

**CHEMIN DE FER ET VIE QUOTIDIENNE
DANS LE JURA AU XIX^e SIÈCLE
(LA LIGNE BOURG - BESANÇON)**

SERVICE ÉDUCATIF DES ARCHIVES DU JURA

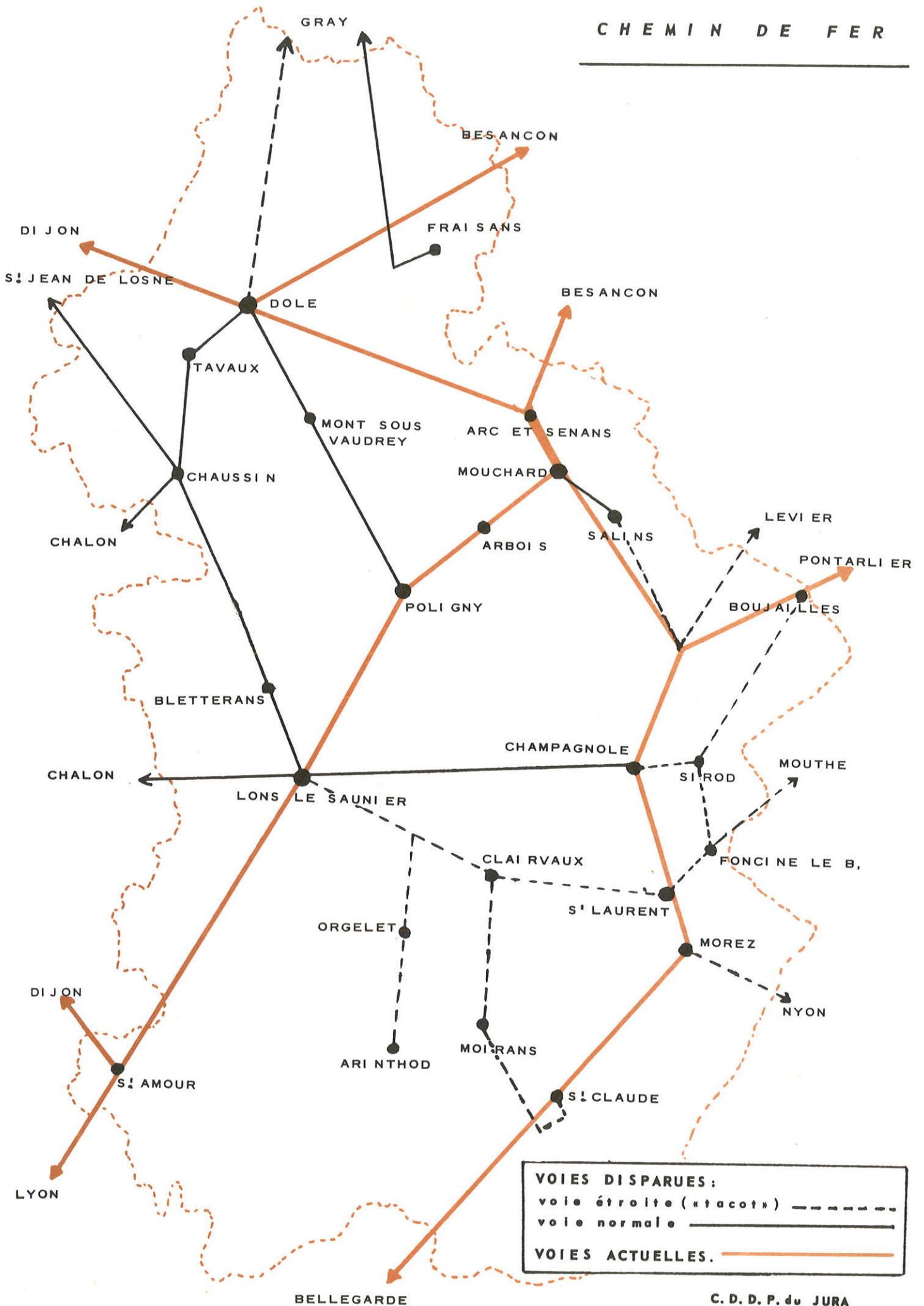
I N T R O D U C T I O N

Le titre de la présente brochure met d'emblée l'accent sur l'originalité du sujet traité: il ne s'agit en aucun cas de faire apparaître les aspects techniques de la construction d'une "voie de fer", ni d'évoquer les premières machines qui ont sillonné le pied du Revermont jurassien.

Nous avons voulu au contraire mettre l'accent sur les problèmes que l'on n'évoque ordinairement pas, tant ils sont cachés et secrets; et pourtant, c'est par eux que tout s'explique: l'inauguration d'une voie de chemin de fer n'est que l'aboutissement d'un nombre impressionnant de tractations, de pressions politiques et économiques contradictoires, d'expropriations parfois peu compréhensibles, qui, de toutes façons, perturbent profondément la vie des villages traversés; aspects négatifs et positifs, certes, concernant le XIX^{ème} siècle, mais qu'il nous semble utile d'évoquer aujourd'hui au moment où le réseau ferré jurassien est en complète transformation, voire en rapide régression.

Nous avons placé à la page suivante une carte qui n'est pas à proprement parler un document, mais qui résume à elle seule le problème dans son ensemble: Sur toutes les lignes jurassiennes qui existaient au XIX^{ème} siècle ne restent aujourd'hui que deux voies principales indiquées en grande épaisseur; et pourtant, le trafic a considérablement augmenté en valeur absolue ... depuis 100 ans. Quelles sont les raisons profondes de ce bouleversement, et pour quelles raisons le XIX^{ème} siècle s'était-il lancé dans une politique de construction excessive de "voies de fer" ?

CHEMIN DE FER



P L A N D U D O S S I E R

1ère partie: "avant la ligne"

- 1- Carte des premiers chemins de fer français (SP.2096)
- 2- Avant la desserte du Jura (SP 2096)
- 3- Projet de chemin de fer de Lons le Saunier à Louhans en 1831 (Session Conseil Général 45-66)

2ème partie: opinions diverses

- 4- Lettre du Préfet du Jura à tous les Maires et réponse négative de Tassenières- Juillet 1843 (S 1859-73)
- 5- Pétition du Conseil Général du Doubs aux Députés- Mai 1844 (S 1859-73)
- 6- Rapport du Conseil d'Arrondissement de Lons le Saunier- Juillet 1845, l'argument militaire (S 1846-53)
- 7- Le Préfet du Jura lance le projet de Lyon à Besançon en Juillet 1845
(S 1859-73)

3ème partie: les projets

- 8- Tableau des populations sur une zone de 8 Km. de largeur- 1845 (S 1846-53)
- 9- Tableau indiquant les fabrications prises en compte pour l'installation du chemin de fer- 1845 (S 1846-53)
- 10-Avant-projet d'un pont de 140 m. pour le passage au-dessus du Doubs- 1846
(S 1845-66)
- 11-Avant-projet d'un pont de 13 m. pour le passage au-dessus de l'Orain-1846
(S 1845-66)

4ème partie: enquêtes et délibérations

- 12-Etude de l'intérêt du chemin de fer pour l'arrière-pays- 1846 (S 1846-53)
- 13- Enquête administrative de la Préfecture du Rhône qui résume les différents projets- octobre 1846 (S 487)
- 14- Délibération du Conseil Municipal de Dole sur les différents projets-
1846 (S 487)
- 15-Le Conseil Municipal d'Arbois est d'un avis contraire à celui de Dole-
1846 (S 487)
- 16-Très intéressante lettre du Préfet du Doubs au Préfet du Jura- 17 Juin 1853-
(S 487)

5ème partie: la réalisation

- 17-Poligny craint de voir le chemin de fer éviter la ville- 1859 (SP 2096)
- 18-Enquête pour l'emplacement des gares- 1859 (S 1859-73)
- 19-Plan des terrains à exproprier sur la Commune de Domblans- 1860 (S 493)
- 20-Réclamations de la Commune de Domblans- 1860 (S 493)
- 21-Enquête à Perrigny sur les expropriations- 1860 (S 493)
- 22-Tableau des parcelles expropriées et des indemnités offertes - Mai 1860 (S 1859)

6ème partie: vie de la ligne

- 23-Carte du chemin de fer en cours de réalisation (S 487)
- 24-Routes et chemins de fer en 1868 (S 487)
- 25-Profil en déblai et en remblai des voies de chemin de fer (S1859-73)
- 26-"Comment faire traverser une ligne de chemin de fer par une conduite de gaz pour alimenter un réverbère ?"- 1885 (S 1860-75)

TRANSCRIPTION DE DOCUMENTS

DOCUMENT 4 (verso)

Le Maire de Tassenières déclare que son Conseil Municipal s'est refusé à délibérer pour demander que le chemin de fer de Paris à Lyon traverse le Département du Jura; attendu qu'il regarde ce chemin comme étant plus nuisible qu'utile au pays.

Fait à Tassenières, le 6 Août 1843

Le Maire,

DOCUMENT 6

Conseil d'arrondissement de Lons-le-Saunier

Session de 1845

Séance du 22 Juillet

Les lignes de chemins de fer sont sur le point de prendre sur le sol de France une extension considérable. Toutes les populations reconnaissent que ces moyens rapides de communication procurent à la masse des intérêts généraux une immense amélioration. Aussi, n'est-il pas de petite localité, qui ne fasse des efforts pour posséder, dans sa traversée, une de ces lignes. Le Jura n'a pas suivi jusqu'ici ce mouvement généralement imprimé, et nulle part on ne peut se rendre compte des causes de cette inactivité. Peu de départements méritent autant que celui du Jura, de fixer, au point de vue des chemins de fer, l'attention des chambres législatives et du Gouvernement. Situé au pied de cette longue chaîne de montagnes qui le sépare de la Suisse, le Jura, comme point stratégique est destiné, en cas de guerre européenne et de menace d'invasions, à recevoir une armée nombreuse, le temps est souvent précieux en de graves circonstances, il ne peut être abrégé que par l'établissement d'un chemin de fer sur lequel arriverait, avec une grande rapidité, de tous les points, l'armée défensive nécessaire pour s'opposer à l'armée envahissante. Ce motif puissant mérite d'être pris en considération, et le Conseil croit devoir le recommander aux hommes sur lesquels reposent leurs destinées.

DOCUMENT 16

.....la circulation, il arrêterait ses appréciations que je ferais centraliser à Besançon au sein d'une commission générale.

Je vous prie, Monsieur et Cher collègue, d'avoir l'extrême bonté de me faire connaître si vous acceptez ma proposition

Je demande d'autre part au gouvernement que les concessions de lignes ne soient faites qu'autant que les capitalistes du pays, les petits propriétaires auront la faculté de concourir pour un quart, au moins, à la formation du fonds social.

Cette condition est nécessaire pour soutenir et stimuler le zèle des populations pour exciter leur intérêt et prévenir les divisions, les conflits qui entravent souvent les grandes entreprises.

Il y a de plus en cela un côté politique, c'est de rattacher à la cause de l'ordre et du maintien de l'état de chose tous ceux qui possèdent.

Les commotions politiques troublent la fortune publique, jettent l'alarme parmi les spéculateurs.

En rendant spéculateur tout petit rentier, on l'intéresse vivement au calme, à la sécurité de l'avenir, et on éloigne ainsi les chances de révolutions.

Je ne doute pas que vous soyez touché de cette considération et que vous ne vouliez vous y associer de tous vos moyens.

Agréez, Monsieur et Cher Collègue, l'assurance de ma haute considération.

Le Préfet du Doubs.

1ère PARTIE : avant la ligne

La carte nationale des premiers chemins de fer français (document 1) nous montre l'état du réseau dans le premier quart du XIXème siècle.

Si, comme nous pouvions nous y attendre, les montagnes sont délaissées, la capitale ne semble pas jouer un rôle de premier plan: il ne s'agit pas comme pour les routes de créer un réseau en étoile à partir de Paris, mais au contraire d'établir une couronne autour du territoire français, qui relie les zones les plus industrielles de France à cette époque; cette constatation met en évidence des régions qui nous semblent aujourd'hui de peu d'importance et qui, avant toutes les autres, possédaient déjà leur chemin de fer: Bourges-Vierzon, ou Lyon-Roanne par exemple.

Dans ce contexte, nous ne serons pas étonnés de voir que sur le document 2 le Jura ait été consciencieusement évité par les premiers tracés; la ligne Lyon-Dijon-Besançon est fort loin de la montagne et seule une petite incursion à Lons le Saunier par Louhans permet un premier débouché aux produits locaux.

Il est intéressant d'examiner de plus près le projet de chemin de fer de Lons le Saunier à Louhans en 1831 (document 3), tiré d'une session du Conseil Général: nous y remarquons que les premiers projets ont été essentiellement privés et à objectif purement économique, en l'occurrence, ouvrir un débouché sur la Saône aux produits agricoles et manufacturiers du Département: de ce fait, la voie de chemin de fer n'est pas autonome: elle se lie volontairement au réseau fluvial.

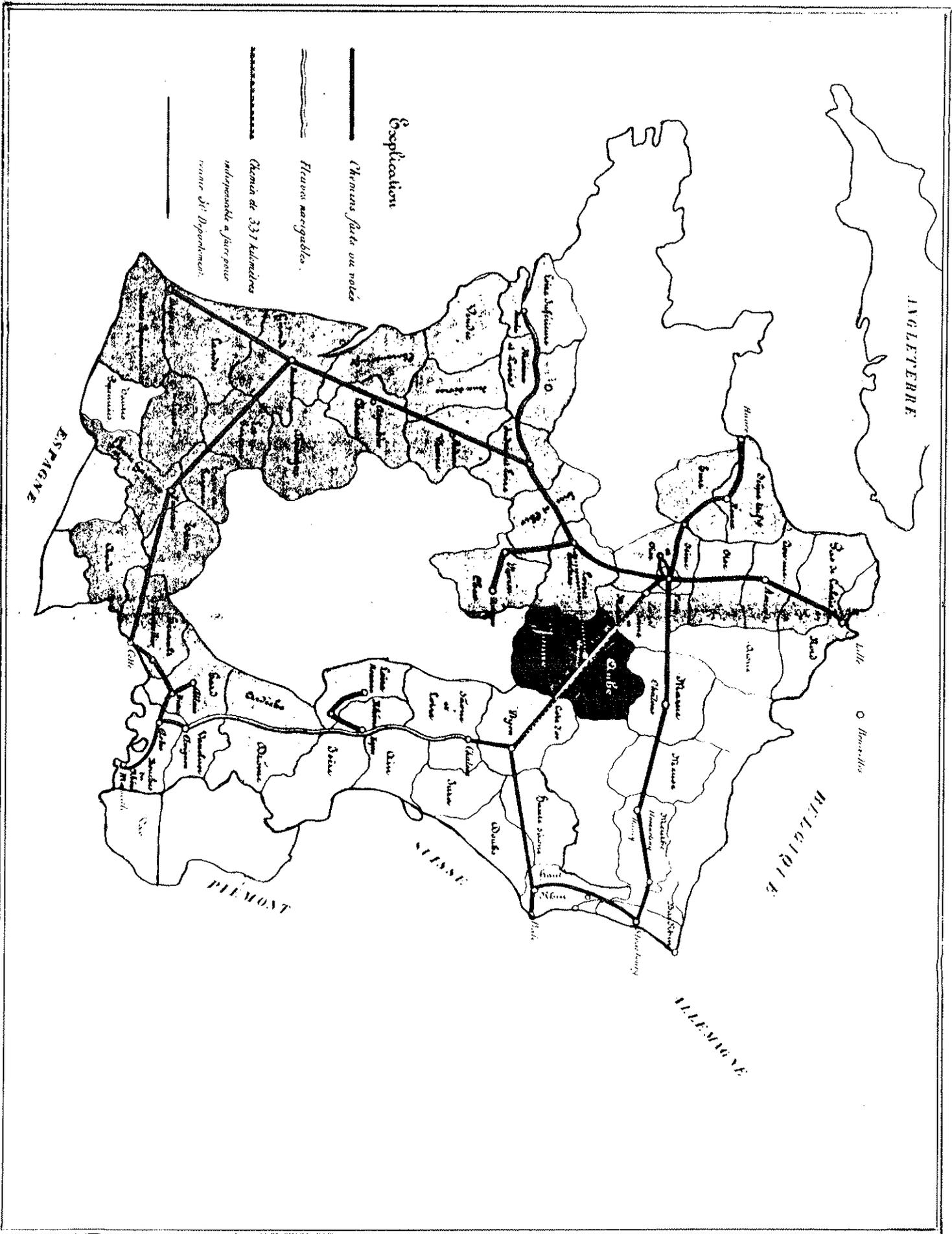
Après la préférence accordée aux rails d'acier sur les rails de fonte, les trois modes de transport suivants ont été envisagés:

- tirer le chemin de fer par des chevaux
- placer au-dessus des côtes des machines à vapeur fixes
- les machines locomotives

C'est la troisième solution qui a été retenue et nous remarquons avec intérêt que les expériences précédentes de l'Angleterre servent de modèle: la ligne Manchester-Liverpool.

Au vu de la récapitulation du coût total du chemin de fer, nous sommes étonnés par les différences entre les diverses dépenses: c'est par exemple la voie elle-même qui absorbe la plus grande partie du budget alors que les terrains expropriés coûtent peu: nous verrons ultérieurement pourquoi.

En définitive, la véritable raison d'installation de cette voie de fer se trouve dans la liste des produits à transporter, en considération de leur poids: ce dernier tableau est très important car il donne l'inventaire des matières premières déplacées dans la région avec leur destination: le sel a encore la première place !



Explications

- Municips faits sur notes
- ~~~~~ Rivers marquées
- Circuit de 331 kilomètres indisponible à jour pour cause de département
- ---

ANGLETERRE

ESPAGNE

PIEDMONT

ILLERIE

ILLERIE

Lille

ILLERIE

Explications

- Municips faits sur notes
- ~~~~~ Rivers marquées
- Circuit de 331 kilomètres indisponible à jour pour cause de département
- ---

ANGLETERRE

ESPAGNE

PIEDMONT

ILLERIE

ILLERIE

Lille

ILLERIE

SUR

LE CHEMIN DE FER

PROJETÉ

ENTRE LONS-LE-SAUNIER ET LOUHANS.

DANS un premier prospectus du mois de février 1829, nous avons exposé la nécessité d'ouvrir un débouché facile aux produits agricoles et manufacturiers du département du Jura, nous avons fait sentir tous les avantages de celui que procurerait une communication directe avec la Saône, l'un des chaînons principaux du système général de la navigation intérieure de la France, et nous avons démontré que l'établissement d'un chemin de fer entre Lons-le-Saunier et Louhans, c'est-à-dire, depuis le point central des besoins et des communications de ce département jusqu'à la rivière de Seille, affluent navigable de la Saône, était le moyen le plus prompt, le plus sûr et le plus économique d'obtenir cette communication.

Les calculs que nous avons présentés sur la dépense et le revenu de cette entreprise qui intéresse spécialement les propriétaires, commerçans, manufacturiers et la généralité des habitans qui en ressentiraient tous plus ou moins l'utile influence, nous avaient fait espérer le succès

(10)

Report 25,600 »
 certains à ce sujet, le prix moyen de
 l'hectare, dans toute cette étendue, ne
 pourra jamais dépasser 1,500^f, ce qui
 fait pour les 26 kilomètres de longueur,
 produisant 20 hect. 80 ares, une somme de 31,200 »

Total de la valeur des terrains 56,800^f »

4.° VOIE EN FER.

Nous avons d'abord adopté pour les *Rails* du chemin
 l'emploi de la fonte, comme étant plus économique que
 le fer malleable. Nous ne nous dissimulions cependant
 pas les avantages de celui-ci, qui permet de faire usage
 de bandes de 4 à 5^m. de longueur, ce qui donne plus de
 rigidité au chemin et met à l'abri des ruptures qui ar-
 riveraient infailliblement avec des *Rails* en fonte de cette
 longueur, dans le cas où l'un des supports viendrait à
 perdre son niveau, pourquoï on est obligé, en employant
 la fonte, de faire autant de joints que de supports.

La baisse du prix du fer nous engage aujourd'hui à
 lui donner la préférence.

DÉTAIL D'UN MÈTRE COURANT.

Pour une Voie.

Les *Rails* en fer laminé du chemin que l'on
 construit d'Andrézieux à Roanne, sont
 fournis par l'établissement de Terrenoire,
 près de St.-Étienne, à raison de 44^f. le
 quintal métrique, et pèsent 13 kilog. le
 mètre courant. Une offre nous a été faite

(11)

au même prix par cet établissement. (*)
 Le mètre courant de la voie pèsera, pour
 les deux *Rails* ensemble, 26 kilog. qui,
 à 46^f. le 0^{yo} à cause du transport sur
 place, coûteront, ci. 11^f,96^c

Sous chaque *Rail* de 4^m, 60^c. de longueur,
 il faut cinq *chairs* ou sièges en fonte, soit
 10 pour la voie. Chacun pèse 3 kilog.,
 ce qui fait 30 kilog. pour une longueur
 de 4^m, 60^c. ou 6 kilog. 52 décag. par
 mètre courant. Ces *chairs* nous ont été
 offerts à 36^f. le 0^{yo} par une fonderie
 de Lyon. Nous les porterons à 37^f, 50^c,
 compris transport, et les 6 kilogrammes
 52 décag. à, ci. 2,44

10 dés en pierre pour 4^m, 60^c. de longueur
 ou 2 dés 18^c. par mètre courant, à rai-
 son de 0^f, 60^c. l'un, pour fourniture et
 façon, ci. 1,31

Pose des *Rails* comptée à 0^f, 40^c. par dé,
 prix payé au chemin de St.-Étienne à
 Lyon, ci pour 2 dés 18^c. 0, 87

Fourniture de 4 chevilles 36^c, en bois de
 chêne, à 2 fr. le 0^{yo}, ci. 0, 09
 Fourniture de 2 clavettes 18^c, en bois de
 chêne, à 2^f, 50^c. le 0^{yo}, ci. 0, 05

PAIX TOTAL du mètre courant 16^f,72^c
 A ce prix les 50,000^m. de longueur de voie
 coûteront, ci. 501,600^f »

(*) Pour le chemin de St.-Étienne à Lyon, les 100 kilog. ont été
 payés 52 fr., pris au Creusot; les fers ont encore diminué depuis
 l'offre qui nous a été faite.

5.° GARES.

Le chemin ne devant avoir qu'une seule voie, il sera nécessaire de pratiquer des gares ou places d'évitement (*passing places*), où les chariots puissent se croiser. Mais la compagnie exploitante aura la faculté de régler les heures de départ des convois, et de les combiner de manière à restreindre le besoin de ces doubles passages.

On pense qu'il suffira d'en établir quatre d'environ 100^m. de longueur chaque, soit une augmentation de 400^m. courans de voie que nous porterons à 20 fr. le mètre courant, à cause des barres de renfort, ce qui fait une dépense de 8,000^f. »

6.° MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Il existe trois modes de transport pour les chemins en fer.

1.° Les chevaux ; 2.° les machines à vapeur locomotives ; 3.° les machines à vapeur fixes ou stationnaires. Ces dernières, lors même que les circonstances et les localités permettent de préférer la puissance motrice de la vapeur à celle des chevaux, ne sont employées avec avantage que pour faire franchir aux convois des rampes qui dépassent 0^m.01 par mètre. Au chemin de fer de Darlington, les machines locomotives font le service conjointement avec des chevaux, soit en montant, soit en descendant, sur toutes les pentes qui varient de 0^m.0006 à 0^m.0096 par mètre.

La plus forte pente du chemin de Lons-le-Saunier à Louhans ne devant pas excéder 0^m.0035 par mètre, nous ne comparerons que les deux premiers modes de transport.

Nous supposons, pour établir nos calculs, 40,000 tonnes à transporter annuellement.

DÉPENSE AVEC LES MACHINES LOCOMOTIVES.

L'établissement du chemin de fer entre Liverpool et Manchester a donné lieu à de grands perfectionnemens dans les machines locomotives.

Nous ne parlerons pas de la vitesse extraordinaire qu'on est parvenu à obtenir, cette rapidité étant indifférente à l'objet du chemin qui nous occupe.

Il résulte d'expériences contradictoires, qu'une machine locomotive de la force de dix chevaux de vapeur, peut traîner sur un chemin de niveau un poids moyen de 17 tonnes de marchandises, non compris le poids des chariots, avec une vitesse de 16 kilomètres, ou 4 lieues par heure, et que la dépense en houille brûlée pour le transport d'une tonne à 1 kilomètre est au maximum de 0 kil, 69, et au minimum de 0 kil, 48. Nous adopterons la moyenne qui est de 0 kil, 58.

La vitesse sur la pente de notre chemin, dépendant à la fois du poids de la machine et du frottement des roues sur les rails (frottement sur l'estimation duquel on n'est pas encore d'accord, vu qu'une infinité de causes tendent à le modifier), nous admettons que la perte de vitesse de la machine transportant le même poids à la montée qu'à la descente, se trouvera compensée par l'accroissement de cette vitesse à la descente. Alors une machine parcourra sur ce chemin, dans un jour de 10 heures, 160 kilomètres, ou 5 fois sa longueur totale.

Cette machine, chargée de 17 tonnes, pourra donc faire par jour 5 voyages, et transportera 85 tonnes, ce qui formerait un transport total de 25,500 tonnes, en supposant seulement 300 jours de travail dans l'année.

(26)
 donc compter qu'elles seraient très-suivies et conséquemment productives.

RÉCAPITULATION DU § II.

	N O M B R E DE TONNES A TRANSPORTER	
	à la descente. tonnes.	à la montée. tonnes.
1.° Sel	10,000	900
2.° Houille... pour la fabrication du sel raffiné p.° le chauffage domestique, etc. pour les forges, ci pour <i>mémoire</i> .	2	3,000
3.° Marchand. diverses. Fers et Pontes Bois et autres produits. Denrées coloniales, du midi, etc.	3,100 3,500 2	2,300
4.° Pierres p.° Lyon... Saint-Maur id. des autres carrières moellon semailé, (demi- droit) Louhans moellon ordinaire, (de- mi-droit)	5,000 3,750 1,500 750	
5.° Chaux	4,000	
6.° Plâtre.... pour Lyon, en pierre brute pour Louhans, ci pour <i>mémoire</i> .	1,300 4,000	
7.° Bois..... pour Louhans. pour Tournus et la Saône, ci pour <i>mémoire</i> .	500	
8.° Grains	2	1,000
	37,400 ^l .	6,200 ^l .
	43,600 ^l .	

(27)
 CONCLUSION.

Il reste de l'examen détaillé que nous venons de faire :

1.° Que la dépense de l'établissement du chemin de fer et du matériel nécessaire à son exploitation, n'exédera pas 1,000,000 francs.

2.° Que le nombre de tonnes à transporter annuellement peut être évalué à 43,600, dont 37,400 à la descente, et 6,200 à la montée.

Nous allons, d'après ces bases, calculer le revenu de l'entreprise.

On a vu que les frais de transport, au moyen des chevaux, étaient de 0^f, 018 par tonne et par kilomètre; nous les porterons à 0^f, 02. Le tarif proposé dans la demande de concession étant de 0^f, 15, restera pour les frais, intérêts et bénéfices de la compagnie 0^f, 13 par tonne et par kilomètre, ou 3^f. 90 par tonne de marchandise transportée.

Les frais ou dépenses annuelles consistent en

Entretien du chemin 1 et $\frac{1}{2}$ p. °.	13,000 ^f .
idem du matériel 10 p. °.	4,500 »
Cantonniers--gardes	4,000 »
Frais d'administration	15,500 »
Intérêt du capital employé à 4 p. °, taux primitivement fixé, ci	40,000
Total des frais et intérêts à couvrir avant les bénéfices, ci.	77,000 ^f .

Pour établir le produit brut des transports; il faut considérer :

2ème PARTIE : opinions diverses

Quand l'Etat prend en main la réalisation d'une ligne de chemin de fer, les Préfets ont la possibilité d'infléchir les décisions gouvernementales au regard des intérêts locaux: dans le document 4 , le Préfet du Jura écrit à tous les Maires du Département pour proposer le tracé approximatif de "la longitudinale du pied de la côte" et leur demande leur avis.

La réponse de la Municipalité de Tassenières est amusante: elle n'a pas compris qu'une ligne ne profite pas seulement aux villages traversés !, et elle refuse catégoriquement.

Une initiative du Conseil Général du Doubs donne aux projets régionaux une orientation fondamentalement nouvelle: pourquoi se préoccuper du tracé des routes ou des canaux ? En effet, les chemins de fer ne doivent pas faire double emploi. (document 5)

Les diverses localités du Département sont ainsi amenées à donner leur avis et c'est alors que de nouveaux arguments apparaissent: par exemple, le chemin de fer étant un gage de prospérité, il pourrait être considéré comme une récompense de la Nation vis à vis des Provinces qui ont fait beaucoup pour le Pays. Le Conseil d'Arrondissement de Lons le Saunier avance l'argument militaire: en cas de guerre européenne, ou de menace d'invasion, le chemin de fer permettrait l'arrivée rapide des troupes! (document 6).

Après ces différentes prises de contact avec les populations, le Préfet du Jura lance le projet de Lyon à Besançon en Juillet 1845 (document 7).

Préfecture du Jura.

2^e Division.

1^{er} Bureau.

Travaux publics.

Chemins de fer.

Embranchement
d'Auxonne à Lons-le-Saunier.

Lons-le-Saunier, le 27 Juillet 1863.

Monsieur le Maire,

Au moment où le Gouvernement s'occupe de assurer l'exécution du chemin de fer de Paris à Lyon, par la Bourgogne, il importe de démontrer à l'administration supérieure l'inutilité du prolongement jusqu'à Lyon, du chemin de fer qui s'exécute actuellement entre Dijon et Châlon-sur-Saône, puisqu'il existe de cette dernière ville, au moyen des bateaux à vapeur, un service plus commode et plus économique; et de faire ressortir l'avantage de diriger sur Lons-le-Saunier un embranchement qui, après avoir traversé le Département de l'Ain par la Bresse d'Étang, Bourg, &c. parcourrait le Département du Jura en touchant à St-Amour, Consance, Lons-le-Saunier, s'approchant de Sellières, Soligny, Arbois, Salins &c. irait rejoindre, à Dole et à Auxonne, la grande ligne de Paris à Besançon.

Dans cette circonstance, j'ai pensé qu'il ne serait pas inutile de faire un appel aux Conseils municipaux, comme représentants naturels des intérêts des populations et chargés, à cet effet, de proposer et de faire valoir, par tous les moyens de droit, les avantages qui peuvent militer en faveur d'un projet aussi important, étudié, en partie, par M. l'Ingénieur Parandier.

Je vous invite, en conséquence, à faire part de ces dispositions au Conseil Municipal de votre Commune, que je vous autorise à réunir à cet effet, en lui proposant de prendre une délibération dans ce sens, et à m'en adresser sans retard deux expéditions.

Recevez, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Préfet du Jura, E. L. V. p.

M. le Maire à Lons-le-Saunier

Le Maire de Capenore sollicite que son conseil
municipal soit chargé de solliciter l'Etat
que le chemin de fer de Paris à Lyon traverse
le département du Jura; attendu qu'il regarderait
ce chemin comme étant plus utile qu'ailleurs au pays.
Fait à Capenore, le 6 Août 1843.
Le Maire,



J. C. Monamy

évident. Si qu'en ajoutant à la dépense du Chemin de Paris à Dijon vingt-cinq millions pour créer le Chemin de Dijon à Mulhouse, on obtiendrait proportionnellement des résultats plus considérables qu'en affectant quatre-vingt-huit millions à la ligne directe de Strasbourg?

En examinant cette question avec tout le soin que vous portez dans l'étude des affaires qui vous sont soumises, vous reconnaîtrez aussi, Messieurs, combien il y aurait moins d'utilité encore à allouer dès ce moment des fonds pour la création de Chemins de Fer tracés latéralement à d'excellentes navigations à la vapeur. De Chalon-sur-Saône à Lyon, par exemple, la vitesse des paquebots, même à la remonte, atteint déjà et peut dépasser cinq lieues à l'heure. Ces paquebots transportent de nombreux convois de voyageurs d'une manière plus commode et à moins de frais que ne peuvent le faire les Chemins de Fer. Il est indubitable que deux moyens de circulation, remplissant à très-peu de chose près le même but, contigus l'un à l'autre, desservant les mêmes localités et ne produisant en conséquence aucun accroissement de parcours partiel, se feraient, aux dépens de lignes plus urgentes qui se trouveraient ajournées, une concurrence qui ne serait pas moins nuisible à leur existence particulière.

On conçoit qu'aux abords de la Capitale, ou des grands ports de mer comme Marseille, le Havre, Bordeaux, dans les vallées où la navigation à la vapeur ne peut atteindre une vitesse suffisante, ces différents modes de circulation s'accolent en quelque sorte les uns aux autres. Mais il serait contraire à toutes les règles de l'économie publique de créer cet état de choses au centre du pays, où les grandes voies de communication doivent au contraire se diviser et se bifurquer pour desservir sur l'échelle la plus étendue qu'il est possible les besoins du commerce et des populations.

Au lieu donc de consacrer des sommes considérables à des Chemins en quelque sorte juxtaposés à des voies navigables à grande vitesse, il sera plus équitable et plus utile un jour de subventionner l'industrie particulière pour l'établissement de rail-ways à simple voie, qui aboutiraient également aux grands centres commerciaux, en suivant un autre courant de circulation, et en longeant la lisière des chaînes de montagnes qui limitent les plaines où coulent ces grands fleuves. Ces Chemins de Fer à simple voie s'alimenteraient principalement du parcours partiel de voyageurs et de marchandises qu'ils recueilleraient en traversant des populations compactes, et en touchant les villes placées au débouché des vallées qui descendent des chaînes de montagnes dont nous venons de parler. Elles ne pourraient créer qu'une concurrence très-restreinte aux lignes navigables parallèles.

En résumé, les soussignés demandent :

1°. Que le tracé du Chemin de Fer de Paris à Dijon arrive à Dijon par la ligne la plus directe et la plus courte, et que le Chemin de Paris à Lyon passe par cette ville pour atteindre Chalon-sur-Saône ;

2°. Que l'exécution du Chemin de Fer de Mulhouse à Dijon soit votée en même temps que celle du Chemin de Paris à Dijon ;

3°. Qu'il soit sursis à tout projet de continuer le Chemin de Paris à Marseille depuis Chalon-sur-Saône à Lyon.

Les contrées qui vous adressent ces demandes, Messieurs les Députés, n'ont pas moins de droits que toutes les autres parties du territoire à jouir du bénéfice du nouveau moyen

de circulation. Elles contribuent, autant que d'autres départements plus favorisés, à la prospérité générale de l'Etat. Placées sur la frontière, elles se trouvent les premières exposées aux chances terribles des invasions qu'elles ont déjà supportées pendant que le Centre, l'Ouest et le Midi de la France se trouvaient à l'abri de cette cause de ruine et de désastre ; enfin, elles se sont toujours fait remarquer par leur esprit d'ordre, d'activité féconde, de dévouement au pays ; et vous apprécierez, Messieurs, avec votre équité ordinaire, les graves raisons qui les déterminent à s'adresser, en cette circonstance décisive, aux représentants des intérêts généraux du pays.

Nous avons l'honneur d'être avec une haute considération,

Messieurs,

Vos très-humbles et très-obéissants serviteurs.

Besançon, le 25 Mai 1844.

Conseil d'arrondissement.

Chemins de fer
de Lyon à Beauvoisin,
par Bourg et Lorn. le Sauniér.

de Lorn le Sauniér.

Session de 1845.

Séance du 22 Juillet.

Les lignes de chemins de fer dont deux branles de grande sur-
 vol de la France, une extension considérable. Toutes les populations
 reconnaissent que ces moyens rapides de communications procurent à
 la masse des intérêts généraux une immense amélioration, et que, n'est
 pas en petite localité, qui ne peut se offrir pour profiter de tous les
 bénéfices, une de ces lignes. Le Sauniér n'a pas suivi jusqu'ici ce
 mouvement généralement imprimé, et nulle part on ne peut se rendre
 compte des causes de cette inertie. Des le Département existent
 autant que celui de France, en fait, au point de vue des chemins de fer,
 l'attention des chambres législatives et du Gouvernement. Elle au près
 de cette longue chaîne de montagnes qui le sépare de la Suisse, la France,
 comme point stratégique est d'ailleurs, en cas de guerre européenne cette
 situation a recours une armée nombreuse, le temps est souvent précieux
 on se de graves conséquences, on peut être abrigé que par l'établissement
 d'un chemin de fer sur le quel arriverait, avec une grande rapidité, de
 tous les points, l'armée d'élite nécessaire pour s'opposer à l'invasion
 le motif puissant mérité d'être pris en considération, et le Conseil avait
 vu le recommencer aux hommes des lesquels se passent les
 intérêts

Préfecture du Jura.

2^e Division.

1^{er} Bureau

Chemin de fer
de
yon à Besançon.

Comité Central.

Sous-le-Saunier, le 24 Juillet 1845.

Monsieur le Maire,

M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu prier à MM. les Députés du Jura et de plusieurs autres départements le conseil de l'Etat pour les frais d'études d'un chemin de fer de Lyon à Besançon par Bourg, St. Amour, Sous-le-Saunier, Taligny, Arbois, c'est-à-dire... une direction qui traverserait le département du Jura dans sa plus grande longueur, avec un embranchement de Sous-le-Saunier à Dole.

Sur tous les points du royaume, les populations et les administrations locales s'agitent et sont en instance pour des études et des classements de chemins de fer dont l'importance est aujourd'hui incontestablement démontrée. Partout des Comités s'organisent et concentrent leurs démarches et leurs efforts pour la défense des intérêts des localités menacées d'être évincées du bénéfice des grandes lignes de communication et pour le succès des études faites ou en cours d'exécution.

Le département du Jura, Monsieur le Maire, ne doit pas demeurer froid spectateur de cette lutte d'intérêts, et indifférent dans cette arène où trop souvent l'intrigue et le savoir-faire l'emportent sur les droits les mieux établis et sur l'intérêt général le moins contestable.

De tout temps, Monsieur le Maire, les départements de l'Ain, du Jura et du Doubs ont été en possession du transit de Lyon sur l'Alsace et des avantages de l'immense circulation qui s'opère par la route royale N^o 83, de Lyon à Strasbourg, entre la Méditerranée et le Rhin à travers notre contrée, une des plus peuplées et des plus industrielles de la France.

Vous nos efforts doivent tendre à obtenir le classement

M. le Maire à

3^{ème} PARTIE : les projets

La première enquête officielle que nous pourrions appeler "étude de marché" consiste à effectuer un recensement de populations susceptibles d'être intéressées directement par le passage du chemin de fer; on a fixé de façon arbitraire à quatre kilomètres de chaque côté de la voie la zone touchée par le tracé et pouvant fournir d'éventuels voyageurs.

Le document 8 présente ainsi la liste de nombreuses Communes et il nous semble que, dès le départ, une erreur de prospective a été commise: il est parfaitement compréhensible que les populations très proches du chemin de fer ne l'utilisent pas, alors que d'autres, situées fort loin, pourraient l'utiliser: en effet, tout dépend des autres voies de communication !

Une étude approfondie des rapports entre divers moyens de transport aurait du être menée parallèlement.

Dans le même esprit, le document 9 recense les Etablissements industriels qui choisiront peut-être le chemin de fer: les Maires des Communes sont invités à indiquer à l'avance le poids des produits fabriqués par chaque usine existant dans la Commune.

Afin de donner une idée plus précise sur la voie à construire, les documents 10 et 11 reproduisent dans toutes leurs précisions deux projets de ponts au-dessus d'obstacles naturels: il s'agit en effet de traverser les routes et les cours d'eau.

Chemin de fer

Tableau des populations sur à Kilomètres

Désignation des Sections et fractions de section de la ligne	Noms des Villes Bourg ou Villages	Population de Commune			Total des populations.		Observations
		traversées ou touchées par la trace	situées sur les 6 kilom. à droite de la trace	situées sur les 6 kilom. à gauche de la trace	de la Subdivision dans les 6 kilom. de la trace	des Sections de la Ligne.	
2 ^e Subdivision	Gringey		802.11				802
	Grange		2.00				2
	Courbeugen		220.90				221
	Neussia		421.00				421
	Chilly		426.00				426
	Boblan	471.00					471
	Montmorot		1184.17				1184
	St. Didier		302.45				302
	Périeres	780.72					781
	Les Bâges			20.42			20
	Larnaud	831.00					831
	Blance			37.88			38
	Blérierans			192.09			192
	Ruffey	876.08					876
	L'Étoile		238.16				238
Quintigny		194.88				195	
3 ^e Subdivision	Quintigny		67.30				67
	Reuilley						

Pour que l'étude d'un chemin de fer soit complète et que la discussion puisse en être soutenue avec succès devant les chambres, il faut joindre au profil du tracé les renseignements statistiques propres à établir la quantité de marchandises que le rail-way est appelé à transporter, et en conclure approximativement le revenu présumé. Pour y parvenir, il est nécessaire avant tout de connaître le poids des produits fabriqués dans le pays et dont l'exportation se fera par la voie de fer. C'est dans ce but, monsieur le maire, que je viens vous prier aujourd'hui de remplir aussi exactement que possible le tableau précédent, en vous conformant à l'instruction suivante qui facilitera votre travail.

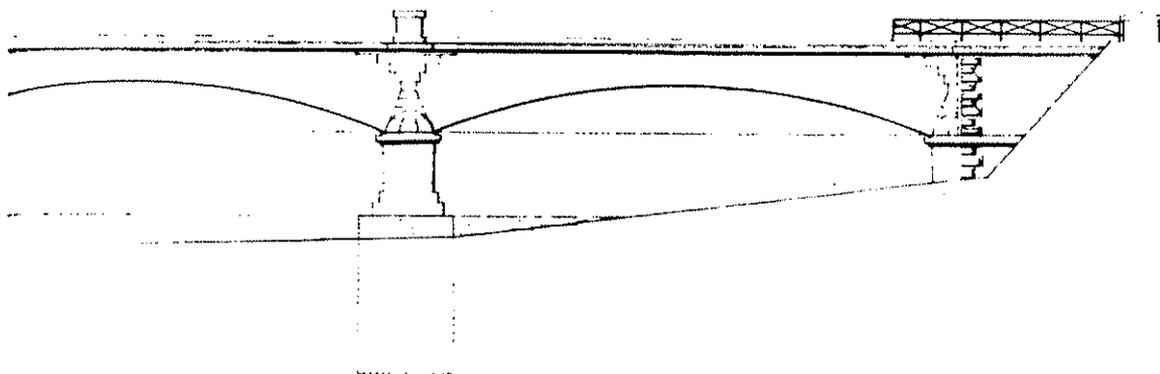
Indiquer dans la colonne n.° 2, Le nombre des établissements industriels existant dans la commune, par un chiffre placé en regard du nom de chaque espèce d'établissement.

- n.° 3, Le nombre de kilogr. fabriqués, année moyenne.
- n.° 4, Avec beaucoup de soins, le nombre de kilogr. qui sortent du département, se dirigeant sur Lyon ou Besançon et empruntant ainsi la voie de fer.
- n.° 6, Le nom de la ville où la marchandise prendra la voie de fer en supposant qu'elle soit établie de Bourg à Besançon, par Saint-Amour, Lons-le-Saunier, Poligny et Arbois, en se rapprochant le plus possible du pied du Jura.

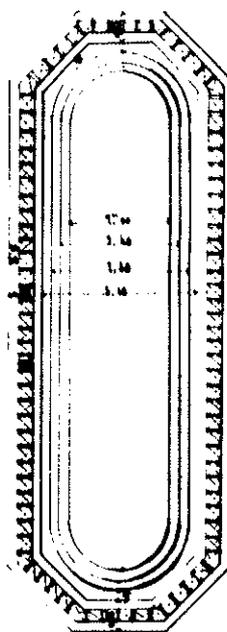
Chemin de fer

Tableau des populations sur le (à Kilomètres)

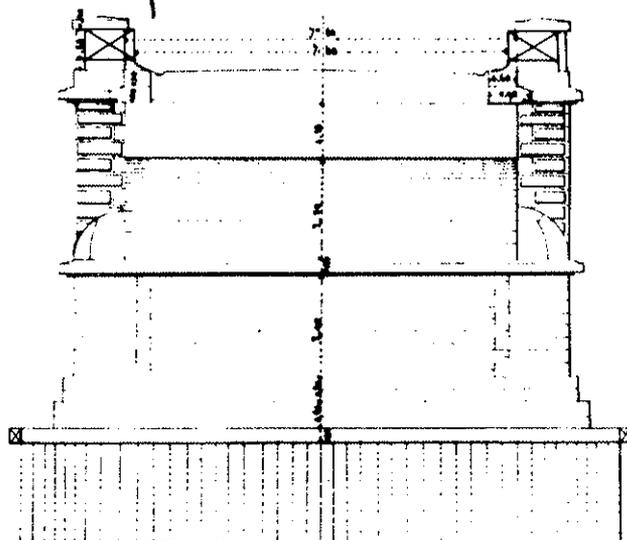
Désignation des Sections et section de la ligne	Noms des Villes Bourgs et Villages	Population de Communes			Total des populations.		pour toute la ligne	Cherbourg
		traversées ou touchées par la trace	Situées sur les 4 kiloms. à droite de la trace	Situées sur les 4 kiloms. à gauche de la trace	Subdivisions situées sur la trace	sur sections ligne.		
2 ^e Subdivision	Coringey		302.11				302	
	Grange		2.09				209	
	Carbougny		220.90				220	
	Archie		421.00				421	
	Chilly		426.00				426	
	Comblans	471.00					471	
	Montmarais		1184.17				1184	
	St. Didier		302.45				302	
	Félicien	780.72					780	
	Les Noyes				30.42		30	
	Larnaud	831.00					831	
	Blance				37.85		37	
	Billiers				198.09		198	
	Ruffey	876.08					876	
	L'Étoile			298.10			298	
Quindigny			194.88			194		
3 ^e Subdivision	Quindigny		67.30				67	
	Beaumont						326	



Coupe horizontale d'une pile au niveau
des maçonneries suivant. CD.

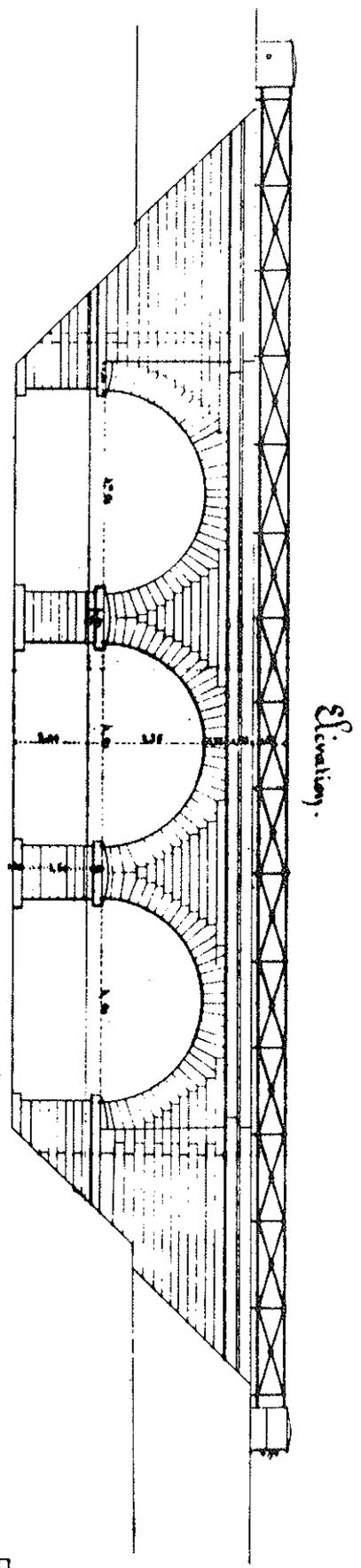


Coupe en travers suivant. AB.

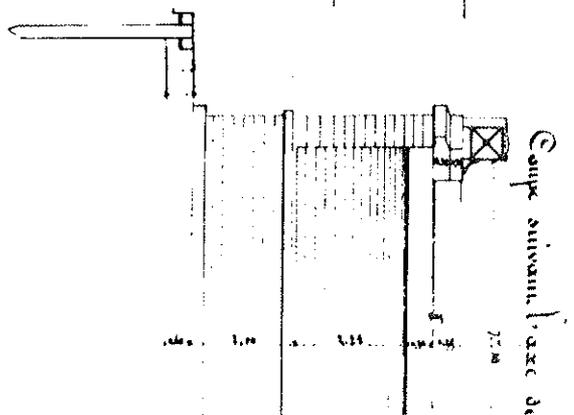


Echelles.

Elevation et plan général ——— 0,003 milli. pour mètre.



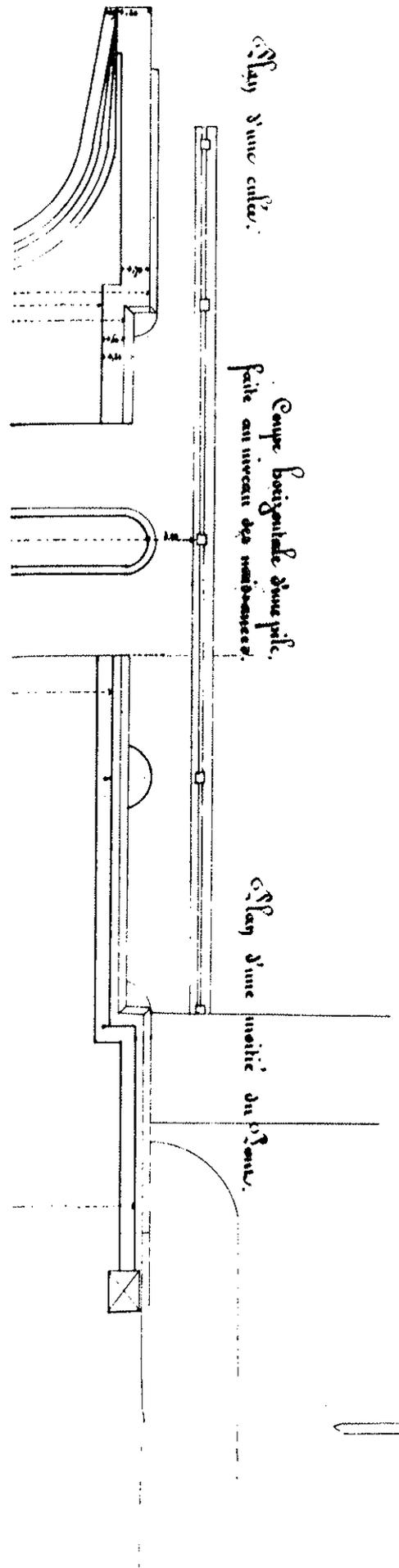
Elevation.



Coupe d'une culée.

Coupe longitudinale d'une pile. Faite au niveau des naissances.

Coupe d'une moitié du pont.



4ème PARTIE : enquêtes et délibérations

Les documents précédents ont déjà fait apparaître la diversité de l'argumentation pour attirer ou repousser le chemin de fer: il faut mettre en valeur, maintenant, le coeur du problème, le moment le plus important de cette "grosse affaire": quelques ingénieurs défendant chacun une thèse, c'est-à-dire un projet de ligne, vont déclencher malgré eux une vigoureuse polémique: les populations locales vont s'invectiver, les Municipalités vont profiter de l'occasion pour régler leurs comptes: Dole ou Salins avec Lons le Saunier par exemple. Il s'agit en outre de puissantes querelles d'influences, sur lesquelles finalement le Gouvernement appuiera sa décision. Bien entendu, les arguments sont d'autant plus forts qu'ils sont d'ordre économique.

Le document 12, par exemple, fait apparaître, en liaison avec le projet "Polonceau" les avantages incalculables que retirerait le pied du Jura si la voie de fer y passait, et, au contraire, la concurrence insoutenable des vins du Midi si le Jura n'avait pas la possibilité de faire circuler sa production viticole. S'ajoutent à cela, mais en deuxième position, les arguments liés à l'arrivée de nombreux voyageurs.

Le Document 13, c'est-à-dire une enquête administrative menée par la Préfecture du Rhône expose clairement les intérêts en jeu en donnant le choix entre trois tracés qui s'écartent de plus en plus de Lons le Saunier.

Le Conseil Municipal de Dole repousse à l'unanimité dans le document 14 la ligne du pied du Jura, et si son argumentation nous semble légère, nous comprenons ensuite qu'il s'agit pour elle de drainer le commerce de tout le Jura Sud et de supplanter Lons le Saunier. Nous ne serons pas étonnés de lire que le Conseil Municipal d'Arbois est d'un avis contraire (document 15) à celui de Dole.

Nous avons enfin placé en document 16 une pièce de choix: l'argument politique, envoyé à titre strictement confidentiel par le Préfet du Doubs à son collègue du Jura; "en rendant spéculateur tout petit rentier, on éloigne ainsi les chances de révolution" !!!!

— 2 —

la plus grave question qui ait jusqu'ici ému et intéressé le Jura; mais provisoirement, et vu l'urgence, nous n'entreprendrons aujourd'hui qu'un résumé succinct de notre travail, afin de satisfaire l'impatience des populations, et d'adresser incontinent à la députation du Jura un premier envoi de manifestations et de signatures.

Nous disons l'impatience des populations. En effet, l'exemple de toutes les autres provinces, que passionne au plus haut degré, dans leur intérêt vital et bien entendu, la question des tracés de chemins de fer, les a vivement impressionnées.

Avantages d'une voie de fer pour le pays.

Les agriculteurs des montagnes savent que le tracé Polonceau leur procurerait l'écoulement facile, et dans toutes directions, de leurs fromages; que l'excellence de leurs pâturages leur permettrait d'élever et d'exporter en grand nombre leurs bœufs, particulièrement estimés sur les marchés de Lyon, Châlons et Mâcon, et que la voie de fer conduirait, rapidement et sans fatigue, jusqu'aux marchés de Seeaux et de Poissy. Les agriculteurs du pied du Jura comprennent que, si le *rail-way* de Lyon à Besançon s'écarte de leur contrée, s'il accapare, avec la Saône et le chemin de fer de Paris à Lyon, tout le transport des vins du Midi, les vins, la plus vivifiante et la plus renommée de leurs industries, encombreront leurs celliers, tandis que le tracé Polonceau en activerait considérablement la consommation locale par l'affluence des voyageurs, en procurerait l'enlèvement sur place et l'exportation en tous sens et à de grandes distances.

L'industrie et le grand commerce forment naturellement les vœux les plus ardents. Le petit commerce lui-même met son espoir dans ce grand nombre de voyageurs qu'attirera et fixera un instant la beauté pittoresque du pays, et dans l'emplacement privilégié des villes et des bourgs à l'entrée des gorges du Jura, point obligé des échanges entre la plaine, le vignoble, la montagne et la Suisse, et qui fera de ces villes et de ces bourgs, de Poligny surtout ou d'Arbois, doté d'un embranchement sur Dole, comme de véritables têtes de lignes.

Les salariés et les artisans, qui forment une classe si nombreuse, si intéressante, et trop souvent dépourvue de travail, espèrent aussi que l'établissement d'un chemin de fer, les agrandissements et embellissements qu'il procurerait à nos villes et à nos villages, offriraient un emploi assuré à tous leurs bras.

Un grand nombre d'habitants savent déjà (comme l'attestent les tableaux dressés sur les chemins de fer en activité) que l'ouverture d'un *rail-way* multiplie considérablement, et dans une zone étendue, la production agricole et manufacturière et les transactions de tout genre, élève le prix des habitations et des terres, active également, sur un large

PRÉFECTURE DU RHÔNE.

ENQUÊTE
ADMINISTRATIVE.

LE PAIR DE FRANCE, CONSEILLER D'ÉTAT, PRÉFET DU RHÔNE,
DONNE AVIS

Que des Avant-Projets ont été étudiés par MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour l'établissement de diverses lignes de Chemins de fer, tendant de Lyon à Genève, de Lyon à Besançon et à Dôle, et de Dôle à Chalon.

Ces études comprennent :

Pour la ligne de Lyon à Genève, deux directions principales, l'une par Nantua et Bourg, avec embranchement sur Mâcon; l'autre par la vallée du Rhône, avec une variante par la vallée de St-Rambert.

Pour la ligne de Lyon à Besançon et à Dôle, un tracé de Bourg à Lons-le-Saulnier et Besançon, un tracé de Bourg à Dôle par ou près Lons-le-Saulnier, et un troisième enfin de Châlons à Dôle.

Les Avant-Projets sont déposés à Lyon, dans les bureaux de la Préfecture (2^e Division.)

Toutes personnes peuvent en prendre connaissance et consigner sur un registre spécial ouvert à cet effet, les observations qu'elles auraient à présenter.

Cette Enquête a pour but d'examiner lequel des divers tracés proposés mérite la préférence au point de vue de l'intérêt général.

La durée de cette Enquête est fixée à un mois et demi; en conséquence les registres seront clos le 1^{er} décembre prochain, et remis aussitôt, avec toutes les pièces de l'instruction, à MM. les Membres de la Commission formée en exécution de l'article 4 de l'Ordonnance royale du 18 février 1854.

Fait à Lyon, le 18 octobre 1846.

H. JAYR.

de l'immense Mail-Way dont on vient de parler.

Le conseil repousse, à l'unanimité, comme un projet absurde et sans utilité, celui d'une voie de fer de Lons le Saunier à Besançon par Poligny et Arbois avec embranchement sur Dole, par la raison suivante :

D'abord, parce que la majeure partie de cette ligne devrait se rattacher à celle de Dijon à Mulhouse, convertie en loi, celle-ci, et que par conséquent elle n'offrirait pas d'utilité réelle et n'obtiendrait qu'un produit insignifiant ;

Parce qu'avec l'embranchement sur Dole, et en raison des montées qui qu'elle traverserait, elle allongerait, contrairement au bon public, la ligne de la Méditerranée au Rhin ;

Parce qu'elle ne desservirait aucun intérêt important, les petites villes de Poligny et Arbois pouvant parfaitement, au moyen d'un très court embranchement, se relier au chemin de Salins à Dole, voté avec celui de Dijon à Mulhouse. Elle occasionnerait encore de très grandes dépenses et d'énormes dépenses, sans qu'il en résultât aucun avantage d'intérêt général.

En fin elle est contraire aux intérêts bien compris du Département du Jura, qui étant desservi par les chemins de Dijon à Mulhouse et de Salins à Dole, pourrait voir combattre avec succès, devant les Chambres, par des intérêts vivans, la ligne si désirable de Bourg à Dole par Lons le Saunier, ligne qui si elle était créée desservirait à merveille les intérêts de Lons le Saunier et St. Claude, et donnerait au département du Jura son réseau de voies de fer aussi complet qu'il pourrait l'espérer.

En fin l'exclusion d'une représentation Doloise dans la composition de la commission départementale chargée de donner son opinion sur les observations que pourra produire l'enquête, prouve assez combien on craint que la vérité ne passe tout sur cette question.

Signé au Régistre tous les membres présents, et Sigot-Hal-Parey, Maire.

Tout extrait conforme.



Le Maire :

convois qui partent chaque jour de Strasbourg de ces deux ~~flots~~ extrêmes ;
 Enfin, cette innombrable quantité de bouillies qui, par un service périodique
 ou irrégulier, mais dans tous les cas continuels, effectuent les transports de
 toute nature de Lyon à Strasbourg et sur les points intermédiaires.

L'administration supérieure et la commission d'agriculture perdront pas de
 vue une considération importante. Dans la question qui nous occupe, c'est-
 que chacune des petites villes qui bordent la ligne du Jura, est située au
 débouché des vallées par où descendent de nombreuses routes d'embranchement
 sur le courant commercial de Lyon à Strasbourg, et que c'est par l'échange
 réciproque des denrées coloniales et du midi de la France avec celle des
 montagnes du Jura et de la Suisse où se rassemblent les routes dont nous
 avons parlé, qu'un courant de circulation qui, par cela même
 ne peut pas recevoir une autre direction que celle que les siècles lui ont ^{fixée}

Mais, sous un autre point de vue la justice commerciale que le chemin
 de fer reliant la Méditerranée au Rhin soit établi par le Jura,
 entre Lyon et Besançon.

Tous les versants de la première chaîne du Jura qui regardent la plaine
 de ce Département, sont garnis d'une immense étendue de vignoble fertile,
 bien cultivé, et produisant une abondance d'excellents vins. Ces vins
 n'ont d'autre débouché que sur une partie de l'ancienne Alsace,
 sur la Suisse et sur les montagnes du Doubs au delà de Besançon. —
 Autrefois et avant l'établissement du Canal de Rhône au Rhin, le
 vignoble du Jura avait, en quelque sorte, le monopole d'approvisionnement
 du Comté qui nous venons de désigner ; Les vins du Jura et vendus
 alors à un prix élevé et contribuèrent par là une richesse pour les cultivateurs
 vignobles. Mais par l'effet de l'établissement du Canal, les vins
 du midi et de la Bourgogne sont venus encombrer, et à bas prix, les
 localités qui, précédemment, s'approvisionnaient dans le Jura. Alors
 le vignoble du Jura, moins productif, il faut l'avouer, ^{et surtout d'une}
 culture plus difficile et plus dispendieuse, sujet infortuné à de plus
 fréquents accidents de climat que les vignobles du midi et de la
 Bourgogne, s'est trouvé dans l'impossibilité de soutenir la concurrence
 avec ces derniers ; Les vins du Jura sont alors restés dans les celliers où ils
 avoient été fabriqués, ou bien ils se font, pour les en faire sortir, les livrer
 à un prix qui a été la ruine du producteur.

Or, l'établissement de la ligne de fer par le Jura, —
 rendrait aux vins de ce Département ce qu'ils ont perdu par l'effet
 de l'établissement des Canaux, du moins les mettrait dans la possibilité
 de soutenir efficacement la concurrence des vins du midi et de la
 Bourgogne, et établirait ainsi un équilibre qui leur nuirait pas,
 l'act,

5ème PARTIE : la réalisation

Très peu de temps avant la réalisation finale de la voie, alors que les villes importantes connaissent déjà le tracé général du chemin de fer, les petites Communes essaient à leur tour d'attirer la voie. Pendant longtemps en effet, Poligny avait craint de se voir placé à l'écart du projet et ne pouvait se prévaloir de l'argument viticole (document 17)

Dans le même ordre d'idée, une enquête administrative (document 18) menée dans l'arrondissement de Poligny propose au choix des habitants 5 emplacements pour l'installation de trois gares. Les villages les plus petits vont donc pouvoir, eux aussi, rivaliser d'influences pour attirer ou refuser le chemin de fer. En effet, le progrès apporte avec lui la richesse, mais "adieu tranquillité"!

Nous abordons enfin dans les documents 19-20-21-22 le douloureux problème des expropriations pour cause d'Utilité Publique, d'après la loi du 3 Mai 1841. Nous possédons aux Archives Départementales du Jura les plans détaillés des parcelles expropriées le long de la voie. Une question se pose immédiatement: les zones expropriées correspondent peu aux parcelles cadastrales et certains propriétaires apparaissent nettement avantagés et d'autres nettement désavantagés sans que le tracé de la voie justifie les différences.

De plus, en ce qui concerne la vie quotidienne des populations riveraines, les changements sont importants et les réclamations nombreuses: tel cultivateur voit son champ coupé en deux sans avoir la possibilité d'aller de l'autre côté. Si la Compagnie de chemin de fer traite de façon inégale les doléances, elle est obligée de prendre en considération celles de... la rivière Seille qui, privée de sa zone d'inondation, menace de saper le remblai !!

Les expropriations ont lieu en Mai 1860 et un important tableau nous montre les indemnités forfaitaires payées aux propriétaires selon la valeur présumée de leurs biens.

Cette ville possède deux fours à plâtre, dont la matière première, extraite des carrières de Grozon, lui arrivera par le Chemin de fer; dix-sept moulins, plusieurs huileries et martinets mus par des cours d'eau, trois brasseries, un collège, un petit séminaire, une halle aux grains, 3,000 hectares de bois taillis, dont un quart provenant de la réserve, peut être exporté par le Chemin de fer, et 800 mètres cubes de bois de service, dont deux tiers au moins prendront la même voie; enfin, 900 hectares de vignes produisant, en moyenne, 30,000 hectolitres de vin qui sont en très-grande partie exportés dans le nord du département du Jura, dans celui du Doubs, la Suisse, l'Alsace et la Lorraine.

Ce tracé est conforme à l'esprit du décret de concession.

En imposant à la Compagnie concessionnaire l'exécution d'un Chemin de fer entre Bourg et Besançon, par le pied du Jura, de préférence à celui proposé entre Lons-le-Saunier et Dôle, le Gouvernement a voulu évidemment desservir les nombreux intérêts des populations condensées sur cette partie du département.

Nous trouvons une preuve de ses intentions dans ce passage du rapport ministériel du 20 avril 1854, précédant le décret de concession :

« Ce Chemin sera pour ces contrées industrielles longtemps laissées dans l'oubli un acte de réparation et de justice dont elles sentiront vivement les bienfaits. »

C'est qu'il a considéré que les courants de circulation de long parcours qui avaient lieu, par la route 83, se trouvaient déplacés par l'établissement du Chemin de Lyon à Besançon, par Auxonne, et qu'ils seraient tout-à-fait anéantis, si la ligne de Châlons à Dôle, déjà plusieurs fois demandée, venait jamais à être concédée. Comme conséquence, il a vu que, sur une large zone, dans la direction abandonnée, il en résultait, par la destruction de moyens généraux de transport, une grande et inévitable dépréciation des valeurs mobilières, immobilières, commerciales et industrielles. Ces motifs lui ont, sans aucun doute, inspiré le décret qui a pour but de remédier aux fâcheuses conditions dans lesquelles se trouve la contrée populeuse qui s'étend de Lons-le-Saunier à Besançon, le long du pied du Jura.

La circulation de long parcours entre Lyon et Strasbourg demeurant forcément acquise à la ligne la plus courte, à celle qui passe par Dôle, il est évident que ce n'est pas cette nature de transit que le décret a eue en vue au profit du Jura.

Envisageant le Chemin de Besançon à Lons-le-Saunier, comme étant d'un intérêt plutôt secondaire que général, et devant être, par rapport aux grandes lignes, ce que sont les chemins de grande communication comparés aux routes Impériales, il a voulu qu'il remplaçât, pour le trafic local, la route N° 83, dont il suit en général les sinuosités, surtout aux abords des centres importants de population, tels que Lons-le-Saunier, Poligny et Arbois, placés à l'entrée des gorges, et que cette ligne vint, autant que la nature et la conformation du sol le permettent, chercher les populations où elles sont.

Si tels n'avaient pas été les intentions du Gouvernement et l'esprit du décret, la demande en concession d'un Chemin abrégé entre Lons-le-Saunier et Dôle, formulée par la Compagnie, eût été agréée, et celle-ci, dès lors, dispensée de l'établissement de 19 kilomètres supplémentaires d'un Chemin ferré qui devrait rencontrer

PRÉFECTURE DU JURA.

CHEMIN DE FER DE BOURG A BESANÇON

EMPLACEMENT DES STATIONS A ÉTABLIR

Dans l'arrondissement de Poligny.

ENQUÊTE ADMINISTRATIVE.

LE PRÉFET DU JURA,

Vu les avant-projets présentés par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bourg à Besançon, pour l'établissement de trois stations dans l'arrondissement de Poligny, sur les territoires des communes d'Arbois, de Groszon et de Poligny ;

Vu la loi du 3 mai 1841, l'ordonnance du 18 février 1834 et le décret de concession du 30 avril 1834.

Vu les instructions contenues dans la circulaire ministérielle du 25 janvier 1834 ;

ARRÊTE :

Art. 1^{er}. Les avant-projets, en 3 pièces, concernant l'établissement d'une station de chemin de fer sur le territoire de chacune des communes d'Arbois, de Groszon et de Poligny, seront soumis à une enquête dont la durée est fixée à huit jours.

Art. 2. Cette enquête s'ouvrira le dimanche 9 octobre 1859, et sera close le lundi 17 du même mois, à midi.

Durant ce temps, les plans et pièces dont se compose chaque projet seront déposés au secrétariat des mairies d'Arbois, de Groszon et de Poligny, où chacun sera admis à en prendre connaissance et à consigner ses observations sur un registre spécial qui sera ouvert à cet effet.

Art. 3. Les conseils municipaux des communes intéressées, qui auront des observations à faire, pourront les présenter dans le même laps de temps, au moyen de délibérations régulières, qui devront être adressées à la Sous-Préfecture de Poligny, en double expédition et avant le 30 octobre courant, jour fixé pour la réunion des membres de la commission d'enquête dont il sera parlé ci-après.

A cet effet, et dans le but de fixer d'une manière précise l'objet de la discussion,

il sera adressé un exemplaire du mémoire et du plan indiquant les emplacements proposés, à chacun des maires des communes dont les noms suivent :

1 ^o Abergement-le-Petit,	4 ^o Tourmont,
2 ^o Buvilly,	5 ^o Vilette.
3 ^o Montigny-les-Artares,	

Art. 4. Le jeudi 30 octobre 1859, à une heure du soir, une commission composée de 7 membres sera convoquée à la Sous-Préfecture de Poligny, pour, après avoir entendu M. Raison, ingénieur des ponts et chaussées et de la compagnie, en résidence à Arbois, donner son avis sur les résultats de l'enquête, ainsi que sur l'ensemble des dispositions projetées.

Sont nommés membres de cette commission, qui sera présidée par le Sous-Préfet de Poligny, les personnes indiquées ci-après :

MM. le comte de BROISSIA, maire à Arbois ;
MARCHAND, conseiller d'arrondissement à Arbois ;
WILLERME, juge de paix à Arbois ;
CHEVASSU, maire à Poligny ;
SALINS, conseiller d'arrondissement à Poligny ;
CUTTEZ, suppléant du juge de paix id.

Ses opérations devront être closes dans le délai de huit jours.

Art. 5. Le présent arrêté sera publié et affiché dans toutes les communes intéressées et dans les principales localités du département, et MM. les maires auront soin de faire parvenir des certificats destinés à constater l'accomplissement de ces formalités.

Fait et arrêté en l'hôtel de la Préfecture, à Lons-le-Saunier, le 1^{er} octobre 1859.

Le Préfet du Jura,

NAU DE BEAUREGARD.

3°. M^{lle} Pauline Jébin, rentière, demeurant à Héron, représentée par le s. Claude Duard, son fermier à Doublans, fait remarquer, à l'article 67 du plan parcellaire, dont une grande partie lui est enlevée par l'assiette du chemin de fer, que le reste n'a aucune issue. Elle propose de lui en donner une vers le chemin de grande communication n° 5, en le faisant longer la rive droite du fossé de pré Billin, et construisant une porte sur le fossé de Pré Billin, pour l'autre partie du même n° 67.

Duard J. C.

4°. Le maire de la commune de Doublans appelle l'attention sur la pente excessive de la nouvelle rue substituée à celle qui conduit du centre du village à l'église, passant par les n° 46, 48, 50, 51. A son coude sous le chemin de fer, le passage est trop resserré; il conviendrait de lui donner un mètre de plus d'ouverture. Pour rendre la circulation moins difficile à la grande détour de rue, il faudrait prendre l'adoucissement des pentes de plus loin, tant dans la rue de l'Oratoire que dans celle du château et de l'église. La commune entend qu'on adopte pour ce chemin par lequel se desservent les récoltes, et ^{qui} appartient d'ailleurs à la vicinalité, le degré de pente qu'on adopte partout.

5°. Le même fonctionnaire signale comme absolument enclavée une partie notable de communes de la Caline, sous les Cotes et jusqu'en Rougemont. Cette enclave se prolonge sur un très grand nombre de propriétés particulières, ^{jusqu'à} l'extrémité du territoire à l'ouest. L'omission de passages à procurer sous le chemin de fer, pour l'exploitation des champs, des prés, des vignes, ainsi que pour la tonte annuelle des saules et peupliers, et surtout pour l'exercice du parcours du bétail commun, est une chose qui est trop importante pour n'être pas appréciée par la compagnie des chemins de fer. Elle devrait la nécessité de percer de deux ponts la chaussée pour livrer passage, l'un aux hommes et aux animaux; l'autre aux eaux débordées

Partie des
réclamations
de la commune.

Dans l'îlot du jeu de quilles, îlot sur le bord duquel, dans toute sa longueur, il a le droit de rejeter les boues et graviers provenant du curage du dit canal. On avoit fait espérer au déclarant qu'on lui accorderoit à cet effet un chemin de hallage sous le nouveau pont, et il remarque aujourd'hui que l'ouverture normale de ce pont ne sera que de six mètres comme celui qui existe déjà. Le réclamant ajoute qu'il est nécessaire de creuser d'un mètre son canal.

Art. Carmouret

art. des
atons de la
mune.

10°. La Commune, revenant à des réclamations dans l'intérêt public, fait observer à la compagnie que si la nouvelle rue est très-élevée en terrasse aux abords du pont actuel du canal du moulin, il en résultera que le chemin de l'ubreuvoir, qui joint l'article 45 du plan, ne pourra plus être pratiqué. Cette porte serait très-sensible aux particuliers possédans de bétail. C'est aussi sur ce point, que plusieurs ménages font prier de l'eau pour leur usage. Peut-on les priver d'une chose de première nécessité ?

Maintenant, la commune répond à la Note explicative de la feuille C.

Art. 4. Faux ^{bras} de la Seille. Ce n'est pas un faux bras de la Seille, mais un ruisseau qui descend de Dlandans et des Mouilles, mais n'importe, le pont proposé de 4 mètres d'ouverture, ne sauroit servir à la fois de passage pour les hommes et pour les caux. Outre l'inconvenance d'obliger les hommes et surtout les femmes à passer dans un courant, il y a un grand inconvénient à faire faire au cultivateur un si long détour. Le chemin latéral, indiqué à gauche, au lieu de s'arrêter à la parcelle 27, devrait être poussé jusqu'à la rencontre du tronçon de 25 à 12: il ne traverserait que les articles 27 et 26.

Art. 6. Sous-bief du moulin de Dombland. On a oublié de indiquer un passage tant pour desservir des lieux amodiés par la commune, que pour le curage du sous-bief par le moulinier.

Art. 5. Rivière de la Seille. On n'a pas pris de renseignements sur les habitudes de cette rivière: il faut pourtant savoir quelle

est sujette à des débordements annuels et fréquents mêmes, suivants les pluies plus ou moins prolongées; ce qui a obligé la commune de pratiquer des aqueducs sous le chemin vicinal de Doublans à Frontenay, pour dégorger les eaux débordées. C'est l'absence de ces précautions qui donna lieu à des dégâts au préjudice du moulin et à la charge de la commune, après les inondations de 1840 et 48. Une digue sous aqueduc telle que celle du chemin de fer, amènerait de pareils résultats.

art. 8. Si la rue de l'église n'est pas abaissée, depuis l'église jusqu'au pont, il est certain qu'elle sera impraticable pour les voitures chargées. Il serait bien désirable aussi que les rues de l'Oratoire et de la maison commune eussent une pente prise d'un peu loin.

art. 9. Ruelle du Meix, remplacée par un petit chemin latéral aboutissant à la parcelle 55. Ces expressions ne sont pas exactes. Le petit chemin ne dessert que 3 articles, et ne conduit pas à l'église, au moulin, aux ponts et aux vignes. Il ne remplit donc pas sa destination tout entière et surtout sa destination principale.

art. 11. L'aqueduc du fossé du Pré Billin, devra avoir un niveau calculé sur la hauteur du radier du ponceau à l'entrée du village; il faut que la compagnie soit prévenue que les parties de la plaine qui se terminent au fossé sont sujettes aux inondations. C'est indispensable que l'on construise un ponceau dans le fossé n° 67 pour que le nouveau chemin de défuitement ne soit pas intercepté et inutile au plus g. nombre.

art. 13 Chemin de Doublans au Vernois. Il est vrai que la largeur donnée de 4 mètres à ce nouveau chemin est plus forte que celle que l'ancien chemin montre aujourd'hui par suite des usurpations successives qui lui ont été faites; mais comme c'est un chemin vicinal dont la largeur sera un jour reconstruite, il est bon que la compagnie donne à son nouveau chemin la largeur d'un chemin vicinal.

Le chemin de la Meix à Voitur est coupé au bout du territoire, suivant le plan annexé.

(Signature)

(Signature)

(Signature)

N° 11. M. Bourdon, représentés par M. Ferdinand Carracé, leur fondé de pouvoir, sont possesseurs du fossé n° 26, qu'ils ne peuvent desservir que par le communal, et le communal n'a point d'issue!

(Signature)

DÉPARTEMENT du *Jura*

Arrondissement de Lons-le-Saunier

Commune de *Perrigny*

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ligne de Bourg à Besançon

ENQUÊTES.

Avis

Le public est prévenu qu'en vertu de la loi du 3^e Mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'arrêté de Monsieur le Préfet du Département du *Jura* en date du *25 avril 1860*, le plan parcellaire des immeubles dont la cession est considérée comme nécessaire à l'exécution du Chemin de fer de *Bourg à Besançon* dans la Commune de *Perrigny*, ainsi que le tableau indicatif des noms de chaque propriétaire, tels qu'ils sont inscrits sur la matrice des rôles, ont été déposés à la Mairie de la dite Commune où chacun pourra en prendre connaissance pendant huit jours à partir de ce *28 avril 1860*.

En conséquence, les propriétaires et autres intéressés qui aient à faire des déclarations ou des réclamations, sont invités à les faire connaître dans le délai sus-indiqué à Monsieur le Maire de la Commune de *Perrigny*, qui en fera mention dans son procès verbal.

À l'expiration du délai de huitaine, les observations seront soumises à la Commission nommée par arrêté du Préfet en date du *25 avril 1860* en exécution de l'article 8 de la loi du 3^e Mai 1841, laquelle commission se réunira à l'Hôtel de la *Sous-Préfecture* et recevra les réclamations pendant un nouveau délai de huit jours. Ces réclamations pourront être adressées à M^r le *Président de la Commission*.

(*Veu de la Mairie*)

Le Maire,

D. Dubou



Certificat constatant les publications et affiches.

Nous, Maire de la Commune de *Perrigny*,
certifie que l'avertissement ci-dessus a
été publié à son de *croix* dans la dite commune le *28* *Avril*
principale porte de l'église et à celle de la *Mairie*.

certifie que l'avertissement ci-dessus a
été affiché le même jour à la

Fait à *Perrigny*

le *6 Mai 1860*,

Le Maire,

D. Dubou



NUMÉROS du plan parcellaire	SECTIONS et numéros du CADASTRAL	LIEUX-DITS	NATURE des PROPRIÉTÉS	NOMS DES PROPRIÉTAIRES inscrits A LA MATRIÈRE DES RÔLES		NOMS DES PROPRIÉTAIRES		SUPERFICIES PRISES		SOMMES OVERTES -boites- depreciations comprises: par are par parcelle	
				M. A. C.	F. G.	M. A. C.	F. G.	M. A. C.	F. G.	M. A. C.	F. G.

Commune de Tournont.

11		Par-Saint-Martin.	Friche.	Tournont, (la commune de).	Tournont, (la commune de).	>	>	67	5	>	5	35	
25	B. 200	id.	Pâtur.	La même.	La même.	>	>	29	27	6	>	175	62
50	85	Corne-Marin.	id.	La même.	La même.	>	>	1	06	5	>	5	30

Commune de Poligny

93	A. 746	Aux Vignettes.	Terre.	Camus, Pierre-François, fils de Jean-François, à Poligny.	Camus, Pierre-François, fils de Jean François, à Poligny.	>	>	16	70	>	11	20	
204bis	I. 591	En Champ-Rouge.	Vigne.	Le même.	Le même.	>	>	3	61	80	>	288	80
142	J. 435	La victoire.	Terre.	Camus (François-Melchior), à Poligny.	Camus, François-Melchior, à Poligny.	>	>	8	66	75	>	649	50
165	J. 482	Les Velours.	Terre.	Pétrizel, Joseph-Ferdinand.	Pétrizel, Joseph-Ferdinand, à Poligny.	>	>	7	22	72	>	519	84
181	I. 492	Au Velour.	id.	Le même.	Le même.	>	>	4	83	80	>	146	40
180	I. 493	id.	Terre.	Bouhionx, Jean-Claude, marchand tanneur, à Poligny.	Bouhionx, Jean-Claude, marchand tanneur, à Poligny.	>	>	2	01	80	>	160	80
189	I. 486	id.	Terre.	Camus, Hyacinthe-François, à Poligny.	Camus, Hyacinthe-François, à Poligny.	>	>	2	23	80	>	178	40
218	218	Sous Champs-Rouges	Pré.	Le même.	Le même.	>	>	2	84	65	>	178	92
225	228	Les Grands-Champs-Rouges.	Vigne (friche)	Le même.	Le même.	>	>	0	7	15	>	1	05

Commune de Poligny,

93	A. 746	Aux Vignettes.	Terre.	Camus, Pierre-François, fils de Jean-François, à Poligny.	Camus, Pierre-François, fils de Jean François, à Poligny.	>	>	46	70	>	41 20
204bis	I. 591	En Champ-d'Érang.	Vigne.	Le même.	Le même.	>	>	3 61	80	>	288 80
142	J. 455	La Victoire.	Terre.	Camus (François-Melchior), à Poligny.	Camus, François-Melchior, à Poligny.	>	>	8 66	75	>	649 50
163	J. 482	Les Velours.	Terre.	Félizat, Joseph-Ferdinand.	Félizat, Joseph-Ferdinand, à Poligny.	>	>	7 92	72	>	519 84
181	I. 492	Au Velour.	id.	Le même.	Le même.	>	>	4 83	80	>	146 40
180	I. 493	id.	Terre.	Bouthour, Jean-Claude, marchand tanneur, à Poligny.	Bouthour, Jean-Claude, marchand tanneur, à Poligny.	>	>	2 01	80	>	160 80
189	I. 486	id.	Terre.	Camus, Hyacinthe-François, à Poligny.	Camus, Hyacinthe-François, à Poligny.	>	>	2 23	80	>	178 40
218	218	Sous Champs-Rouges	Pré.	Le même.	Le même.	>	>	2 84	65	>	178 92
223	228	Les Grands-Champs-Rouges.	Vigne (riche)	Le même.	Le même.	>	>	07	15	>	1 05
247	I. 2	Forêt Impériale de Valvres.	Bois.	L'Etat.	Domaine de l'Etat.	>	>	5 59	44	>	5,594 40
248	>	id.	Chemins.	Le même.	Le même.	>	>	>	88	>	8 80
249	0	id.	Bois.	Le même.	Le même.	>	>	59	58	>	593 80
255	32	id.	id.	Le même.	Le même.	>	>	2 81	15	>	2,814 50
247,248	I. 2. 50	Forêt Impériale de Valvres.	Bois.	L'Etat.	Miéry (la commune de), Hospice de Poligny.	>	>	9 8	85	>	1
249,255					Grange-de-Recin.						
					Grange-de-l'Elang						
					Grange-de-Moussard.						

Le Directeur,
P. CHAPERON.

DES PARCELLES EXPROPRIÉES ET DES INDEMNITÉS OFFERTES

(Exécution de l'art. 25 de la loi du 3 mai 1841.)

NUMÉROS du plan parcellaire	SECTIONS et numéros du CADASTRE	LIEUX-DITS	NATURE des PROPRIÉTÉS	NOMS DES PROPRIÉTAIRES		SUPERFICIES M. A. C.	SOMMES OFFERTES	
				inscrits A LA MATRIÈRE DES ROLLS	réels ou présumés tels		totales dépréciations comprises	par are par parcelle

Commune de Grozon (9^e PARTIE).

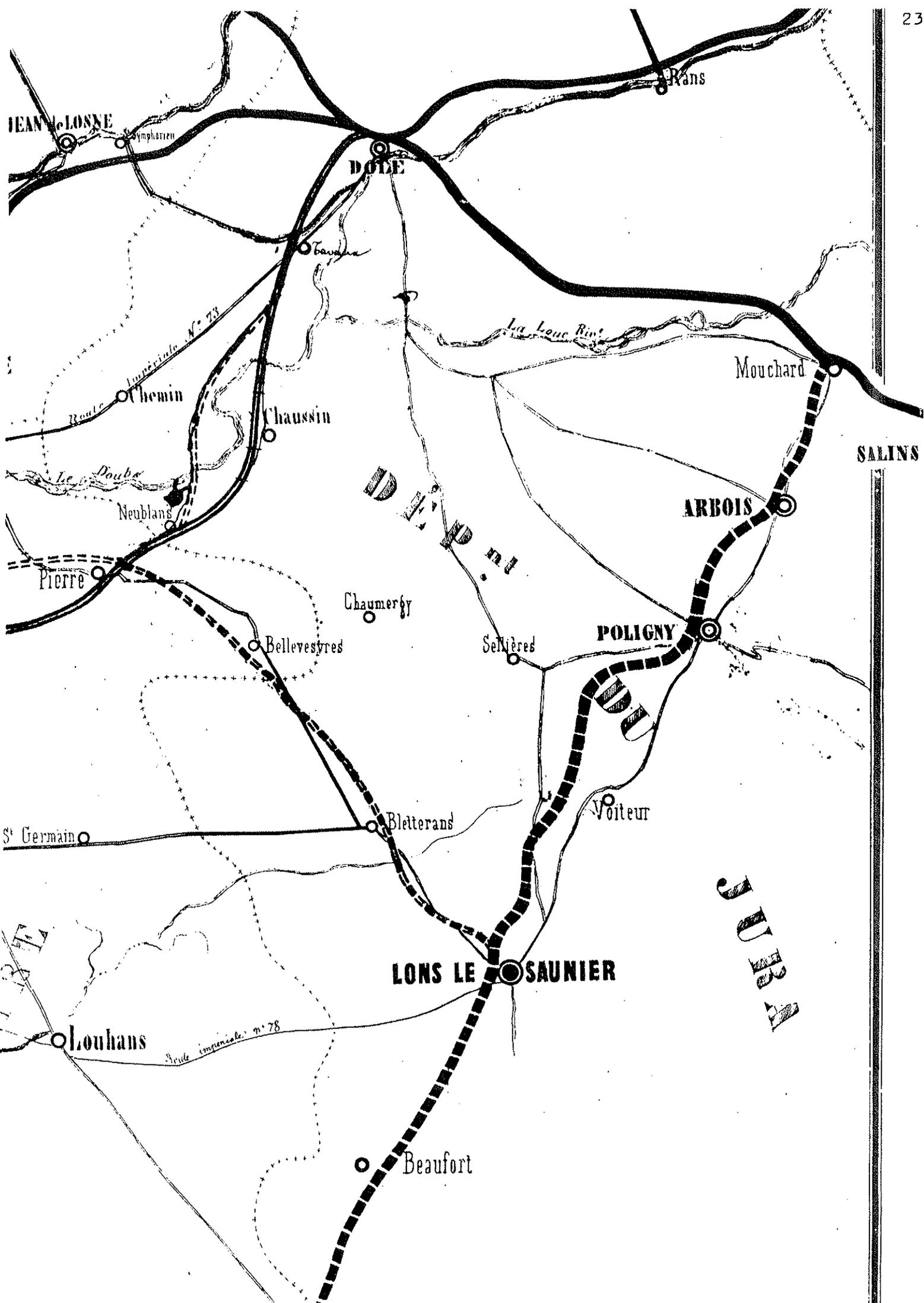
116	B. 522	Champs-Roussard	Terres	Morand, Augustin, à Grozon.	Morand, Augustin, à Grozon.	12 20	30	975
117	G. 161	La Douce	id.	La même.	La même.	4 92	50	183 40
120	C. 670	Champs-Mouraux.	Vigne.	Robert, Théodule, au Petit-Abergement.	Robert, Théodule, au Petit-Abergement.	17 41	60	4,044 60
125	C. 640	id.	Terre.	Michaud, Pierre-Franç.-Martin, à Grozon.	Michaud, Pierre-Franç.-Martin, à Grozon.	15 84	45	622 80
137	C. 661	id.	Vigne.	Caillier, Pierre-Louis-Alfred, au Petit-Abergement.	Caillier, Pierre-Louis-Alfred, veuve, au Petit-Abergement.	4 22	10	168 80
151	C. 557	La Chaux.	Pâturo.	Grozon (la commune de).	Grozon (la commune de).	40 62	6	245 72
174	215	Bois-Moine.	Bois.	La même.	La même.	1 43 29	12	1,619 48
167	C. 261	Sous-la-Roche.	Terre.	Sarrel (de), à Arbois.	Sarrel de Grozon, veuve, à Arbois.	17 50	56	630
168	267	id.	Pré.	La même.	La même.	14 17	56	510 12
169	265	id.	Terre.	La même.	La même.	16 55	18	295 94

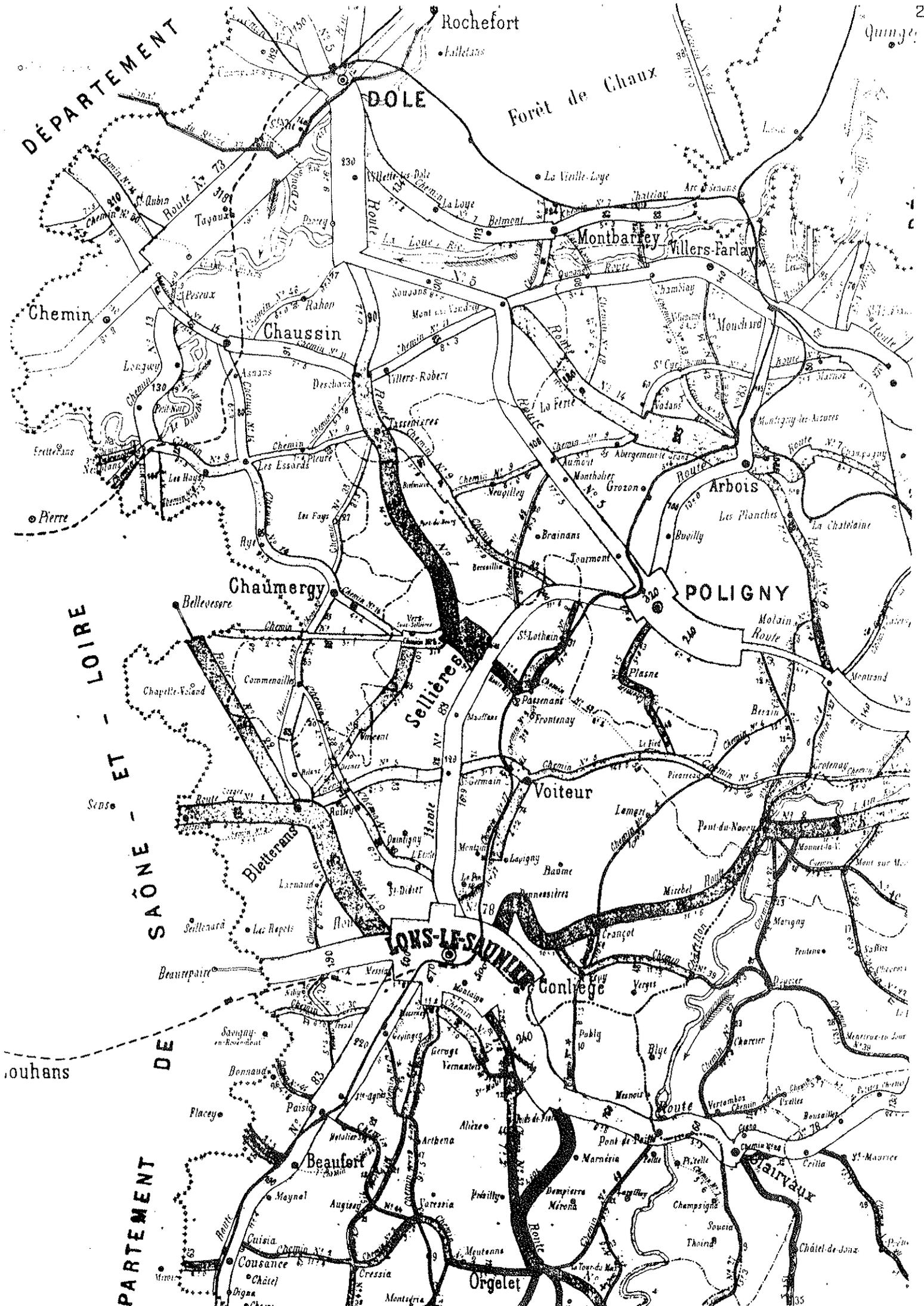
6ème PARTIE : la vie de la ligne

La solution finale apparaît comme un compromis : alors que le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics approuve le projet de tracé entre Mouchard et Lons le Saunier le 20 Août 1859 et que le Préfet désigne les Localités sur lesquelles les travaux doivent avoir lieu en Février 1860, la carte du document 23 nous montre une liaison entre le Jura et l'Ouest par Lons le Saunier-Bletterans-Bellevesvres, suivie plus tard de l'embranchement Poligny-Dole.

Le document 24 nous présente une synthèse des voies de communication jurassiennes à la fin du siècle, tandis que les documents 25 et 26 nous posent sous forme d'énigme une question qui montre l'inviolabilité de la ligne: quelle complication pour permettre à une conduite de gaz, pourtant d'intérêt général, de traverser le chemin de fer !

La ligne Bourg-Mouchard est ouverte en 1863, mais il ne s'agit là que d'un réseau national. C'est la troisième République qui établira un réseau départemental de montagne, à voie étroite, ...disparu aujourd'hui !





DÉPARTEMENT

DOLE

Forêt de Chaux

Rochefort

Quingé

Montbarrey

Villers-Farlay

Chemin

Chaussin

Monchard

Chaumergy

POLIGNY

SAÔNE - ET - LOIRE

Sellières

Voiteur

Sens

Bletterans

LONS-LE-SAUNIER

Conliege

Jouhans

Beaufort

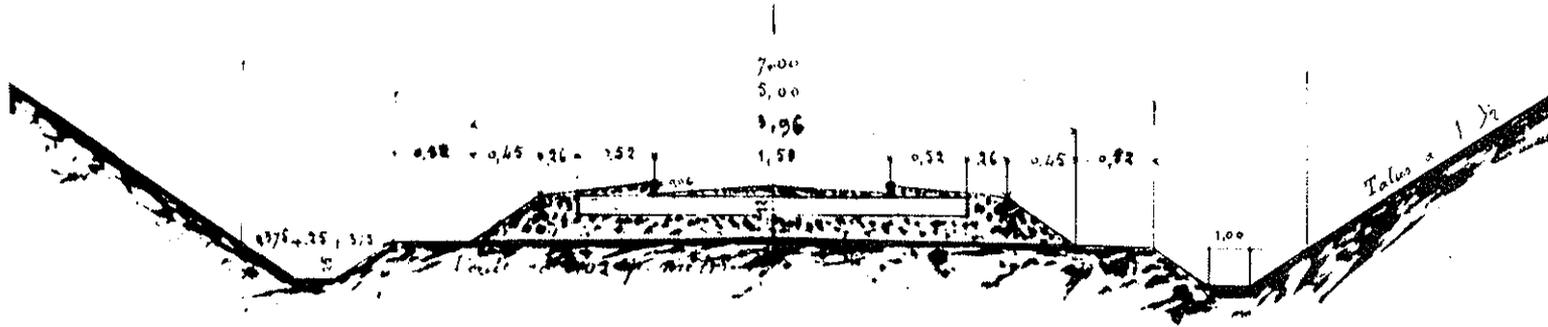
Orgelet

PARTEMENT

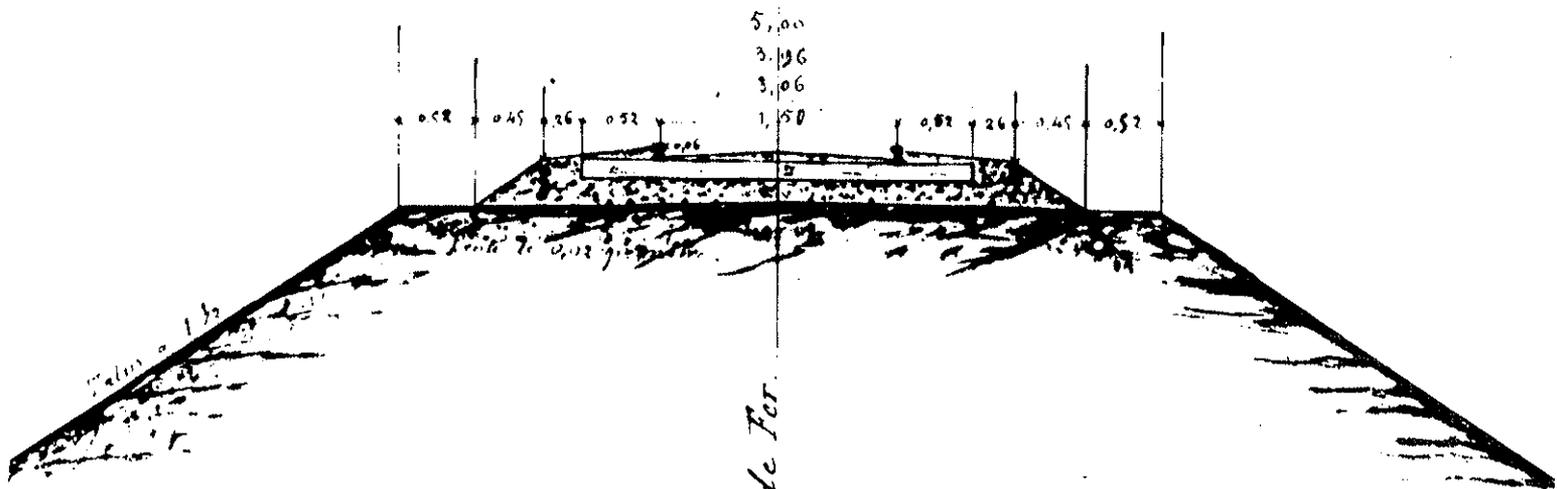
Chailly

Orgelet

Profil en déblai



Profil en remblai



Axe du Chemin de Fer

DIVISION
DES
TRAVAUX PUBLICS.

PRÉFECTURE

du département du *Jura*

BUREAU.

CHEMINS DE FER

de Paris à Lyon et à la
Méditerranée

LIGNE

de Bourg à Soligny

COMMUNE

de Loup. le. Saurier

ALIGNEMENT.

L. S. *Nicaud*
Pétitionnaire.

Nous, Préfet du département du *Jura*

Vu la pétition en date du *19 Juin* 188*5* par laquelle
le *S. Nicaud*, Directeur de l'usine à gaz de *Loup. le. Saurier*
demande l'autorisation d'établir sous la voie ferrée à la traversée du
passage à niveau n.º *27*, du chemin de *St. Corn. n.º 24*
de *Loup. le. Saurier* à *Mosyflou*, une conduite de gaz destinée à
alimenter un réservoir que la municipalité de *Loup. le. Saurier*
se propose de faire placer à gauche du chemin de fer ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 ;

Vu le Code civil, articles 665 et 681 ;

Su. les lois et règlements relatifs à la grande voirie

Vu le rapport de MM. les Ingénieurs du service du Contrôle, en dates
des *27-31 Juillet*, 188*5*.

Considérant, que l'établissement de la conduite à gaz
dont il s'agit, a un caractère d'utilité publique, et
ne peut être d'aucune gêne pour l'exploitation du
chemin de fer ;

ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

L. e pétitionnaire est autorisé à exécuter les travaux énoncés dans

DIVISION
DES
TRAVAUX PUBLICS.

PRÉFECTURE

du département du *Jura*

BUREAU.

CHEMINS DE FER

de Paris à Lyon et à la
Méditerranée

LIGNE

de Bourg à Soligny

COMMUNE

de Lons-le-Saunier

ALIGNEMENT.

L. S. *Nicand*
pétitionnaire.

Nous, Préfet du département du *Jura*

Vu la pétition en date du *19 Juin* 188*5* par laquelle

le *S. Nicand*, Directeur de l'usine à gaz de Lons-le-Saunier
demande l'autorisation d'établir sous la voie ferrée à la traversée du
passage à niveau n.º *27*, du chemin de *St Corn* n.º *24*
de Lons-le-Saunier à *Mosyflour*, une conduite de gaz destinée à
alimenter un réservoir que la municipalité de Lons-le-Saunier
se propose de faire placer à gauche du chemin de fer ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 ;

Vu le Code civil, articles 665 et 681 ;

Sur les lois et règlements relatifs à la grande voirie

Vu le rapport de MM. les Ingénieurs du service du Contrôle, en dates
des *27-31 Juillet*, 188*5*.

Considérant, que l'établissement de la conduite à gaz
dont il s'agit, a un caractère d'utilité publique, et
ne peut être d'aucune gêne pour l'exploitation du
chemin de fer ;

ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

L. e pétitionnaire est autorisé à exécuter les travaux énoncés dans

LOI DU 15 JUILLET 1845

SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER.

TITRE I^{er}. — Mesures relatives à la conservation des Chemins de fer.

ARTICLE 1^{er}. Les Chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie.

ART. 2. Sont applicables aux Chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

ART. 3. Sont applicables aux propriétés riveraines des Chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des Chemins de fer les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

ART. 4. Tout Chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les Chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

ART. 5. A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du Chemin, et à défaut, d'une ligne tracée à 4^m,50 à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau Chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

ART. 6. Dans les localités où le Chemin de fer se trouvera en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du Chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

ART. 7. Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un Chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

ART. 8. Dans une distance de moins de 5 mètres d'un Chemin de fer, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables ne peut être établi sans l'autorisation préalable du Préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1^o Pour former, dans les localités où le Chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2^o Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

ART. 9. Lorsque la sûreté publique, la conservation du Chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées, en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

ART. 10. Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du Chemin de fer l'exige, l'Administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément au titre IV et suivants de la loi du 3 mai 1844, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

ART. 11. Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 16 à 300 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du Conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts fait contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut par eux de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matières de contributions publiques.

EXTRAIT DE L'ARRÊTÉ DU PARLEMENT DE NORMANDIE DU 17 AOUT 1751.

ART. 13. Celui qui fera construire un fossé sur son fonds, sera tenu de laisser, du côté du voisin, et au delà du creux dudit fossé, 1 pied et demi de réparation; et, si la terre voisine est en labour, il sera tenu de laisser au moins 2 pieds de réparation au delà du creux;

Ordonne, en outre, que tout fossé sera fait en talus du côté du voisin.