éloges à la nature et au pays, Numa MAGNIN est un amoureux qui aime le GRANDVAUX.

Beaucoup se souviennent que lorsque Numa MAGNIN passait dans les écoles pour saluer les maîtres et les élèves, il n'oubliait jamais de réciter une fable; il aimait beaucoup les fables avec leur morale, et Monsieur MAGNIN était plus un fabuliste qu'un romancier, toutes les péripéties qui arrivent à la BIQUE se terminent toutes par une morale qui apprend à vivre à la BIQUE. Ces livres sont moralisateurs, et c'est ce qui leur a valu d'être souvent lus dans les écoles.

Après cette introduction, nous sommes donc partis sur les pas de la BIQUE, et pour le temps d'un après-midi, nous sommes revenus un siècle en arrière pour rencontrer les gens du Coin d'Aval que Numa MAGNIN a fait intervenir dans ses livres.

Ensuite, nous nous sommes rendus à FORT du PLASNE en empruntant le chemin que prenaient les écoliers du Coin d'Aval et qui longe l'arrête du Crêt.

Nous avons été accueillis très chaleureusement chez Monsieur René MACLE qui habite la maison de la famille DELEZAY, anciens Prévôts du GRANDVAUX.



La maison DELEZAY à FORT du PLASNE

Après une présentation de cette famille par Josette Macle, nous avons pu admirer les armoiries qu'elle possède dans sa salle à manger, et une collection de photos de Fort du Plasne, où l'on pouvait voir Narcisse Bailly-Maître, ainsi que Numa Magnin photographié lors du centenaire de Madame Vitaline Monnet.

Ensuite, c'est Madame Yvette Martin-Thouverey, ancien maire de la commune qui nous a fait profiter de ses connaissances en nous faisant visiter l'église.

Après une introduction rappelant le souvenir de Monsieur Guinard, bibliothécaire bordelais qui était très attaché à Fort du Plasne, et qui a dressé un historique très détaillé de l'église, Madame Martin-Thouverey nous a présenté l'édifice d'un style unique dans le Grandvaux.

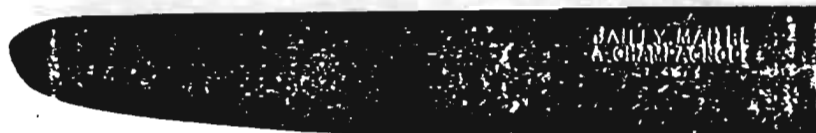
Puis c'est au cimetière que s'est terminée la visite, avec les 3 tombes en fonte ; celle du père Robert, curé de la paroisse lors de la reconstruction de l'église actuelle en 1827, et celles de la famille Charton, propriétaire des forges de "Sou le Saut". Puis nous avons remarqué les tombes de Numa Magnin et de Narcisse Bailly-Maître, lesquels, comme dans leur enfance, sont voisins.

Cet après-midi s'est terminé par un casse-croûte bien mérité, où le vin nous était offert par Monsieur Tellier, gendre de la Bique, qui n'a pas pu participer pour des raisons de santé. Au cours de cette restauration, toute la parenté de la Bique était exposée, avec la joie d'avoir plusieurs de ses membres parmi nous.

Narcisse Bailly-Maître était aussi le nom de l'oncle de la Bique. Il habitait Champagnole, et on le trouve dans un des chapitres de "L'Histoire de la Bique". Cet oncle est né à Fort du Plasne, il a commencé par vendre des écrevisses et des truites, et il est devenu commerçant en gros à Champagnole.

A la fin de l'après-midi, chacun s'en retourna satisfait, jusqu'à l'année prochaine, en espérant que le meilleur participant, le soleil, soit toujours fidèle au rendez-vous.

William Goyard



LAINES & COTONS
 à Tricoter
 SPÉCIALITÉ DE CORSETS
 Articles de Paris
 Parfumerie

MERGERIE BONNETERIE CHAUSSURES

MAISON DE GROS

Bailly-Maitre

LAINES SUISSE
 Marque Déposée

CHAMPAGNOLE (Jura)

(Doit) // Monsieur Marchand Cordier a Cochin d'aval
 les marchandises ci-après expédiées à ses risques et périls par l'entremise de son my



Le personnel en gare de Saint-Laurent-du-Jura-(1900 ?)

SOIRÉE-DEBAT DU 9 MARS 1990 - MAIRIE DE GRANDE RIVIERE

CONFÉRENCE PAR M^E JEAN CUYNET

... UN PASSIONNÉ DE L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER

Le 10 Juin 1855, jour de la Pentecôte, le premier train arrivait en gare de Dole au son de la musique du 6^e régiment de cuirassiers et sous le regard du Préfet et de l'Evêque de Saint Claude.

C'était le premier train pénétrant officiellement sur le territoire du Jura et l'aboutissement d'une lutte qui durait depuis 1838.

La loi Legrand, votée en 1842 avait défini le schéma des principales lignes françaises qui, presque toutes, partent de Paris. Le projet d'une liaison Dijon-Mulhouse y figurait mais le tracé n'était pas défini.

Les luttes d'influences entre la Haute-Saône et le département du Doubs fut très vive. Les uns voulaient que le rail passe par Gray et la vallée de l'Ognon afin de desservir les forges déjà sur le déclin. Les autres soutenaient le passage par la vallée du Doubs où les industries étaient en train de se créer et la population en augmentation.

Des personnalités du Doubs et même les Sapeurs pompiers de Dole créèrent une compagnie dite de Dijon à Besançon qui réussit à obtenir la concession de la future voie ferrée mais le tracé que l'on connaît aujourd'hui ne fut défini qu'en 1853 après de nombreuses tractations. (TGV-Rhin Rhône)

Mais l'argent manquait et la concession fut rachetée par la puissante compagnie du Paris-Lyon. Monsieur de Grimaldi, affairiste parisien, vint de prendre la direction des Salines de l'est au nombre desquelles on trouvait les établissements de Salins et Arc et Senans.

Il obtint la concession d'un chemin de fer de Dole à Salins et bien que l'accord datait de 1846, il ne fut entériné que 6 ans plus tard.

La société des Salines avait elle aussi des moyens financiers limités et la concession fut reprise par le Paris-Lyon en 1856. Les travaux commencèrent aussitôt. La ligne était inaugurée le 10 Mai 1857 par la toute nouvelle compagnie du PLM qui venait de remplacer le Paris-Lyon.

La lutte entre Dole et Besançon pour obtenir le passage de la liaison internationale avec la Suisse tourna à l'avantage des jurassiens après de multiples rebondissements.

Ce fut monsieur Parandier, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui fut chargé d'établir le tracé de la ligne. En raison de la cassure abrupte du premier plateau jurassien, aucun site n'était favorable à l'établissement d'une voie ferrée. La reculée d'Arbois parut néanmoins plus accessible que celle de Salins mais Parandier, en bon arboisien à peut-être voulu favoriser sa ville natale.

La ligne internationale se détachait du Dole-Salins à Mouchard, passait par Andelot, franchissait la forêt de La Joux et le plateau de Frasne avant d'arriver à Pontarlier. Les suisses venant de Neuchâtel y arrivèrent en 1860 alors que les trains français ne purent y parvenir qu'en Novembre 1862.

Champagnole n'était pas resté à l'écart des tractations mais sa puissance économique n'était pas assez forte pour détourner à son profit une ligne internationale qui devait obligatoirement passer par Pontarlier. Dès 1844, le conseil municipal avait espéré qu'une ligne Paris-Genève passerait par sa cité et il vota des subventions à hauteur de 6500 francs-or pour contribuer à l'accélération des travaux du Mouchard-Pontarlier.

La ville versa une subvention de 100 000 francs au PLM pour obtenir l'établissement d'un embranchement partant d'Andelot. Le tracé fut adopté en 1865 et l'inauguration de ce premier tronçon eut lieu le 14 juillet 1867. Les festivités commencèrent dès 6h du matin pour se terminer au son d'un bal donné dans la halle de marchandises de la gare.

C'était la première partie de la ligne qui allait passer par Saint-Laurent beaucoup plus tard et qui pourrait s'appeler la ligne des capitales jurassiennes : Champagnole pour le jouet, Morez pour les lunettes, ST Claude pour la pipe et Oyonnax pour le plastique.

En 1866, le Conseil Général du Jura vota une subvention de 500 000 francs pour effectuer un prolongement qui ne devait pas dépasser ST-Laurent. Morez et ST Claude réagirent ce qui donna lieu à de nouvelles luttes de tracé. Monsieur Boris, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées fit une synthèse des différentes propositions : une ligne irait de Lons le Saunier à Verges où un premier embranchement irait en direction de Champagnole, ST Laurent et Morez et un autre sur Clairvaux et Saint-Claude. Il n'y avait pas de liaison directe entre Morez et Saint-Claude.

Mr de Grimaldi aurait peut-être fait aboutir le projet s'il n'y avait eu la guerre de 1870. Par la suite, le projet fut réactualisé et le passage par Saint Laurent confirmé. La voie devait passer par Tancua et Morez n'aurait été rattaché que par un simple embranchement. Finalement, après avoir failli être abandonné, le tracé actuel fut adopté.

Le train arriva à Saint Laurent le 10 juillet 1890 et la gare devint une tête de ligne jusqu'à la fin des travaux en direction de Morbier. La voie était posée jusqu'à Morbier et les moréziens demandèrent au PLM de prolonger l'exploitation jusqu'à cette gare mais la compagnie n'y était pas favorable car il fallait construire des installations nécessaires au retournement des machines. Finalement, les moréziens l'emportèrent alors que le tronçon Morez-Morbier était presque terminé.

La construction de la voie entre ces deux cités donna lieu à la réalisation d'une curiosité ferroviaire unique en France et peut-être dans le monde : en ligne droite, la distance séparant les deux gares n'est que de 1500 mètres mais le dénivelé est de 125 mètres.

Le parcours est de 5627 mètres en pentes continue de 30 mm/m. La longueur totalisée des 3 souterrains est de 1171 mètres et celle des viaducs de 627 mètres. La gare de Morez est en cul de sac et se termine par une plaque tournante. La construction coûta 4 886 000 francs soit près de un million le kilomètre.

Le service commercial commença le 1^o juin 1900 et l'inauguration officielle eut lieu le 12 Août en présence du ministre des Travaux Publics.

Pendant ce temps, le rail arrivait par le Sud. La compagnie des Dombes et du Sud-Est ouvrit la relation Bourg-La Cluse en 1877. De là, l'embranchement en direction de Saint Claude fut mis en service en deux étapes : 1885 pour Oyonnax et 1889 pour Saint-Claude.

La ligne de Morez à Saint Claude fut l'une des dernières à être mise en service par le PLM puisqu'il fallut attendre jusqu'en 1912. Le parcours est parsemé de ponts viaducs et souterrains qui totalisent plus de 5 km. Le plus bel ouvrage est le viaduc de l'Evalude de Morez, dû à l'ingénieur du PLM, Paul séjourné qui fit refaire les plans car il trouvait que le projet initial manquait d'élégance.

La liaison entre Andelot et La Cluse était enfin complète. La construction avait duré 57 ans pour une longueur de 116 km. La ligne desservait assez bien les petites capitales du Haut Jura mais il manquait toujours la liaison internationale avec la Suisse.

Un projet établi au début du siècle prévoyait d'établir une ligne directe reliant Genève à Lons le Saunier. En 1905, le PLM ouvrit une ligne Dijon, Saint Jean de Losne, Lons le Saunier; De facture très moderne, elle aurait dû être prolongée en direction de Genève en passant par Moirans, Saint-Claude et devait franchir la Faucille par un souterrain de plus de 12 km. Le PLM recula devant la dépense et il préféra améliorer la relation avec Lausanne en construisant le Frasne-Vallorbe par le Mont d'or qui sera mis en service en 1915.

Par contre, une relation au profil difficile fut établie entre Champagnole et Lons le Saunier en 1891; Elle fut fermée au trafic voyageurs en 1938 et au trafic marchandises en 1853.

La compagnie des Chemins de fer vicinaux du Jura ouvrit sa ligne de Clairvaux à Saint Laurent en 1907. La gare du tacot était établie en cul de sac, pratiquement dans les emprises de la station PLM. Les trains arrivant de Lons le Saunier devaient manoeuvrer pour repartir en direction de Foncine le Haut. Contrairement au réseau dit de Champagnole qui fut électrifié, celui-ci resta exploité à la vapeur. Son rendement financier était si peu satisfaisant que la ligne fut fermée une première fois en 1936, rouverte sous la pression des habitants puis fermée définitivement en 1939.

La liaison internationale Morez-La Cure-Nyons ferma plus tardivement. La tranche française ne fut ouverte qu'en 1921 et ne ferma qu'en 1958. La partie Suisse est toujours en activité et vient de recevoir du matériel moderne .

Revenons à notre ligne bientôt centenaire.

Depuis son achèvement, le décor a peu changé. Les évènements comme la guerre de 1939-1945 n'ont pas apporté de grosses modifications. La liaison complète fut interrompue par la ligne de démarcation qui suivait la voie ferrée de Vers en Montagne à Morez. La disparition de cette funeste frontière en 1943 permit de rétablir un trafic soumis aux aléas des réquisitions de l'occupant et des actions de la résistance. A la libération, la ligne n'était plus exploitable de bout en bout mais le trafic fut assez rapidement rétabli.

La concurrence routière et la désertification des campagnes ont entraîné la disparition de plusieurs petites stations : la Savine, Syam etc.. L'express Belgarde-Morez-Andelot-Paris n'existe plus depuis une vingtaine d'années et les sports d'hiver n'ont pas,encore, réussi à contribuer à offrir un trafic plus substantiel que ce que nous connaissons aujourd'hui. Par contre, la signalisation a été modernisée et une relation rapide par une rame RGP est en service depuis deux ans. Cela ne suffit pas à étouffer les bruits alarmistes.

Que deviendra la liaison Morez-Saint Claude lorsque les tunnels demanderont l'exécution de réparations lourdes et lorsque les autorails actuellement en service partiront à la réforme ?

Les rebroussements d'Andelot et Morez, le profit difficile ne permettent pas d'envisager une modernisation profonde ni une électrification à cause des nombreux tunnels qu'il faudrait refaire pour laisser la place aux caténaires.

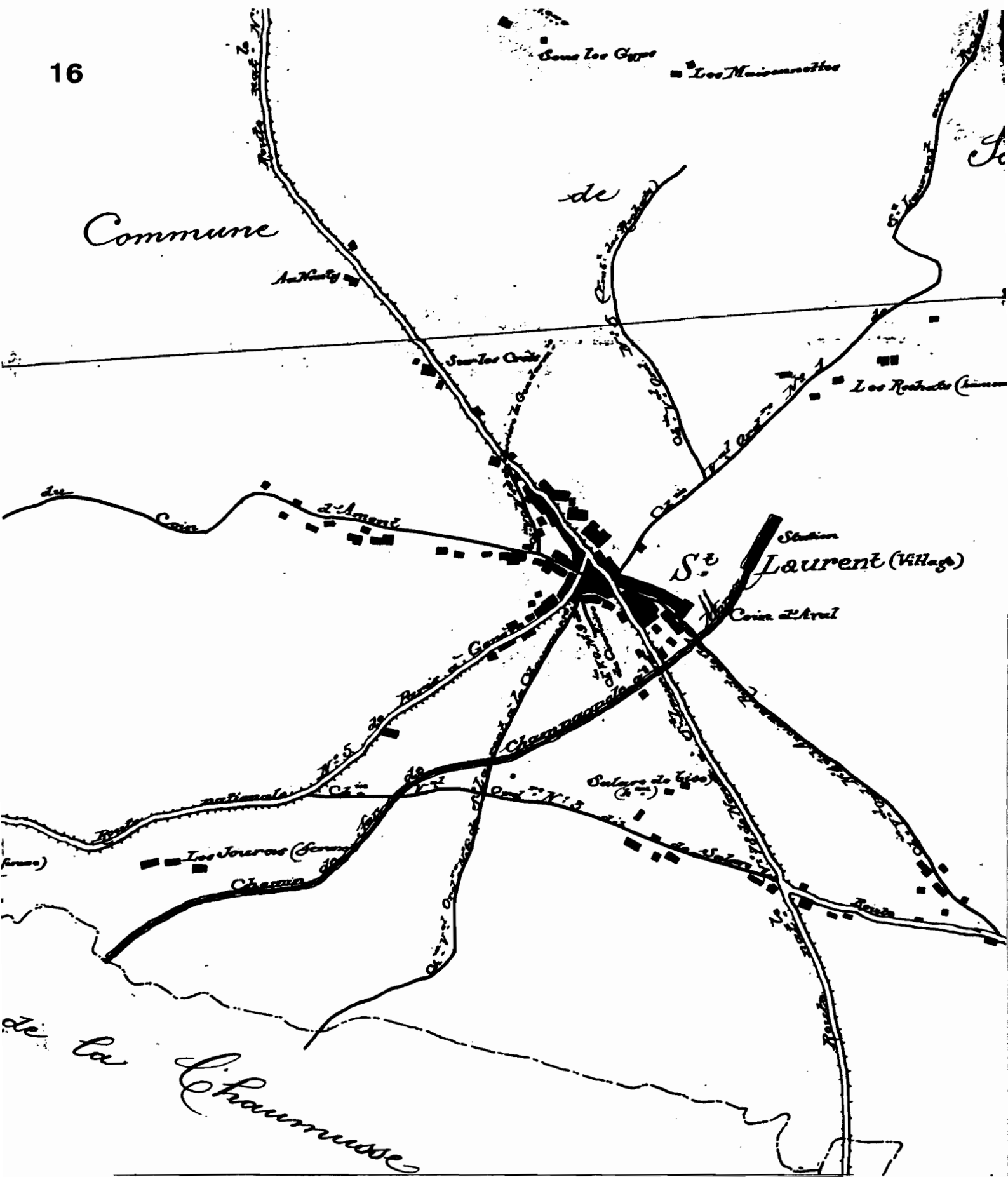
Le maintien de la ligne dépend en grande partie des correspondances effectuées à Mouchard. L'électrification de la liaison du Revermont Besançon-Bourg serait un gage de l'intérêt que la SNCF et surtout les collectivités locales apportent aux dessertes jurassiennes.

Si à moyen terme, Mouchard perd le bénéfice des TGV et des Turbo trains, il sera difficile de conserver la desserte du Haut Jura.

Cependant, le conventionnement signé entre la Région de Franche-Comté et la SNCF prévoit le maintien des relations dans leur état actuel. L'avenir du rail dans le Haut-Jura dépend principalement du poids des jurassiens auprès du Conseil Régional qui fait actuellement de gros efforts d'investissement dans la perspective d'un TGV Rhin-Rhône. A nous de veiller que cela ne se fasse pas à nos dépens.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

Monsieur JeanCUYNET est l'auteur d'un ouvrage très intéressant consacré à l' "HISTOIRE DU RAIL EN FRANCHE-COMTE". (En vente à la bibliothèque des AMIS DU GRANDVAUX)



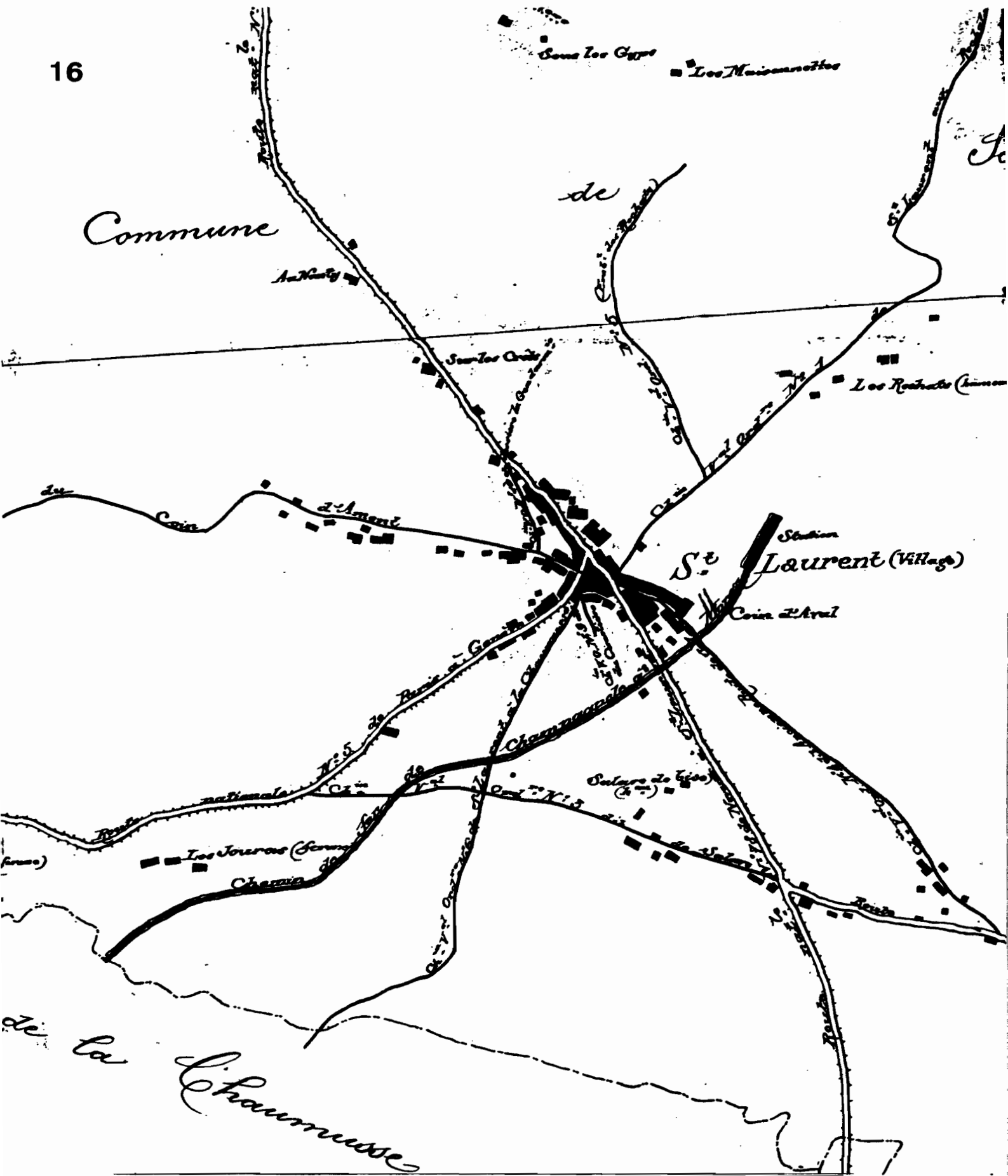
CARTE DRESSÉE PAR L'AGENT-VOYER en 1890
 On remarquera que la voie ferrée s'arrête a
 la gare de S^t LAURENT, terminus (provisoire)
 de la ligne en provenance de CHAMPAGNOLE

UN FEU D'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER DE FRANCHE-COMTE.....

Quelques DATES;;;...

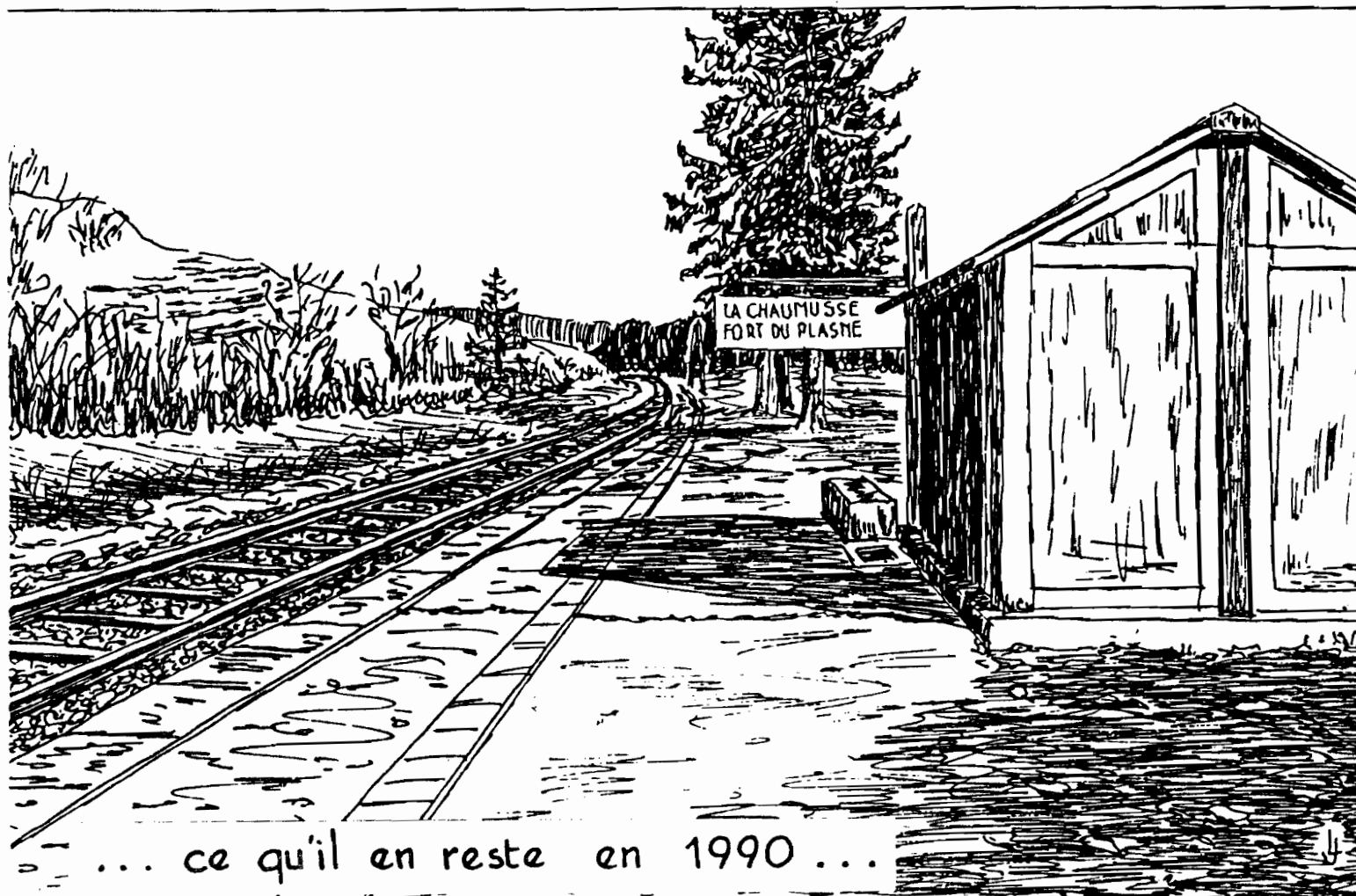
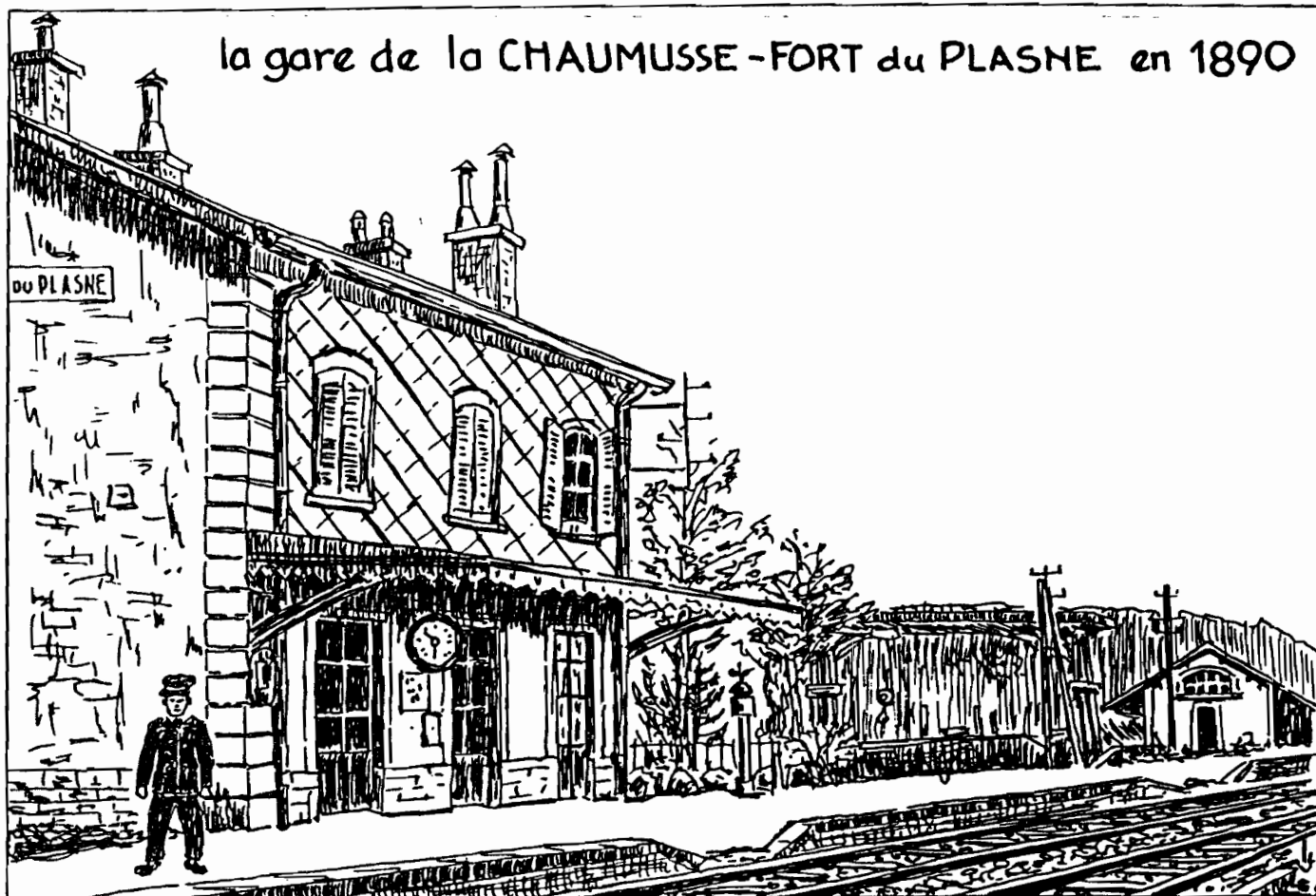
- 07/04/1856 - Ouverture de la première voie de DOLE à BESANÇON .
 24/07/1860 - Ouverture de la ligne de PONTARLIER aux VERRIERES.
 15/II/1862 - Ouverture de la première voie de MOUCHARD à PONTARLIER,
 14/II/1864 - Ouverture de la première voie de LONS LE SAUNIER à
 BOURG EN BRESSE;
 15/07/1867 - Ouverture de la ligne ANDELOT à CHAMPAGNOLE ;
 10/07/1889 - Ouverture de la ligne de YONNAX à SAINT-CLAUDE.
 10/07/1890 6 Ouverture de la ligne de CHAMPAGNOLE à SAINT-LAURENT.
 15/05/1899 - Ouverture de la ligne de Saint-LAURENT à MORBIER.
 1er/06/1900- Ouverture de la ligne de MORBIER à MOREZ.
 1er/08/1912 - Ouverture de la ligne de MOREZ à SAINT-CLAUDE.





CARTE DRESSÉE PAR L'AGENT-VOYER en 1890
 On remarquera que la voie ferrée s'arrête a la gare de S^t LAURENT, terminus (provisoire) de la ligne en provenance de CHAMPAGNOLE

la gare de la CHAUMUSSE - FORT du PLASNE en 1890



Un peu d' HISTOIRE

I er MARS 1 8 4 I
=====

PROJET D'UN CHEMIN DE FER de LONS LE SAUNIER à CHALONS SUR SAONE

par Monsieur J. C O R D I E R

Député du J U R A.

.... LE J U R A surtout doit appeler les Sollicitudes du Gouvernement. Il a déjà perdu la plus grande partie du commerce entre LYON et STRASBOURG qui suivait les routes de terre et lui procurait les moyens d'acquitter les impôts. Le GRAND CANAL du Rhône au Rhin achevé, et les perfectionnements de la navigation de la Saône, vont lui ravir les derniers transports; en sorte qu'il faut réduire les impôts, ou AUTORISER LE CHEMIN DE FER PROJETE. Aussi la prévoyance, comme la justice, prescrivent d'assurer dans un court délai cette importante communication réclamée par Le CONSEIL GENERAL du DEPARTEMENT DU J U R A.

Archives de Saint-Claude -Série O 22390I -page 6I-

"LES Dépêches" Mercredi 30 AOUT 1989
=====

T . G . V . RHIN - RHONE : La DESSERTTE DU J U R A;

par Monsieur Jean CHARROPPIN , Député du Jura.

M. CHARROPPIN, député, communique : "Le futur tracé du T.G.V. Rhin-Rhône dans le département du Jura, dans le cadre du développement prévisible des relations internationales, une importance primordiale. C'est pourquoi Jean CHARROPPIN, député maire de Champagnole, a appelé l'attention du ministre des Transports et du Président de la S.N.C.F. sur la nécessaire intégration de notre département dans ce tracé: une complémentarité maximale entre le réseau actuel et le réseau de lignes nouvelles, doit faire de DOLE la "GARE JURASSIENNE". Une ligne Belfort-Dole devra rejoindre la ligne classique Dole-Dijon et la modernisation de la ligne Dole-Frasne-Vallorbe doit permettre de faire circuler les T.G.V. à une vitesse correspondante à leur naissance et de maintenir cette ligne internationale en pleine activité, alors que l'électrification du tronçon LE FRANCOIS-Saint-AMOUR, sur la ligne Strasbourg-Vintimille, compléterait le réseau ferroviaire moderne indispensable à

L'expansion économique de notre région; Jean Charroppin vient de recevoir une réponse du ministre et du président de la S.N.C.F. lui assurant qu'il serait très largement tenu compte de ses suggestions dans l'élaboration du tracé définitif, et il continue de suivre ce dossier avec une extrême vigilance."

-Intervention du Préfet du Jura Vicomte de CHAMBRUN à

(19)

Messieurs les MAIRES du Département du Jura
pour la "SOUSCRIPTION D' ACTIONS " du CHEMIN DE FER

-I 8 5 6 -CHEMIN DE FER DIJON - DOLE -SUISSE .

26/02/1856 -Intervention de Monsieur DALLOZ -Député du JURA.
.... Toutes les villes importantes du JURA ont le plus grand intérêt à faire valoir les considérations qui militent en faveur du 1er tracé.

I 8 6 0 - Monsieur le MAIRE DE DOLE DE BOISDENIMEITZ
à S A M A J E S T E N A P O L E O N III

Supplique pour l' OUVERTURE DE LA LIGNE BOURG à BESANÇON ;

1860 -Prolongement du chemin de fer de DOLE en Suisse par le département du Jura.

10/12/1863 - PROJET DE LIGNE AMBRONAY -MOREZ- CHAMPAGNOLE
par Monsieur JACQUELINE -Ingénieur.

... TEL qu'il est projeté, le chemin de fer d'Ambrenay à MOREZ aboutit en cette dernière ville sans issue, MAIS IL COMPORTE comme COMPLEMENT INDISPENSABLE un prolongement de MORBIER à CHAMPAGNOLE SUR 30 kms de longueur, dont nous avons reconnu la praticabilité dans les mêmes conditions que celles de notre avant projet. Le branchement sur CHAMPAGNOLE remontera par le vallon de MORBIER, longera la route de SAINT-LAURENT jusqu'à LA SAVINE, d'où il pénétrera dans la vallée de LAIME qu'il descendra jusqu'à son confluent dans la SAINE. Il suivra ensuite le cours de l'AIN jusqu'à CHAMPAGNOLE où il se soudera à l'embranchement que la COMPAGNIE de LYON à la MEDITERRANÉE va exécuter entre CHAMPAGNOLE et ANDELOT, STATION du FRANCO-SUISSE comprise entre DOLE et PONTARLIER

Monsieur JACQUELINE a été payé pour son ETUDE
en 1865 . (23 Août 1865;)

Ses lettres à Messieurs les MAIRES de SAINT-CLAUDE
et MOREZ.

INAUGURATION DE LA LIGNE CHAMPAGNOLE - ST-LAURENT

Extraits du Journal "La SENTINELLE du JURA"

18 Juin 1890.

Il résulte des renseignements parvenus le 11 Juin courant, à la Mairie de Saint-LAURENT, que l'inauguration du chemin de fer est fixée pour le Dimanche 6 Juillet prochain, et à ce sujet on fait remarquer que la date indiquée précédemment par certains journaux pour le 15 Juillet était erronée. Monsieur Yves GUYOT, Ministre des Travaux Publics a bien voulu consentir à se rendre à Saint-LAURENT pour présider cette fête qui attirera sans doute beaucoup de personnes de la région qui désirent y prendre part.

La Commission de réception du Chemin de Fer recevra la ligne le 24 Juin 1890.

25 Juin 1890.

La date d'inauguration du Chemin de Fer de CHAMPAGNOLE à St LAURENT fixée officiellement par Monsieur le Ministre au 6 Juillet vient d'être remortée au 10 Août. Monsieur Yves GUYOT visitera MOREZ et St-CLAUDE, puis se rendra à POLIGNY, présider l'inauguration d'un monument.

27 Juin 1890.

RECEPTION DE LA LIGNE de CHAMPAGNOLE à Saint-LAURENT.

C'est hier, 25 Juin. La Commission de réception était composée de trois Inspecteurs Généraux des Ponts et Chaussées et de Monsieur KORON, Ingénieur en Chef à LONS le SAUNIER. De son côté, le P.L.M. était représenté par Monsieur NOBLEMAIRE, Directeur Général, Monsieur GEOFFROY, Chef de Service de la construction, Messieurs les Chefs de tous les divers services: VERNIS et LANGUILLAIRE, Ingénieurs en Chef.

RECEPTION à CHAMPAGNOLE.

Dès 6 h 30 du matin, toutes les gares et tous les détails de la ligne ont été examinés, et enfin à 8 h 30, le train spécial entrant en gare de Saint-LAURENT. A 9 h 30 tout était terminé et le train repartait à CHAMPAGNOLE où un déjeuner était offert par Monsieur NOBLEMAIRE à l'Hotel DUMONT.

L'ouverture de la ligne au public aura lieu le 10 Juillet 1890.

9 Juillet 1890.

LIGNE de CHAMPAGNOLE à MOREZ.

Le Ministre des Travaux Publics vient d'autoriser à partir du 10 Juillet 1890, la mise en exploitation de la ligne de CHAMPAGNOLE à MOREZ, comprise entre CHAMPAGNOLE et Saint-LAURENT-du-JURA. Cette section a une longueur de 22.543 mètres 08.

Indépendamment de la gare existant à CHAMPAGNOLE, elle comprend un ensemble de constructions et d'ouvrages pour l'exploitation.

La Compagnie du P.L.M. demande que la section comprise entre Saint-LAURENT et MORBIER soit soumise aux formalités d'enquête prescrites par la Loi. En conséquence, Monsieur le Préfet du JURA vient de prendre un arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête parcellaire pendant 8 jours à partir du 7 Juillet 1890.

10 Juillet 1890. INAUGURATION

Parti de PARIS samedi à 10 heures, le train arrive dimanche matin à CHAMPAGNOLE. Y prennent place:

Monsieur Yves GUYOT, Ministre des Travaux-Publics

Messieurs les Députés du JURA

Monsieur le Préfet et Monsieur FONTENEAU, Chef du Cabinet

Monsieur FERRE, Secrétaire Général

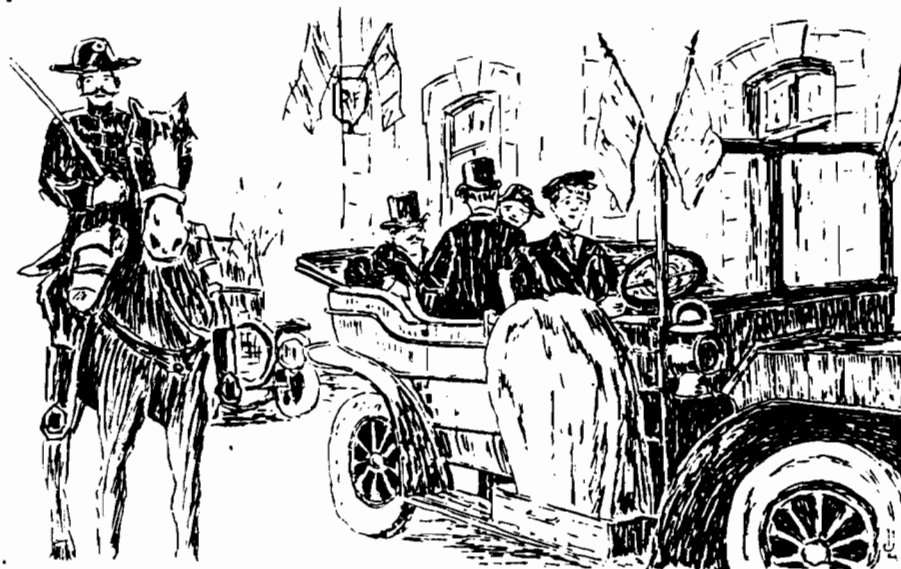
Messieurs les Sous-Préfets de DOLE, POLIGNY, Saint-CLAUDE.

Monsieur NOBLEMAIRE, de la direction de la Cie du P.L.M.

Monsieur MORON, Ingénieur des Fonts et Chaussées

Monsieur PERNOT, Ingénieur

Le train a 23 minutes de retard, il est 8 h 13.



Monsieur MULLER, Maire de CHAMPAGNOLE, Monsieur THUREL, Sénateur, Monsieur PROST, Maire de LONS le SAUNIER, avec la Musique Municipale, la Société de Tir, le Bataillon Scolaire, la Société de Gymnastique.

C'est une ligne à voie normale de 23 kilomètres. Elle suit la vallée de l'Ain jusqu'à SYAM, où elle traverse cette rivière par un grand viaduc de six arches et une travée centrale métallique de 60 mètres de portée. La ligne remonte ensuite la Vallée de la LAIME jusqu'à Saint-LAURENT en traversant des terrains très accidentés, où les ouvrages d'art sont nombreux.

On compte dans cette partie quatre tunnels et quatre viaducs. Voici SYAM, Le VAUDIOUX, La BILLAUDE, La CHAUX, La CHAUMUSSE.

Arcs de triomphe,Guirlandes, Bouquets.

ARRIVEE A SAINT-LAURENT.

Accueil par:

Monsieur REVERCHON, Conseiller Général,
Monsieur le Maire de Saint-LAURENT, et le Conseil Municipal,
Monsieur VOULOT, Directeur des P.T.T.

Un très beau défilé avec de beaux Pompiers avec bonnet à poil, tablier blanc et hache.

Banquet de 80 convives... Toast en l'honneur de Monsieur Sadi CARNOT Président de la République, Monsieur POIFFAUT, Président du Conseil Général, Monsieur REYBERT, Député.



9 Juillet 1890



10 Juillet 1890

Département
DU JURA

Arrondissement
de St. Claude

CANTON
de St. Laurent

Commune
de St. Laurent

Nombre de Conseillers
en exercice. } 12

Nombre de Conseillers
présents. } 9

Nature de l'affaire:

4.
10e relatif à
l'inauguration du
Chemin de fer.

Extrait

du Registre des délibérations du Conseil municipal
de la commune de St. Laurent

Séance ordinaire du 22 Juin 1890

Etaient présents M. M. Chervin, Bonnet, Heille,
Fonset, Simon, Rosset, Brenet, Bangeris et le Maire

M. le Maire expose qu'en vue des frais à faire à
l'égard de l'inauguration du chemin de fer le Conseil avait
par sa délibération du 20 février dernier demandé une somme de
3000 fr. reconnue nécessaire pour faire face aux dépenses en
question, laquelle devait provenir soit du présent, une coupe
extraordinaire à débiter par l'Administration précédente, soit en
prélevant cette somme sur la subvention à verser cette année
pour le chemin de fer, et qu'en raison du refus de l'Adminis-
tration forestière de débiter la coupe demandée il a dû insister
auprès de M. le Préfet pour obtenir que certains frais soient
prélevés sur la subvention préc. rappelée et invite le
Conseil à en délibérer.

X^e Assemblée,

tenant en considération la proposition de son Président,

se libère :

Demande que les frais relatifs à l'inauguration
du chemin de fer soient prélevés sur l'article 1^{er} ouvert
au budget additionnel de l'exercice courant pour subvention
au chemin de fer.

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE ST-LAURENT
CONCERNANT LE FINANCEMENT DES FESTIVITÉS...

Colligé

Sollicité de M. le Préfet que la présente Délibération soit revêtue de son approbation, dans le plus court délai possible.

Ainsi délibéré les an, mois et jour susdit.

Signé au registre : Les membres présents.

Une copie conforme dont extrait a été affiché le 21 Juin 1890.



Le Maire de Paris - L. L. L.

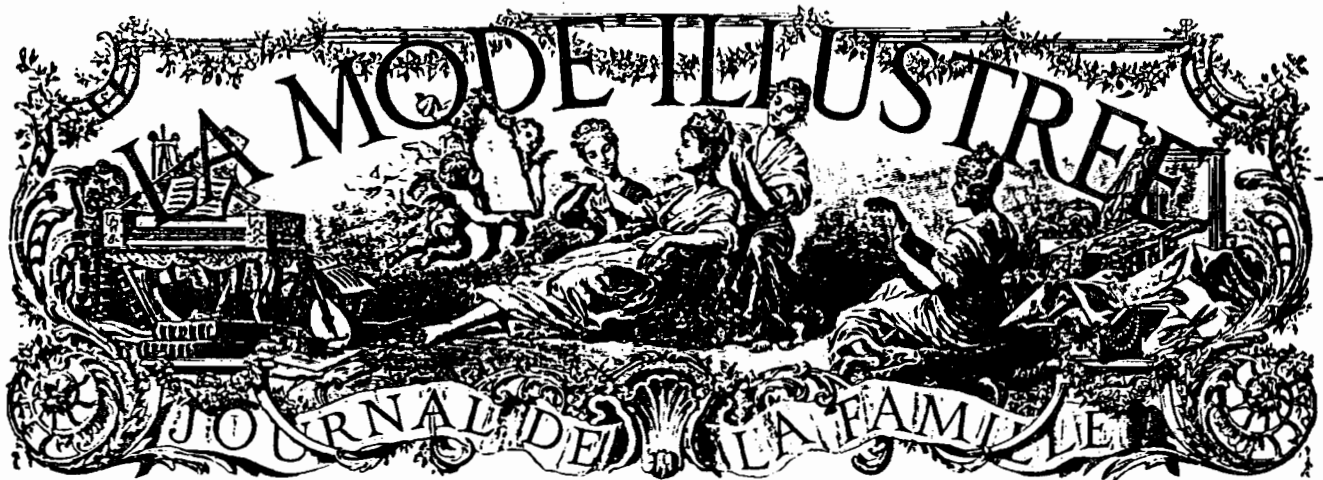
L. L. L.

Vu et approuvé à titre exceptionnel conformément à l'article 68 § 10 de la loi du 16 avril 1884, à titre de virement sur les crédits inscrits d'office, en exécution de notre arrêté du 15 Mai 1890 et sous la réserve que des ressources nouvelles seront créées sans délai pour reconstituer la partie virée des dits crédits.

Fait le 21 Juin 1890.

Le Préfet de Paris,

J. L.



PRIX DE LA MODE ILLUSTRÉE

PARIS, SEINE ET SEINE-ET-OISE.
 Un an, 12 fr. — Six mois, 6 fr. — Trois mois, 3 fr.
 DÉPARTEMENTS (franc de port compris).
 Un an, 14 fr. — Six mois, 7 fr. — Trois mois, 3 fr. 50 c.
 UNION POSTALE.
 Un an, 17 fr. — Six mois, 8 fr. 50. — Trois mois, 4 fr. 25.

RÉDACTION ET ADMINISTRATION, RUE JACOB, 56.

S'adresser pour la rédaction à
M^{me} EMMELINE RAYMOND.
 Et pour les abonnements et réclamations à
M. L. HEBERT

Toutes les lettres doivent être adressées à :

PRIX DE LA MODE AVEC GRAVURES COLORIÉES

PARIS, SEINE ET SEINE-ET-OISE.
 Un an, 24 fr. — Six mois, 12 fr. — Trois mois, 6 fr. 75 c.
 DÉPARTEMENTS (franc de port compris).
 Un an, 25 fr. — Six mois, 13 fr. 50 c. — Trois mois, 7 fr.
 UNION POSTALE.
 Un an, 30 fr. — Six mois, 15 fr. — Trois mois, 7 fr. 50

Toute demande non accompagnée d'un bon sur la poste ou d'un mandat à vue sur Paris à l'ordre de M. L. Hebert, sera considérée comme non avenue. On s'abonne également chez tous les Libraires de France et de l'Étranger.

EN VOYAGE

Les Parisiens sont très occupés par leurs achats et les visites d'adieu. Ils oublient la Conférence turque pour ne point oublier d'emporter des parfums asiatiques, les discussions du Sénat, qui vient de se montrer hostile au divorce; les débats de la Chambre et du Conseil municipal ne leur font point perdre une ligne des articles bibliographiques, car on lit surtout en voyage. Paris et ses faits divers intéresseront mille fois plus quand on aura fui ses toits gris et ses cheminées noires; — loin des yeux, près du cœur!

Il y a trois toilettes de voyages bien distinctes qu'une mondaine ne confond jamais : *La robe d'excursion aux environs de Paris*, destinée à ne passer qu'une heure en chemin de fer, le but du trajet étant Montmorency, Versailles ou Saint-Germain.

Cette robe se fait en toile ou satinette, mais plutôt toile gris ardoise, à semé de fleurs brodées à jour. La jupe à volants se couvre d'une blouse, serrée à la taille par une ceinture de moire. Grand col. Manches demi-longues, gants de soie. Petits souliers très décolletés en chevreau glacé — et bas de la couleur des gants. Le chapeau *retire*, *paniers de Fontainebleau* ou *hallebardier* est en grosse paille couvert d'une touffe de roses Néron — les plus belles — de fruits appétissants ou de fleurs des champs.

La toilette qui doit aller en province, et qu'on appelle *costume de petit voyage*, se fait d'une étoffe plus souple et se chiffonnant moins; par exemple du cachemire indien, bleu foncé ou vert myrte, ou puce. Blouse froncée se relevant sur un jupon de soie plissé, et relevée derrière par deux nœuds, genre *duchesse du Maine*. Une écharpe de cachemire ourlée d'une grosse ruche à la vieille se pose sur les épaules, à moins que l'on ne préfère un cache-poussière en surah uni ou pointillé, froncé dans le dos, à grandes manches, et que l'on roule dans une ceinture de cuir, en cas de pluie ou de poussière!

Le chapeau paillasson ou paille d'Ischia forme *Beauharnais* ou *Gentils* avec nœud de mousseline ou de ruban achève, avec les gants du Tyrol, les bottines d'étoffe semblable à la robe et l'ombrelle d'Andrinople, cette simple toilette.

Quant au *costume de voyage*, celui qui doit être le compagnon des courses à cheval et à pied, des heures passées en wagon et à table d'hôte, il faut qu'il soit fait par un tailleur anglais — de drap léger, avec casaquin, jupe unie, tunique relevée simplement par des cordons intérieurs, et qui tombante peut servir d'amazon.

Le chapeau tyrolien en feutre noir, longs gants de Turin montant sur la manche plate, souliers Richelien en cuir naturel et bas de soie foncés, voile épais, châtelaine en cuir de Russie contenant un petit sac dans lequel se trouvent enfermés mille bibelots nécessaires et minuscules : œuf à poudre... de riz, flacon de sels anglais, miroir-médaille en or, en argent ou en ivoire, bourse en peau de serpent; carnet ou *vade-mecum* de voyage, où s'expriment des souvenirs charmants qu'on imprime rarement... où le crayon trace à la hâte un point de vue; crayon de vermillon et plumes enfermés dans le même étui; petit couteau poignard pour couper des herbes inconnues avec manche de nacre incrustée et lame de Tolède; enfin le chapelet d'ambre ou de corail, dernier bijou de jeune fille.

Ainsi équipée, on peut visiter les lacs de Côme et de Genève, la Suisse et l'Italie, ces beautés rivales, qu'il faut connaître toutes deux pour les aimer également.

MARSILLAC.



CHEMINS DE FER

de l'Est, de l'Etat, du Nord, de l'Ouest
et de Paris-Lyon-Méditerranée

**Enlèvement à domicile et
enregistrement à l'avance des
bagages.**

Un service d'enlèvement à domicile et d'enregistrement à l'avance des bagages des voyageurs fonctionne à Paris, pour toutes les destinations, au départ des gares de l'Est, du Nord, de Lyon, Saint-Lazare et Montparnasse.

Le service comprend la descente et le chargement des bagages au domicile, leur transport à la gare, la manutention du pesage, etc. Les voyageurs trouvent à la gare, au moment du départ, une enveloppe contenant leurs billets de place et le bulletin des bagages enregistrés.

Le tarif est fixé d'après le poids, à 30 centimes par fractions de 10 kilogrammes (minimum 2 fr. 50).

Les commandes sont reçues 24 heures à l'avance au bureau central, 20, rue de Grammont et dans les gares.

**Transport à domicile, dans
Paris, des bagages à l'arrivée**

Un service analogue à celui du départ fonctionne à l'arrivée de tous les trains, aux gares de Paris-Lyon et Saint-Lazare; le tarif est fixé à 1 franc jusqu'à 30 kilogrammes et au-dessus de ce poids, à 30 centimes par fractions de 10 kilogrammes, comprenant le chargement à la gare, les formalités d'octroi, le transport au domicile et la montée aux étages.

**Services de luxe sur le réseau
du P.-L.-M.**

Depuis le 3 novembre, le train de luxe « Méditerranée-Express » est remis en marche entre Paris et Vintimille et vice-versa. Le « Méditerranée-Express » partira de Paris-Nord tous les mardis et samedis, à 4 h. 8 après-midi, et de la gare de Lyon à 5 h. 30.

Arrivée à Marseille les mercredis et dimanches, à 6 h. 44 du matin; à Cannes, à 10 h. 19; à Nice, à 11 h.; à Monte-Carlo, à 11 h. 43, et à Menton, à midi.

Le retour du train de luxe aura lieu à Vintimille les jeudis et lundis, à midi. Arrivée à Paris-P.-L.-M. le lendemain à 7 h. 05 matin et à Paris-Nord à 8 h. 04.

Un autre train de luxe circulera tous les jours à partir du 10 janvier prochain entre Marseille-Nice et vice-versa. Il sera composé exclusivement de wagons-salons et restaurant.

D'autre part, les services quotidiens de grandes voitures-lits à bogies sont repris comme les années précédentes, soit :

1° Tous les jours par le rapide de 8 h. 25 de la gare de Lyon :

CHEMIN DE FER ... ET PUBLICITÉ

Vintimille, respectivement par les rapides n° 10 et n° 20.

**CHEMINS - DE - FER
Paris-Lyon & Méditerranée**

Enlèvement à domicile des Bagages.

Un service d'enlèvement à domicile et d'enregistrement à l'avance des bagages fonctionne à la gare de Lyon pour toutes les destinations.

Les Voyageurs peuvent se mettre en route sans avoir à se préoccuper ni du transport de leurs bagages, ni de l'enregistrement.

S'adresser aux bureaux de la Compagnie P.-L.-M. 88, rue Saint-Lazare et 6, Rue Sainte-Anne, ainsi qu'à la Gare de Paris-Lyon, où des renseignements détaillés sont donnés pour ce service.

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MEDITERRANÉE

Bains de Mer de la Méditerranée

Billets d'Aller et Retour valable 33 jours

*Billets individuels et billets collectifs
(de Famille)*

Il est délivré du 1^{er} Juin au 15 septembre de chaque année, des billets d'aller et retour de Bains de Mer de 1^{re}, 2^e et 3^e classe, à prix réduits, pour les stations balnéaires suivantes :

Aigues-Mortes, Antibes, Bandol, Beaulieu, Cannes, Golfe-Juan-Vallauris, Hyères, La Ciotat, La Seyne-Tamaris-sur-Mer, Menton, Monaco, Monte-Carlo, Montpellier, Nice, Ollioules-Sanary, Saint-Raphaël, Toulon et Villefranche-sur-Mer.

Ces billets sont émis dans toutes les gares du réseau P.-L.-M. et doivent comporter un parcours minimum de 300 kilomètres aller et retour.

Prix : Le prix des billets est calculé d'après la distance totale, aller et retour, résultant de l'itinéraire choisi et d'après un barème faisant ressortir des réductions importantes pour les billets individuels; ces réductions peuvent s'élever à 50 0/0 pour les billets de famille.

**CHEMINS - DE - FER
Paris-Lyon & Méditerranée**

Service de luxe sur le réseau

Depuis le 3 novembre, le train de luxe « Méditerranée-Express » est remis en marche entre Paris et Vintimille et vice-versa.

Le « Méditerranée-Express » partira de Paris-Nord tous les mardis et samedis, à 4 h. 8 après-midi, et de la gare de Lyon à 5 h. 30.

Arrivée à Marseille les mercredis et dimanches, à 6 h. 44 du matin; à Cannes, à 10 h. 19; à Nice, à 11 h.; à Monte-Carlo, à 11 h. 43, et à Menton, à midi.

Le retour du train de luxe aura lieu à Vintimille les jeudis et lundis, à midi. Arrivée à Paris-P.-L.-M. le lendemain à 7 h. 05 matin et à Paris-Nord à 8 h. 04.

Un autre train de luxe circulera tous les jours à partir du 10 janvier prochain entre Marseille-Nice et vice-versa. Il sera composé exclusivement de wagons-salons et restaurant.

D'autre part, les services quotidiens de grandes voitures-lits à bogies sont repris

2° Tous les jours à dater du 3 novembre, par le rapide de 7 h. 44, de la gare du Nord, et 8 h. 45, de la gare de Lyon. Retour de Vintimille, respectivement par les rapides

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée

Stations hivernales

Nice, Cannes, Menton, etc.

*Billets d'aller et retour collectifs
valables 30 jours*

Il est délivré du 15 Octobre au 30 Avril, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., sous condition d'effectuer un parcours minimum de 300 kilomètres, aller et retour, aux familles d'au moins 4 personnes payant place entière et voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 1^{re}, 2^e et 3^e classe, pour les stations hivernales suivantes : Hyères et toutes les gares situées entre Saint-Raphaël, Grasse, Nice et Menton inclusivement.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de six billets simples ordinaires, le prix d'un de ces billets pour chaque membre de la famille en plus de trois, c'est-à-dire que les trois premières personnes paient le plein tarif et que la quatrième personne et les suivantes paient le demi-tarif seulement.

CHEMINS DE FER DU NORD

1^{er} Juin 1897

PARIS A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

Cinq services rapides quotidiens dans chaque sens

TRAJET EN 7 H. TRAVERSÉE EN 1 H.

Tous les trains comportent des 2^e classes

En outre, les trains de nuit partant de Paris pour Londres et de Londres pour Paris à 9 heures du soir et les nouveaux trains de jour partant de Paris pour Londres à 3 h. 45 du soir et de Londres pour Paris à 2 h. 45 du soir via Boulogne, Folkestone prennent les voyageurs munis de billets de 3^e classe.

DÉPARTS DE PARIS :

Via Calais-Douvres : 9 h., 11 h. 50 du matin et 9 h. du soir.

Via Boulogne-Folkestone : 10 h. 30 du matin et 3 h. 45 du soir.

DÉPARTS DE LONDRES :

Via Douvres-Calais : 9 h., 11 h. du matin et 9 h. du soir.

Via Folkestone-Boulogne : 10 h. du matin et 2 h. 45 du soir.

SERVICES OFFICIELS DE LA POSTE

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands Express Européens pour l'Angleterre, l'Allemagne, la Russie, la Belgique, la Hollande, l'Espagne, le Portugal, etc...

L'arrivée du chemin de fer à Saint-LAURENT ne fut pas vue d'un bon oeil par toute la population.

En effet, il fallait bien se rendre à l'évidence, de nombreux transports allaient être "retirés" à nos braves rouliers.

Et puis, les "amis de la nature" eurent de la peine à voir les dégats occasionnés à la forêt lors des travaux entrepris pour le passage de la ligne.

Le CHEMIN de FER ... vu par un "Touriste" de l'époque ...

" En sortant de Saint-LAURENT, un plateau froid s'étend d'abord, triste marécageux; au loin, à notre gauche dort, au pied des vieux arbres de la forêt du Mont Noir, le Lac des Rouges Truites, ainsi appelé parce qu'on y pêche tout... excepté des truites. La route pénètre sous bois; les grands sapins sont emmitouflés de mousses qui ensèrent leurs troncs et leurs branches, dessinent leurs silhouettes étranges, sur les énormes murailles de roches qui leur servent de fond...

Des coups de pioche résonnent, des "hue", des "dia", des claquements de fouet se font entendre, ponctués de temps à autre par de sourdes détonations. La route s'ouvre à notre droite, au milieu d'effondrements de terrain, d'abattis d'arbres, de mondeaux de pierres... On a entrepris ici des travaux surhumains pour faire passer, à travers les obstacles dressés partout, deux longs bandeaux de fer parallèles qui enlanceront les collines comme une ceinture, serpenteront dans les vallées, perceront rochers et montagnes; sur ces deux bandes de fer, deux rails rouleront bientôt à toute vapeur des trains qui relieront entre eux MOREZ et CHAMPAGNOLE, qui communique déjà depuis quelques années avec Saint-LAURENT.

Superbes! les chemins de fer, bien commodes! aussi j'en profite comme les autres, et il est même fort probable que, sans eux, je ne serais point ici. J'admire de toutes mes forces les audacieux ingénieurs qui vous percent une montagne comme ils perceraient un furoncle, qui passent au travers d'un éperon de rocher comme les acrobates à travers des cerceaux; mais je regrette toujours les dégats qu'ils sont forcés de faire pour tracer leurs routes ferrées



Percement du tunnel de la SAVINE (D'après G. FRAIPONT)

Que de beaux arbres abattus! Que de coins charmants supprimés, que de poésie enlevée à de poétiques endroits...

C' est la civilisation cela! C'est le progrès! Nous vivons à la vapeur, il faut bien que la vapeur nous mène!... Quelles singulières figures feraient nos jurassiens d'autrefois s'ils surgissaient tout d'un coup! et ce bon Barberousse qui doit se réveiller un de ces jours pour continuer à chasser dans ses bonnes forêts franc-comtoises, quelle singulière frimousse il va faire, lorsque, poursuivant des sangliers imaginaires, il se trouvera en présence de ce monstre étrange qui fuira devant lui en grondant, crachant feu et fumée!... "

Le prolongement de Saint-LAURENT à MORBIER fut ouvert le 15 Mai 1899.

-o-o-o-o-o-o-o-

Extrait du livre "Le Jura et le pays Franc-Comtois par G. FRAIPONT.
(Edité vers 1900)

LA LIGNE CHANTE SUR LES PLANS

Sur Les Juras.. Aux Chemaillettes...derrière La Louette.... Sur la Louette... Au champ Jacquet...Au champ de la Pesse ...A l'Augard ...Au pré de l'Auge...Champ de Plasne... Au Clos ...La Cote ...Au Courbillon...Au Passage.....Au Village ... La Gouille Maillat...LA Bresse... Huserie de la Bresse...AU Pommier Roger...Champ Cachand..SOUS les Rochats ...Aux Fontanettes...Bes Rochats...Sur Les Rochats ...Au Crosal...Sous Les GYS...

JOBEZ Alphonse -Maître de Forges à SYAM....

L' AIN - La SAINÉ - rivières !!!

Souterrain Morillon -viaduc de 10 arches -La Coitière...

Grange Sous la Vie de la Serre -...LE Pré Gousset ...

Souterrain du Saut ...Bois des Assiettes...Sur la Vie de la Serre...

Joux Derrière... Prés Vullem ...Sous L'Auge...La Chaumusse.. A la

Ravière ...Sur la Ravière...Pont de LAIÈRE....Fort du Plasne....

Tunnel De Malroche Tunnel des Belettes....



Saint-Laurent-du-Jura — La Gare et le Château Maillat.

30

SOUVENIRS ...



ST LAURENT - GRANDVAUX - 12-89



ENVELOPPE

OU

ENTIER POSTAL

Oblitération
10 JUILLET 1990

avec

Flamme permanente

39 St-Laurent-en
Grandvaux

10,00 Pièce
+ port



CARTE POSTALE

EXPEDITEUR



Auto-collant
souvenir

5f,00 pièce



LE TEMPS PASSÉ...

" Prenez votre Lyonnnet " a dit l'institutrice.

Et les enfants sortent de leur pupitre le livre familial de lecture expliquée.

Pour eux, Monsieur Antoine Lyonnnet, auteur du livre, n'est pas un inconnu. Chaque été, ils le rencontrent à Saint Laurent où il vient faire les courses pour la famille en vacances.

Mince, noueux même, coiffé d'un béretou, lors des jours très chauds, d'un chapeau de paille (panama) vêtu d'un costume beige clair dont le bas du pantalon est protégé par des "pincés à vélo" il vient à bicyclette de St Pierre puis, plus tard, des Poncets où il passe les vacances.

Tous les habitants de St Laurent le connaissent et l'estiment, ils en sont fiers même car M. Lyonnnet a adopté leur Grandvaux comme "sa" région.

Né à Saint Etienne en 1880, il débute dans l'enseignement à 18 ans, il devient ensuite professeur à l'Ecole Normale, puis sera Inspecteur Primaire à Guebwiller, à Colmar et enfin Inspecteur d'Académie de la Creuse.

Les souvenirs de vacances passées à St Pierre dans la maison de Monsieur Aimé Ferrez (grand-père de M. Gilbert Paget) remontent pour son petit-fils, M. Georges Richard, à l'année 1938.

Année mémorable où le grand-père lui a offert une voiture à pédales avec laquelle cet enfant de 3 ans dévale la pente jusqu'à la route. Pour remonter, le grand-père l'aide en le poussant dans le dos avec une baguette fourchue!!!

L'année suivante, en 1939, M. Lyonnnet a acheté une maison aux Poncets et, malgré les rumeurs inquiétantes, la famille vient en vacances. Vacances interrompues par la Déclaration de Guerre. M. Gabriel Richard et M. Lyonnnet son beau-père, lisent les affiches apposées aux Poncets et décident de rentrer à Lyon.

En 1942, retour à la maison des Poncets après de dures négociations avec les Allemands qui occupent la maison depuis 1941.

En 1943, arrivés fin mai les grands-parents restent, pour fermer la maison, jusqu'au 1er Octobre.

1944 Année difficile pour tous. M. Lyonnnet va souvent aux champignons mais refuse d'emmener son petit-fils. " une autre fois" répond invariablement le grand-père. " Pourquoi? se demande l'enfant.

Il apprendra plus tard que dans le grand panier se cache de la nourriture pour les maquisards que M. Lyonnnet rencontre dans la forêt. Lui, ancien combattant de 14-18 n'a pas accepté la défaite de 1940, il

garde encore dans sa chair un éclat de grenade récolté en Alsace et, lorsqu'il sent venir la fin pour les Allemands, il craint que les occupants ne tentent un dernier combat.

Il se présente avec courage à la Kommandantur et conseille à l'officier de se rendre sans combat. L'Allemand refuse tout net et M. Lyonnnet sort désespéré, s'attendant au pire.

Le surlendemain de cet épisode un groupe de soldats arrive à 6 heures du matin aux Poncets et demande M. Lyonnet. Celui-ci les ayant vu arriver s'est échappé par une fenêtre derrière la maison. Menaçants ils font sortir Madame Richard et sa mère et les conduisent vers la fontaine où elles pensent être fusillées.

La grand'mère remarque avec sang-froid: " Comment? sans déjeuner? "

Les soldats tirent quelques rafales sans même viser et repartent.

La Libération est proche, et la vie continue.

M. Lyonnet restera une figure du Grandvaux et, pour ceux qui l'ont connu, un grand homme et un AMI.

Il est mort en 1972 à Lyon (Ecully) et ses petits-enfants possèdent encore à Saint Pierre une maison appelée " Eglantine " que fit construire Monsieur Gabriel Richard.

Nouvelle " F L A M M E " postale à Saint-LAURENT depuis le

1er Décembre 1989.

CARTE POSTALE

EXPEDITEUR



ST LAURENT en GRANDVAUX 1 -12-89

DESTINATAIRE



1er JOUR DE LA FLAMME POSTALE

— Souvenir Philatélique

LE GRANDVAUX IL Y A 200 ANS

_ 1790 _

Par M^r Jean FERREZ

LES ELECTIONS

Le premier trimestre de 1790 fut essentiellement marqué par les élections municipales .Elles eurent lieu dans le canton de Saint-Laurent entre le 31 janvier et le 12 février.

En principe, en milieu rural, les communes devaient se substituer aux paroisses ce qui aurait permis le regroupement souhaitable des petites communautés ; mais chaque communauté traditionnelle, même les plus récentes comme La Chaumusse, voulut conserver son autonomie. Rien n'a changé depuis sauf le regroupement de Grande-Rivière et de Rivière-Devant. Les élections eurent donc lieu dans les communes suivantes (1)

Commune	Paroisse	Commune	Paroisse
St Laurent	St Laurent	Fort du Plasne	Fort du Plasne
La Chaumusse	St Laurent	Lac des Rouges Truites	Fort du Plasne
Gde Rivière	l'Abbaye	Prénoyel	Prénoyel
Rivière Devant	l'Abbaye	St Pierre	St Pierre

Les électeurs- Pour être électeur il fallait avoir la qualité de citoyen actif, c'est à dire :

- être âgé de 25 ans, de sexe masculin et Français,
- ne pas être domestique,
- être domicilié dans le canton depuis au moins un an,
- payé une contribution directe égale à trois journées de travail.

/ été Le prix de la journée de travail avait été fixé à 20 sous c'est à dire une livre mais les communes pouvaient réduire ce taux pour aboutir à un nombre suffisant d'électeurs que les constituants estimaient à 1 pour 6 habitants (2).

(1)-La commune des Piards appartenait au canton de La Rixouse.

(2)-Le prix de la journée de travail avait été fixé à 15 sous à Rivière-Devant et 20 sous à Prénoyel et au Lac des Rouges Truites.

La condition du paiement d'une contribution de 3 livres limitait le nombre d'électeurs. Dans le Grandvaux les familles étaient traditionnellement constituées et imposées par feu ; seuls les chefs de familles, de feu ou granges étaient donc électeurs ; les enfants majeurs et frères vivants sous le toit du père ou du grand-père, comme la main-morte l'imposait se trouvaient exclus, de fait, du corps électoral qui se composait des habitants les plus aisés et les plus âgés.

C'est parcequ'il vivait chez son frère, le curé Claude Grand, que Jean-François Grand malgré sa qualité de médecin se vit refuser le droit de vote le 1er février 1790 ; il n'était pas contribuable Il le devint plus tard, pour son malheur ; député du canton au Comité de salut public de Lons-le Saunier fin juillet 1793 il périt, très injustement, sur l'échafaud, à Paris le 24 messidor an II.

Un recensement du 1er may 1791 de St-Pierre permet de dénombrer 143 feux pour une population de 825 habitants dont la taille varie d'une à 15 personnes, la plus fréquente étant de l'ordre de 8.

Dans les 2 communes dont le nombre d'électeurs inscrits est connu, on compte 1 electeur pour 12,9 habitants à Rivière-Devant et 1 pour 14,2 à Grande Rivière.

Déroulement des élections-La date des élections a été annoncée au prône de la messe paroissiale des semaines précédentes. Le jour venu les électeurs sont rassemblés dans l'église au son de la cloche. Le scrutin est long, les opérations durent toute la journée et le plus souvent 2 jours. On est surpris du sérieux avec lequel nos ancêtres procèdent aux opérations et en rendent compte en détail dans les registres qui nous sont parvenus. (3)

Pour l'élection du président de l'assemblée c'est le doyen d'âge qui préside assisté en qualité de scrutateurs des 3 électeurs les plus âgés Il faut noter combien le rôle des scrutateurs est important ; le nombre d'électeurs illétrés est élevé et le vote pour eux se fait de bouche à oreilles, par le truchement des scrutateurs qui écrivent le nom du candidat choisi sur le billet. Les scrutins se succèdent : un scrutin pour le président, un scrutin pour les 3 scrutateurs. Les personnes élues prêtent le serment civique. et prennent place au bureau. On procède alors à l'élection du maire puis du procureur élus au scrutin direct à la pluralité absolue des voix. En général c'est à ce moment de l'élection que l'on renvoie la suite des opérations au lendemain.

(3)- Le premier registre des délibérations de St-Laurent, pourtant exploité par l'abbé Maillet-Guy est actuellement introuvable. Toute information à ce sujet serait accueillie avec reconnaissance.

Le conseil général de la commune était constitué, d'une part du corps municipal : le maire et les officiers municipaux (deux pour les communes de moins de 500 "âmes", 5 pour plus de 500 "âmes" ...etc), d'autre part des notables (6 ou 12 dans les cas ci dessus). Ces derniers étaient élus au scrutin de liste simple.

Le tableau suivant indique par commune, le nombre d'habitants, le nombre de citoyens actifs (lorsque il est connu), le nombre de votants et les pourcentages correspondants :

Communes	Nombre d'habitants en 1790 (1) (1)	Citoyens actifs (2)	Votants (3)	Rapports	
				1/2	1/3
Saint-Laurent	1088		96		11,3
La Chaumusse	592		55		10,8
Grande Rivière	1052	74	61	14,2	17,2
Rivière Devant	388	30 (?)	30	12,9	12,9
Fort du Plasne	755		64		11,8
Lac des Rouges Truites	913		54		16,9
Pré novel	390		44		8,86
Saint-Pierre	777		36		21,6
Total	5955	852	530	7,0	11,2

Le nombre de citoyens actifs, 1 pour 7 habitants correspond aux objectifs de l'Assemblée Nationale mais la participation au vote s'élève en moyenne à 62% chiffre médiocre qui traduit un certain manque d'intérêt des grandvalliers pour une consultation moins démocratique que celle en usage pour la désignation des échevins.; par ailleurs cette participation semble très variable d'une commune à une autre.

Les élus : maires, procureurs et officiers municipaux.

Les élections donnèrent les résultats suivants:

-Saint-Laurent: maire Jean-Baptiste BESSON, greffier

procureur Laurent Augustin BESSON, négociant (fils du notaire Basile)

off.municip. Pierre Joseph BESSON, négociant (gendre du notaire J.B. ROMAND de Morbier)

Claude Henri BRENET, négociant

-Saint-LAURENT- (suite):

Alexandre RADDAZ, laboureur
 Laurent MARTIN, chirurgien
 Augustin FERREZ, négociant (percepteur des impôts en 1793)

-La CHAUMUSSE- maire

Augustin FERREZ
 procureur
 Alexis BRENET
 officiers municipaux
 Alexis MATHIEU
 Abel THOUVEREZ
 François-Joseph BENIER-ROLLET
 Amédée Louis THEVENIN
 Félix PONCET

-GRANDE-RIVIERE- maire

Jean-Baptiste FAIVRE
 procureur
 Basile BRASIER (membre du Conseil général en 1792)
 officiers municipaux
 Jean Pierre GUILLON
 Pierre Alexis MARTELET
 Marie Parfait GUY-GRAND
 Alexandre BRENET
 Jean pierre PROST

-RIVIERE-DEVANT- maire

Henri François ROCHE, (élu au 3° tour avec 17 voix sur 30 votants)
 procureur
 Alexis ROCHE (67ans)
 officiers municipaux
 Joseph MUSILLON
 Raphaël ROCHE (37 ans)

-FORT du PLASNE- maire

Jacques Ignace BAILLY, notaire
 procureur
 Augustin CORDIER, laboureur
 officiers municipaux
 Alexis PIERROTTET
 Alexandre THOUVEREZ, meunier
 Pierre Simon MARTINEZ
 Antoine PIERROTTET, laboureur
 Pierre Denis CHANEZ (élu au 2° tour)

-LAC des ROUGES TRUITES-

maire

Jean-Baptiste GRAND (35 voix sur 54 votants au 2° tour)
 procureur
 Jean-Baptiste MARTINEZ
 officiers municipaux
 François-Félix BESSON
 Alexis CASSARD
 Augustin CORDIER
 Jean-Baptiste MACLE
 Pierre-Joseph MICHAUD

-PRENOVEL- maire

Pierre Antoine BELBENOIT
procureur

Pierre Joseph MOLARD
officiers municipaux

Claude-Henri VUILLOMMET

Désiré JANIER, (fils d'Antide)

-SAINT-PIERRE-

maire

Ambroise FERREZ, (41 ans)

procureur

Basile FERREZ, (35 ans)

officiers municipaux

Alexis BENIER dit Moine, (marchand et 1 fils marchand)

Augustin THEVENIN, (marchand et 2 fils marchands)

Pierre Joseph GROZ, (marchand et 3 fils marchands)

Pierre Alexis BELJAQUET

Joseph Augustin FROMONT

La définition du citoyen actif excluant (voir supra 2^{ème} page) les pauvres et les jeunes, les élus sont des citoyens "commodes" c'est à dire aisés et connus des électeurs en raison de leur profession et des services qu'ils rendent : notaires, greffiers chirurgiens ,marchands et négociants, meunier.....Les paysans sont représentés par des "laboureurs", terme qui désigne un propriétaire de terres qui emploie des domestiques alors que le "cultivateur de communaux" ne possède pas de terres; il n'est pas électeur.

Le procureur- Bien que n'ayant pas voix délibérative, le procureur - dont on ne retrouve pas l'équivalent dans les structures administratives actuelles - joue un rôle important. Il est chargé de "défendre les intérêts et de poursuivre les affaires de la communauté" ; en pratique c'est lui qui, représentant de l'autorité supérieure et de l'intérêt général, veille au respect des lois et lettres patentes du Roy dont il peut "requérir" l'application. Aucune décision ne peut être prise sans qu'il ait au préalable été "entendu".

Rôle du clergé et des anciens échevins -

Sous l'Ancien régime, dans le Grandvaux, l'administration des communautés était assurée par le clergé qui en plus de l'autorité morale tenait, par les registres paroissiaux (baptêmes, mariages, inhumations) le seul état civil existant et par les échevins, députés des communautés dans les réunions ,tenues à la maison commune, à la cure de l'Abbaye ou à Saint Claude, /régler les différents ou défendre les intérêts communs.

Dans le déroulement des élections de 1790, le clergé continue à jouer

un rôle important. Le curé de l'Abbaye, c'est-à-dire, du Grandvaux, Pierre Joseph MARTELET est élu président des assemblées électorales de Rivière-Devant, de Grande Rivière et de Prénovel ; le curé de Fort du Plasne, Philippe ROCHET préside celle de cette commune en outre il est élu parmi les notables de même que son collègue Claude GRAND à Saint-Laurent.

On retrouve de nombreux échevins parmi les élus notamment les maires de Grande Rivière, de Rivière-Devant et de Saint-Pierre.

Au terme de cette étude on constate que les électeurs grandvalliers de 1790, malgré les décisions prises par la Constituante au cours du 2^{ème} semestre 1789 : abolitions des privilèges, abolitions de la main-morte réelle et personnelle, mise des biens du clergé régulier à la disposition de la Nation, mesures qu'ils réclamaient avec vigueur et persévérance depuis des décennies, ont confié les responsabilités nouvelles aux notables traditionnels.

Elections aux conseils du département et du district-

En vue de la désignation des membres des conseils du Jura et du district de St-Claude les électeurs actifs sont convoqués en "assemblée primaire" à St-Laurent (chef lieu du canton) le 20 avril 1790. Ils devaient choisir 8 députés, qui, avec les députés des autres cantons, se rendirent à ARBOIS pour l'élection des administrateurs du département puis ensuite, à Saint-Claude pour celle des administrateurs du district.

Il y eut 406 votants (pour 852 citoyens actifs) ; les députés élus furent :

- . Basile FERREZ (397 voix), procureur de St-Pierre,
- . Pierre Michel JANNEZ (365 voix), de Rivière-Devant,
- . Laurent Augustin BESSON, (362 voix), procureur de St-Laurent,
- . Basile BRASIER (358 voix), procureur de Grande Rivière, (des Brenets),
- . Augustin THEVENIN (309 voix), officier municipal de St- Pierre,
- . François Célestin MATHIEU, (256 voix), de La Chaumusse,
- . Augustin FERREZ, (240 voix), maire de La Chaumusse,
- . Ignace BAILLY, (225 voix), maire de Fort du Plasne.

Ils avaient tous été (sauf Ignace BAILLY) députés du Grandvaux à l'assemblée du baillage à St-Claude (le 21 mars 1789) préparatoire à la réunion des Etats Généraux. (Voir n° 28 du LIEN p. 23).

A la réunion des députés des cantons, à ARBOIS, du 4 au 7 mai 1790, Basile FERREZ fut élu administrateur du département, 35^{ème} sur 36 mais avec 407 voix sur 412 votants; ne pouvant cumuler ces fonctions avec celles

un rôle important. Le curé de l'Abbaye, c'est-à-dire, du Grandvaux, Pierre Joseph MARTELET est élu président des assemblées électorales de Rivière-Devant, de Grande Rivière et de Prénovel ; le curé de Fort du Plasne, Philippe ROCHET préside celle de cette commune en outre il est élu parmi les notables de même que son collègue Claude GRAND à Saint-Laurent.

On retrouve de nombreux échevins parmi les élus notamment les maires de Grande Rivière, de Rivière-Devant et de Saint-Pierre.

Au terme de cette étude on constate que les électeurs grandvalliers de 1790, malgré les décisions prises par la Constituante au cours du 2ème semestre 1789 : abolitions des privilèges, abolitions de la main-morte réelle et personnelle, mise des biens du clergé régulier à la disposition de la Nation, mesures qu'ils réclamaient avec vigueur et persévérance depuis des décennies, ont confié les responsabilités nouvelles aux notables traditionnels.

Elections aux conseils du département et du district-

En vue de la désignation des membres des conseils du Jura et du district de St-Claude les électeurs actifs sont convoqués en "assemblée primaire" à St-Laurent (chef lieu du canton) le 20 avril 1790. Ils devaient choisir 8 députés, qui, avec les députés des autres cantons, se rendirent à ARBOIS pour l'élection des administrateurs du département puis ensuite, à Saint-Claude pour celle des administrateurs du district.

Il y eut 406 votants (pour 852 citoyens actifs) ; les députés élus furent :

- . Basile FERREZ (397 voix), procureur de St-Pierre,
- . Pierre Michel JANNEZ (365 voix), de Rivière-Devant,
- . Laurent Augustin BESSON, (362 voix), procureur de St-Laurent,
- . Basile BRASIER (358 voix), procureur de Grande Rivière, (des Brenets),
- . Augustin THEVENIN (309 voix), officier municipal de St- Pierre,
- . François Célestin MATHIEU, (256 voix), de La Chaumusse,
- . Augustin FERREZ, (240 voix), maire de La Chaumusse,
- . Ignace BAILLY, (225 voix), maire de Fort du Plasne.

Ils avaient tous été (sauf Ignace BAILLY) députés du Grandvaux à l'assemblée du baillage à St-Claude (le 21 mars 1789) préparatoire à la réunion des Etats Généraux. (Voir n° 28 du LIEN p. 23).

A la réunion des députés des cantons, à ARBOIS, du 4 au 7 mai 1790, Basile FERREZ fut élu administrateur du département, 35ème sur 36 mais avec 407 voix sur 412 votants; ne pouvant cumuler ces fonctions avec celles

de procureur de St-Pierre, il démissionna de ces dernières et fut remplacer le 23 mai 1790 par Pierre Alexis BOUVET, laboureur, élu par 23 voix sur 26 votants. (C'est le vicaire-chef de St-Pierre, l'abbé Jean-Baptiste Gousset, qui avait été élu président de l'assemblée électorale).

A St-Claude, le 25 mai 1790, Augustin THEVENIN est élu administrateur du district, 6ème sur 12 au 1er tour de scrutin.

Tous les deux furent maintenus par le sort pour l'année 1791 ; pour être éligibles ils avaient fait la preuve qu'ils payaient un impôt égal à au moins 10 journées de travail c'est à dire 10 livres.

(à suivre)

Jean FERREZ

Références : Archives départementales du Jura

5E 190 Délibérations du conseil municipal de St-Pierre

L 234 Elections (assemblées primaires)

L 834 Elections Arbois 1790

Lp 477/1 Elections St-Claude 1790

Maillet-Guy Histoire du Grandvaux

UN PEU D'HISTOIRE POSTALE (IV)

par Michel Chapoutot

LES SERVICES POSTAUX FERROVIAIRES

A l'occasion du centenaire de l'arrivée du chemin de fer dans le Grandvaux, la rubrique "HISTOIRE POSTALE" sera consacrée à la POSTE FERROVIAIRE. C'est en effet le 10 JUILLET 1890 - une année, jour pour jour, après SAINT-CLAUDE - que le rail pénétrait par le nord dans le haut plateau jurassien.

La FRANCHE-COMTE avait été touchée par le rail le 25 JUIN 1855 avec la mise en service de la ligne DIJON-DOLE, exploitée à l'origine par la Compagnie du DIJON-BELFORT. Le prolongement de cette ligne vers l'intérieur du Jura se fit en plusieurs étapes, de DOLE à MOUCHARD & SALINS le 16 MAI 1857, de MOUCHARD à ANDELOT & PONTARLIER le 15 NOVEMBRE 1862, puis d'ANDELOT à CHAMPAGNOLE le 15 JUILLET 1867. Il aura fallu attendre 23 ans pour que le prolongement vers SAINT-LAURENT se réalise !

I - DEFINITION DES SERVICES ET ATTRIBUTIONS

A) LES AMBULANTS

Un Bureau-ambulant est un établissement postal qui fonctionne dans un wagon poste. Ce wagon est spécialement aménagé avec casiers de tri et d'une table d'ouverture (deux dans les wagons modèle 1974, longs de 26,40 m). Incorporé dans des trains de voyageurs ou de messagerie de grands parcours ou circulant dans des convois composés uniquement de véhicules postaux: les TPA = Train Poste Autonome.

Les attributions principales d'un Bureau-ambulant sont le tri et le transport du courrier à destination des différentes "stations" ou "points d'éclatement" situés le long de leur parcours.

Le personnel travaillant dans ces Bureaux-ambulants est appelé "AMBULANT". Il est réuni en brigades qui peuvent comporter plus de 10 agents. Les services peuvent être à 2, 3 ou 4 brigades selon l'importance du trajet. Chaque brigade est désignée par une lettre (A,B,C,D) et dispose de son propre matériel: timbres à date (Aller & Retour), griffes horizontales (A & R); griffes Expres, Urgent, Chargé; cachets de service; lettres R (Recommandé), T (taxe), de brigade A, B, C ou D.

A noter que chaque wagon-poste (PA) est doté de boîtes aux lettres pour recevoir les correspondances. Les "ambulants" effectuent le timbrage et le tri du courrier levé dans ces boîtes.

Actuellement pour notre région un TPA, composé de 3 véhicules (PA = Poste Ambulant et PE = Poste Entrepôt appelé également "allège postale") circule entre PARIS-DIJON- BESANCON et retour, il dessert l'Entrepôt de DOLE dans les deux sens. De PARIS à DIJON et retour ces véhicules sont incorporés dans le TPA "LE LYONNAIS" circulant entre PARIS et LYON, de nuit. La tête de ligne du service est PARIS, il comporte 4 brigades (A,B,C,D). Le libellé du cachet utilisé par le Bureau-ambulant est "PARIS A BESANCON -A- (ou B,C,D) pour le sens Aller. BESANCON A PARIS -A- (ou B,C,D) au retour. Chaque brigade travaille 2 nuits de suite, une pour l'aller, une pour le retour. Depuis le 1er octobre 1983, aucun service ambulant ne part de la tête de ligne le samedi soir. Seuls circulent la nuit du samedi au dimanche, les services qui sont partis le vendredi et retournent vers leur résidence (2ème nuit).

B) LES COURRIERS-CONVOYEURS

Un Courrier-convoyeur est un employé des PTT chargé d'accompagner les dépêches transportées par les chemins de fer (grands réseaux et lignes secondaires). Les courriers-convoyeurs assurent leur travail dans un fourgon (avec ou sans emplacement postal), un compartiment de voiture voyageur, un emplacement réservé pour les autorails ou dans une allège postale. Ils ont pour tâche de "convoyer" c'est à dire de recevoir et livrer les dépêches ou sacs de courrier. Ils effectuent également le timbrage et le tri des correspondances remises ou recueillies en cours de route, soit dans les boîtes des gares ou reçues de la main à la main. Chaque courrier-convoyeur est doté de son matériel de timbrage qui lui est propre.

Actuellement il n'existe pratiquement plus de service de courriers-convoyeurs fonctionnant comme mentionné ci-dessus. Seuls subsistent des services dits : C/C (courrier-convoyeur) ou S.C. (service de convoiement) effectués sur des allèges postales circulant seules, incorporées dans des trains de voyageurs circulant entre des villes importantes (Paris et Lyon par exemple) ou intégrées à un TPA.

Ces convoyeurs travaillent dans les mêmes conditions que les brigades d'ambulants et sont affectés sur un parcours fixe.

II - DEVELOPPEMENT DES SERVICES POSTAUX FERROVIAIRES

Au fur et à mesure du développement du réseau ferré les PTT passaient des contrats avec les différentes compagnies de chemin de fer afin qu'elles assurent l'acheminement de wagons-poste ou le transport des dépêches et agents convoyeurs dans les trains. Ainsi après chaque mise en service d'une ligne ferroviaire apparaissait peu après un service postal sur celle-ci, ambulant ou courrier-convoyeur, suivant son importance.

Le but de la poste a toujours été de transporter le courrier dans les délais les meilleurs et un important maillage de services ambulants et courriers-convoyeurs couvrait la France.

Nous ne parlerons pas dans cette rubrique de toutes les lignes ferroviaires ayant acheminé des services postaux dans le département du Jura, mais tout simplement de celles ayant permis l'acheminement du courrier entre Paris et Saint-Laurent ou ayant touché directement le Grandvaux.

A) AMBULANTS

a) PARIS A BESANCON & BESANCON A PARIS

Dès l'ouverture de la ligne de DOLE à BESANCON, le 7 avril 1856, un service d'Ambulant était mis en service sur l'ensemble de la ligne entre PARIS et BESANCON. Service à 4 brigades A,B,C,D. De 1938 à décembre 1971, ce service a été supprimé. Remis en service dans le sens Paris-Besançon seulement à partir du 6 décembre 1971, il circule maintenant dans les 2 sens et est incorporé dans un TPA (voir § I-A).

Jusqu'en 1876 les timbres sont oblitérés au moyen d'un losange de points avec 2 ou plusieurs lettres au centre "P BES" par exemple. Le cachet à date est frappé à côté du timbre (cachet dit Type I).

Ce service a été supprimé lorsque la relation directe Paris-Bellegarde a été supprimée par la SNCF BN 1965, il me semble.

Courrier-convoyeur avec cachet au Type 3 seulement, (*) mais avec deux libellés différents "ANDELOT-EN-MGNE A OYONNAX" & Retour, "ANDELOT A OYONNAX" & "OYONNAX A ANDELOT". Ce dernier cachet utilisé vers 1959/1960 jusqu'à la suppression du service.

(*) Ce service a supprimé tous les autres services entre Andelot et La Cluse.

b) AUTRES LIGNES POUVANT ACHÉMINER DU COURRIER VERS LE JURA

- DIJON A PONTARLIER avec cachets aux Types 2 & 3
- DOLE A PONTARLIER avec cachets aux Types I, 2 & 3
- MOUCHARD A PONTARLIER avec cachet au Type I
- LONS-LE-SAUNIER A CHAMPAGNOLE (+ 1^o et 2^o) avec cachet au Type 2

c) CHEMIN DE FER SECONDAIRE LIGNE LONS-LE-SAUNIER A ST-LAURENT et FONCINE

Cette ligne dépendant des Chemins de fer Vicinaux du Jura (CFV) a été construite en plusieurs étapes. Elle se greffait sur la ligne Lons-le-Saunier-Saint-Claude à Clairvaux - qui était le Km 0 (PK 0,000) en direction de Foncine-le-Haut.

- SECTION LONS-LE-SAUNIER A CLAIRVAUX

Ouverture à l'exploitation le 24 octobre 1898. Un service de convoyeurs-lignes a été mis en service vers 1900. Utilisation des cachets aux Types 2 et 3, avec le libellé "LONS-LE-SAUNIER A CLAIRVAUX" & Retour.

Cette section de ligne a été fermée le 1^{er} août 1948.

- SECTION CLAIRVAUX A FONCINE-LE-HAUT

Ouverture à l'exploitation le 11 septembre 1907. Un service de courriers-convoyeurs a été mis en service pratiquement dès l'ouverture. Utilisation d'un cachet au Type 3, intitulé "CLAIRVAUX A FONCINE-LE-HAUT" & Retour. Il n'y a jamais eu de courriers-convoyeurs en correspondance à Foncine-le-Haut vers Pontarlier par les CFD, pas plus qu'à Foncine-le-Bas vers Champagnole via Sirod.

Cette section de ligne a été fermée le 1^{er} janvier 1939. Seule la section Foncine-le-Bas à Foncine-le-Haut a été conservée pour jonction entre les CFV du Jura et les CFD du Doubs et réexploitée du 17 février 1948 au 1^{er} avril 1950, date de sa fermeture et de celle de Champagnole-Foncine-le-Bas.

Actuellement il n'y a plus aucun service de Courriers-convoyeurs en activité dans la région, y compris sur les lignes exploitées en service voyageur par la SNCF. Ces types de cachets - ondulés - devraient avoir disparus, mais il est possible de trouver encore de ces cachets sur des C/C ou S.C. de grandes relations (Lyon à Paris ou Marseille par exemple).

Certains de ces cachets sont très courants, notamment ceux allant d'un bout de ligne vers un Entrepôt ou un point de regroupement du courrier, exemple: MOREZ ou ST-LAURENT A ANDELOT. La période idéale pour trouver cette sorte de cachets se situe de 1900 à 1930 et l'oblitération est souvent sur carte postale. Côté vue, le cachet est bien souvent difficile à lire ce qui oblige à pas mal de recherches pour obtenir une frappe très belle et digne de figurer dans une collection.

Cette petite étude lie étroitement le chemin de fer et la poste, l'histoire de l'un étant intimement liée à celle de l'autre. C'était une période où l'on prenait beaucoup plus le temps de vivre et pourtant le courrier dans l'ensemble était acheminé plus rapidement qu'à l'heure actuelle. Il était facile au début du siècle de suivre l'acheminement du courrier, celui-ci portant au verso les cachets de transit et celui d'arrivée à destination.

Bibliographie et documentation:

La Vie du Rail (Revue et publications), Documents SNCF, Histoire du Rail en Franche-Comté (J. Cuynet), Catalogues Pothion, collection personnelle.

- CHAMPAGNOLE A SAINT-LAURENT : Tronçon de ligne mis en service le 10 juillet 1890. Un service de convoyeurs-lignes a été en service entre Andelot et Saint-Laurent dès l'ouverture de la ligne et jusqu'à la mise en service du tronçon Saint-Laurent-Morez. Seul le cachet au Type 2 a été utilisé, son intitulé était: "ANDELOT A ST-LAURENT", "ST-LAURENT A ANDELOT" au retour.
- SAINT-LAURENT A MORBIER : Tronçon de ligne mis en service le 15 mai 1899. Dès 1898 les moréziens sollicitèrent la mise en service commerciale de ce tronçon, terminé depuis déjà longtemps, afin de pouvoir bénéficier des avantages du chemin de fer, la gare de Morbier n'étant qu'à 2 Km. Il n'y a pas eu de cachet de courriers-convoyeurs mentionnant le nom de Morbier, le terminus de la ligne n'étant que provisoire.
- MORBIER A MOREZ : Tronçon de ligne mis en service le 1er juin 1900. Un service de convoyeurs-lignes a été mis en service entre Andelot et Morez et a remplacé le Andelot & St-Laurent. Les cachets aux Types 2 & 3 ont été en service. On peut trouver des cachets au Type 2 frappés en BLEU (1924). Intitulé des cachets "ANDELOT A MOREZ" et "MOREZ A ANDELOT" au retour. La partie NORD de la ligne était terminée mais les moréziens voulaient avoir un accès vers le sud et ST-CLAUDE.
- MOREZ A SAINT-CLAUDE : Jonction entre deux antennes de lignes considérées d'intérêt secondaire par le PLM qui ne s'empessa pas de réaliser des travaux particulièrement importants et coûteux. La mise en service se fit le 1er août 1912. Un service de courriers-convoyeurs a été mis en service entre Morez et St-Claude, de même qu'un La Cluse-Morez se substitua en partie à un La Cluse-St-Claude. Seuls les cachets au Type 3 ont été utilisés sur ces relations. Intitulés : "MOREZ A ST-CLAUDE" & "ST-CLAUDE A MOREZ" pour l'un, "LA CLUSE A MOREZ" & "MOREZ A LA CLUSE" pour l'autre. La partie centrale de la ligne dite " des CARPATES " en jargon cheminot était enfin réalisée.

Du côté SUD, la ligne BOURG - LA CLUSE - BELLEGARDE était déjà en fonctionnement depuis le 1er avril 1882. L'embranchement prévu sur Saint-Claude se réalisa assez rapidement son tracé étant réalisé en majeure partie en fond de vallée et nécessitant peu d'ouvrages d'art important.

- LA CLUSE A OYONNAX : mise en service le 16 mai 1885. Un convoyeurs-lignes a été mis en service peu après l'ouverture, mais uniquement dans le sens impair. Intitulé du cachet, uniquement au Type 2 "OYONNAX A LA CLUSE".
- OYONNAX A SAINT-CLAUDE : tronçon mis en service le 10 juillet 1889. Trois libellés différents pour les cachets convoyeurs-lignes entre La Cluse et Saint-Claude se substituant à Oyonnax-La Cluse. Intitulés des cachets :
 - °) "LA CLUSE A ST-CLAUDE" & "ST-CLAUDE A LA CLUSE" existent aux Types 2 et 3 jusqu'aux environs des années 1930.
 - °°) " LA CLUSE A SAINT-CLAUDE" & "SAINT-CLAUDE A LA CLUSE" au Type 3, seulement depuis le début des années 1930.
 - °°°) "ST-CLAUDE-S/BNE A LA CLUSE" seulement dans le sens impair. Utilisation ? Pas vu de pièces avec cet intitulé.

Après la seconde guerre mondiale un petit Wagon-poste à deux essieux a été incorporé dans les trains n° 2427 (Paris) ANDELOT-BELLEGARDE et 2428 au retour BELLEGARDE-ANDELOT (Paris). Ce wagon circulait entre Andelot et Bellegarde, mais le courrier-convoyeur n'effectuait que le trajet ANDELOT-OYONNAX. Les sacs postaux étaient transbordés par le personnel PTT de l'Entrepôt d'ANDELOT en provenance de PARIS par le train 529 ou à destination de PARIS pour le train 530. Ces deux trains acheminaient le ou les Wagons-poste du service Ambulant PARIS-PONTARLIER & Retour. Le roulement comprenait 2 agents et votre serviteur se rappelle fort bien d'eux dans les années 1950. En gare de MORBIER, il était prévu que l'agent de la gare lève la boîte aux lettres de la gare et remette le courrier au courrier-convoyeur du train 2428. Ainsi la commune de Morbier disposait d'une levée tardive, vers 23 H 00, et croyez-moi il y avait de bons paquets de lettres, surtout commerciales.

A partir de 1876, seul le cachet à date "PARIS A BESANCON" est utilisé et il oblitère le timbre. On trouve des cachets du Type I jusqu'en 1886, Type 2 de 1886 à 1904, Type 3 à partir de 1904. De même que pour les bureaux de poste, on rencontre des chevauchements entre périodes (exemple cachet Type 2 rencontré en 1924).
Oblitérations, voir page 16.

b) PARIS A PONTARLIER & PONTARLIER A PARIS

Ligne ouverte dans sa totalité le 15 novembre 1862. Service à 4 brigades A,B,C,D, mis en service probablement en 1879. Cachets à date des Types I, 2 et 3 avec intitulé "PARIS A PONTARLIER" (périodes d'utilisation comme au § a) ci-dessus).
Oblitérations, voir page 16.

Ce service d'ambulant a été définitivement supprimé le 25 septembre 1983. Il n'existe plus de relation de nuit entre Paris-Pontarlier et vice-versa.

c) DIJON A BESANCON & BESANCON A DIJON

Service à 3 brigades A,B,C, puis C,D,E après la 2ème guerre. Ce service créé dans les années 1890 a disparu dans le courant des années 1960. Il a été remplacé par un service Dijon-Belfort. Intitulé des cachets à date Types I, 2 et 3 "DIJON A BESANCON". - Oblitérations, voir page 16.

d) DIJON A BELFORT & BELFORT A DIJON

Service à 2 brigades A et B, mis en service probablement en 1944 et supprimé le 25 septembre 1983. Seul le Type 3 des cachets à date a été utilisé, intitulé "DIJON A BELFORT".
Oblitérations, voir page 17.

e) PARIS A BELFORT & BELFORT A PARIS

Un service a circulé de Belfort à Paris et vice-versa via Besançon et Dijon après la mise en service de la ligne de BESANCON à BELFORT le 1er juin 1858 et ce au cours des années 1860 (vu lettres de 1862 et 1863). La ligne Paris-Vesoul-Belfort a été mise en service de VESOUL à BELFORT le 16 avril 1858, soit un mois et demi avant la relation par Besançon. Service à 4 brigades A,B,C,D. Toujours en service sur le trajet Paris à Mulhouse et retour.

Pour ce qui concerne cette étude, seul le cachet Type I a été utilisé accompagné du losange de points "PBelf".

Oblitérations, voir page 17.

B) COURRIERS-CONVOYEURS

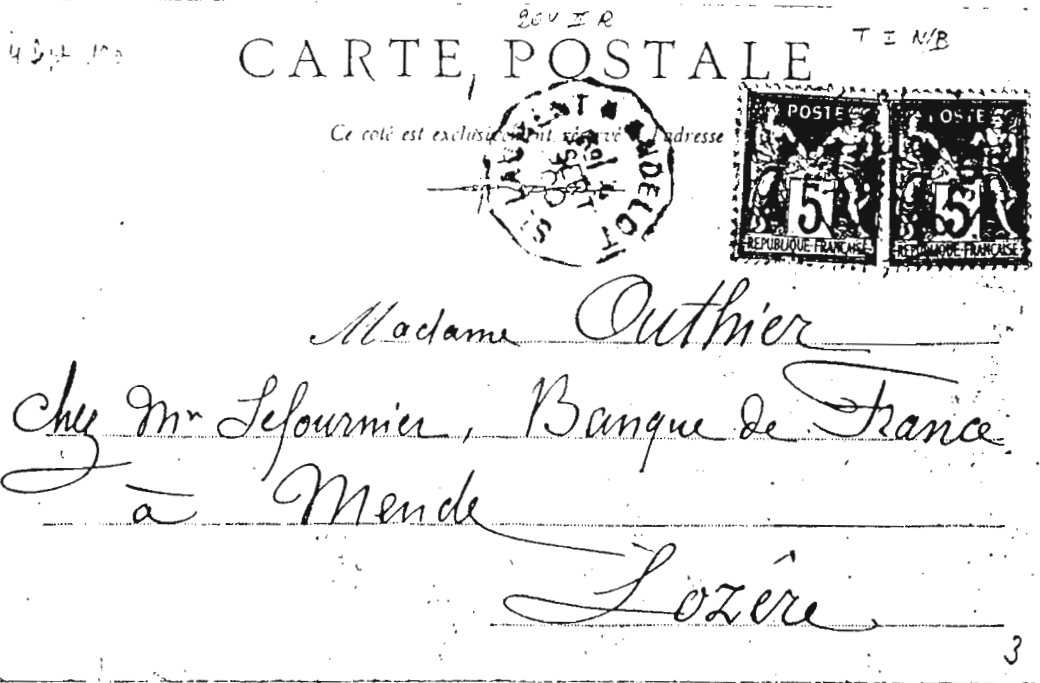
Les services de Courriers-convoyeurs furent les plus nombreux, ils circulèrent pratiquement sur toutes les lignes des grandes Compagnies, sur les lignes des chemins de fer secondaires d'intérêt général et local, ainsi que sur les tramways départementaux.

a) TRANSVERSALE ANDELOT-LA CLUSE

La ligne Andelot-La Cluse vu son profil assez tourmenté entre Champagnole et Oyonnax a été ouverte par tronçons successifs et ce entre 1867 et 1912. 45 ans pour construire 129 Km de ligne ! Je pense qu'il s'agit d'un record en France. Record en temps, mais aussi en coût. Le tronçon Morbier-Morez long de 5,600 Km n'a-t'il pas coûté 4 886 000 francs-or !

- ANDELOT à CHAMPAGNOLE : Tronçon de ligne mis en service le 15 juillet 1867. Un service de Convoyeurs-lignes a été en service sur ce tronçon et a utilisé les 3 types de cachets des courriers-convoyeurs. Les cachets au Type I ont pu être utilisés dès 1877, ceux du Type 2 à partir de 1886 et du Type 3 dès 1904. Comme pour les cachets des ambulants on rencontre des chevauchements entre périodes (exemple cachet Type I utilisé en 1920). Ce service fonctionna jusque dans les années 1930.

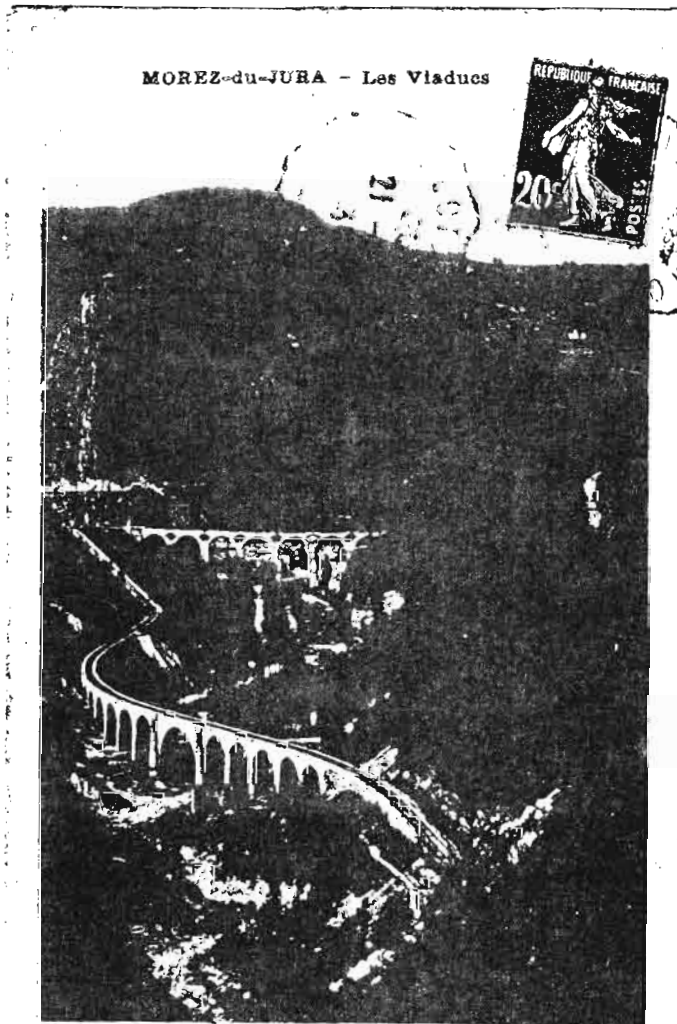
Intitulé des cachets "ANDELOT A CHAMPAGNOLE" & "CHAMPAGNOLE A ANDELOT".



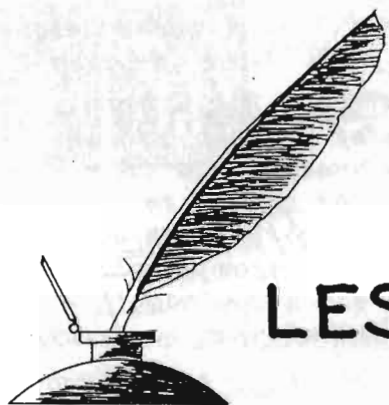
Cachet Convoyeur Type 2 " ST-LAURENT A ANDELOT " - Sens Retour (1900)

(I5)

OBLITERATION "AMBULANT" ANDELOT à MOREZ -



21-8-33



LES LIVRES

La PERMANENCE-BIBLIOTHEQUE est transférée à la Mairie de SAINT-LAURENT, dans une salle au premier étage.

Cette bibliothèque est ouverte chaque SAMEDI, de 14 h 30 à 17 Heures.

Plus de 300 ouvrages sur des sujets variés vous attendent...

POUR RÈGLEMENT DES COTISATIONS
établir le chèque au nom de :

"LES AMIS DU GRANDVAUX"

Mairie de Grande Rivière

ou virement

C.C.P. DIJON 2861-59 F

Et remplir le bulletin d'adhésion
ci-dessous :

NOM :

Prénom :

Adresse :

.....

Code postal :

Ville :

Age pour les - de 18 ans :

et autorisation parentale ci-dessous :

Date : Signature :