

*Les cahiers de  
l'Histoire  
de Mathay*

LE CHEMIN DE FER



*Mathay*



## *Naissance du chemin de fer.*

En 1602, la première voie de chemin de fer est établie pour la desserte d'une mine de charbon des environs de Newcastle en Angleterre. Les premières voies ferrées servaient à transporter le charbon vers les villes et les ports. Les wagons étaient tirés par des chevaux.

Richard Trevithick, propriétaire d'une fonderie à Penydarran, dans le pays de Galles, construit la première locomotive à vapeur ayant remorqué un train de 21 wagons à minerai. Le 21 février 1803 la locomotive tracte non seulement 10 tonnes de minerai dans 12 wagons, mais aussi 60 personnes qui ont pris place dans les 9 wagons vides du convoi. Le train mit 4 heures pour parcourir les 16 kilomètres de la fonderie au canal.

La première ligne commerciale est ouverte en 1825, entre Stockton et Darlington en Angleterre ; elle fait 40 km. Le train comprend jusqu'à 24 wagons qui sont tirés par des chevaux. Dans les montées, on détélait les chevaux et les wagons étaient tirés par un treuil à vapeur. Sur le plat on détachait le treuil et on réattelait les chevaux.



## *Les trains roulent à gauche.*

Comme les premiers trains sont apparus en Angleterre, ils roulaient à gauche ce qui est toujours le cas aujourd'hui pour tous les trains du monde.



## *Le chemin de fer en France.*

Les responsables des grands travaux publics de l'Etat français ne voyaient dans le chemin de fer qu'un simple complément des voies navigables, et ils appelaient les premières lignes «les canaux secs».

Louis XVIII, roi de France de 1814 à 1824, accorde à Louis Antoine Beaumier en 1823, la concession de la première ligne de chemin de fer de France entre Saint-Étienne et Andrezieux, 21 Km. La ligne est ouverte le 1<sup>er</sup> octobre 1828, elle est utilisée pour le transport du charbon, la traction est assurée par des chevaux.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1832 la ligne de Lyon à Saint-Étienne est la première ouverte au trafic voyageurs. Les trains de charbon sont remorqués par une locomotive à vapeur, et les trains de voyageurs sont tirés par des chevaux jusqu'en 1834.

La traction à vapeur coûte trois fois plus cher que la traction par chevaux.

En 1842 il y a 560 Km de voie ferrée ; en 1849, 2850 Km ; en 1859, 9074 Km ; en 1869, 16.938 Km ; en 1879, 22.758 Km ; en 1884, 29.400 Km ; en 1889, 32.855 Km ; en 1899, 36.204 Km ; en 1909, 37.757 Km, en 1937, 40.950 Km, en 1950 41.280 Km, en 1980 34.362 KM et en 2000 31.554 Km. En 2007, le réseau ferré français mesure 32.000 Km, avec 1.565 tunnels totalisant une longueur de 614.805 mètres, et 37.723 ponts dont 28.066 ponts-rails.



## *L'arrivée du chemin de fer à Mathay.*

La ligne Voujeaucourt - Saint-Hippolyte est inscrite au plan sous le numéro 123 (loi du 17 juillet 1879), et déclarée d'utilité publique le 27 décembre 1879. Elle est concédée à la compagnie du P.L.M. le 26 mai 1883, pour 99 ans. Cette ligne pouvait être d'une grande utilité militaire pour le fort du Lomont.

Cette ligne a été intégrée dans le plan, alors qu'elle était déjà en construction car le conseil général a approuvé le projet en 1875. Les géomètres ont délimité la voie sur le terrain en mai 1879 et les travaux ont débuté en novembre 1880.



## *Les deux projets de ligne de chemin de fer pour Saint-Hippolyte en 1872.*

- 1<sup>er</sup> projet : de Voujeaucourt à Saint-Hippolyte, 26 Km.
- 2<sup>ème</sup> projet : d'Audincourt à Saint-Hippolyte, 32 Km avec deux variantes.

Les deux projets avaient le même coût : 3.250.000 francs. Le tracé par Voujeaucourt est plus court, mais il y a plus de travaux de terrassement pour passer la colline.

En 1872, le conseil général est favorable au premier projet par Audincourt car pour la même dépense, il desservirait les communes et industries importantes de Valentigney et Mandeure et de ce fait serait meilleur pour l'exploitation de la ligne. Le conseil municipal de Montbéliard est du même avis : le 16 août 1872, il alloue une subvention de 6.000 francs pour ce tracé. La ville de Montbéliard a surtout peur d'être supplantée par Voujeaucourt pour le trafic ferroviaire, si le deuxième projet est adopté.

Le maire de Saint-Hippolyte répond le 17 juin 1872 : «sur 160 communes de l'arrondissement, il n'y en a qu'à peine 20 qui sont favorables au tracé par Audincourt ; le trafic de la vallée se fait déjà par Voujeaucourt ; la subvention peut être

étalée sur plusieurs années. Et pour finir lorsque dernièrement, il a été question de changer notre chef-lieu d'arrondissement, notre montagne n'a pas hésité à demander le maintien de Montbéliard».

Le 18 février 1872, le conseil municipal de Mandeure vote une subvention de 5.000 francs pour le chemin de fer d'Audincourt à Saint-Hippolyte.

Le 11 mars 1872, le conseil municipal de Mathay vote une subvention de 10.000 francs pour le chemin de fer d'Audincourt à Saint-Hippolyte (voir page 3).

Le 8 mai 1879, le conseil municipal de Bourguignon vote une subvention de 1.000 francs.

De nombreuses entreprises et des particuliers subventionneront cette ligne de chemin de fer.

En 1875, un groupe de négociants et d'industriels des vallées d'Hérimoncourt et Blamont, à la tête desquels se trouvent les établissements Peugeot, crée une société pour la réalisation de deux lignes de tramway, d'Audincourt à Hérimoncourt et d'Audincourt à Valentigney.

Finalement en cette même année 1875, le conseil général approuve le premier projet, car il est soutenu par tous les maires et les industriels de Voujeaucourt à Saint-Hippolyte parce qu'il rallie la gare de Montbéliard et la ligne de Mulhouse à Dijon plus rapidement et c'est bon pour les affaires. En même temps le conseil général invite les communes à voter, en plusieurs années, les crédits nécessaires à cette construction.

Le 23 juin 1872, le conseil municipal de Voujeaucourt vote une subvention de 7.000 francs et l'abandon gratuit de tous les terrains communaux qui seront nécessaires à la voie de chemin de fer. Dans le cas où l'on ferait un nouveau pont, le conseil demande expressément l'établissement de deux voûtes supplémentaires, une pour l'écoulement des eaux l'autre pour le passage des voitures.

Le 15 février 1878, le conseil municipal de Voujeaucourt confirme la subvention, mais s'inquiète du nouveau tracé sur la commune qui à son avis porte beaucoup de préjudice aux terrains communaux.

Finalement le 2 avril 1879, le conseil municipal refuse de payer la subvention vu que l'ancien tracé parcourait les terrains de la commune sur une longueur de 1,5 Km, tandis que le dernier tracé tout en partant du même point, coupe les propriétés sur une longueur de 6 à 7 Km.

La voie rejoint la ligne Montbéliard à Besançon 200 mètres avant le pont ferroviaire au-dessus de la route de Voujeaucourt à L'Isle-sur-le-Doubs (le CD 126) et à 7,361 Km de la gare de Montbéliard.

Ce projet est financé par l'état, le conseil général, les communes et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ( P.L.M. ) qui est concessionnaire de la ligne.

La compagnie du P L M est la plus importante compagnie de chemins de fer de France, elle fut créée le 11 avril 1857 par la fusion de plusieurs compagnies de l'Est de la France.

Le conseil municipal de Montbéliard, considérant que Montbéliard est le point de jonction des lignes de Paris, par Besançon ou Belfort, et de la Suisse par Delle, souhaite que Montbéliard soit tête de ligne pour le chemin de fer de Saint-Hippolyte. Cette demande faite au Ministre des travaux publics, et à la compagnie du P.L.M., en 1885, est acceptée.

La ligne s'appellera alors **«CHEMIN DE FER DE MONTBÉLIARD A SAINT-HIPPOLYTE»**



## *Le 2<sup>ème</sup> projet d'Audincourt à Saint-Hippolyte avec deux variantes.*

### **CE PROJET D'AUDINCOURT A SAINT-HIPPOLYTE EST LE PLUS ANCIEN CAR IL DATE DU 10 FÉVRIER 1865.**

Dans la 1<sup>ère</sup> variante appelée aussi 1<sup>er</sup> projet par Audincourt, la ligne traversait le Doubs à Valentigney à l'emplacement du nouveau pont, une gare se situait à proximité de la piscine, la voie passait aux Bruyères, longeait la rivière jusqu'à Mathay en passant par Saint Symphorien, pour arriver au croisement de la rue de la Roche et rue Saint Paul, longeait cette dernière pour reprendre le tracé actuel au milieu de la plaine, la gare se situant à la place de l'école primaire.

Une 1<sup>ère</sup> variante bis, depuis la gare située vers la piscine de Valentigney : la voie rejoignait Mandeure en traversant le Doubs derrière le Super U, ensuite elle passait derrière le village de Mandeure pour arriver au théâtre, puis le tracé était identique à la variante 2.

Cette variante 1 bis est celle dont débat le conseil municipal de Mathay, le 11 mars 1872, quand il mentionne les trois ponts sur le Doubs (voir page 3 et 4).

La 2<sup>ème</sup> variante appelée aussi 2<sup>ème</sup> projet de ligne par Audincourt était raccordée à la ligne Montbéliard, Audincourt, Delle, Porrentruy. Ensuite la ligne passait le long de la route nationale 437, jusqu'à Mandeure. Une gare se situait en face du pont de Beaulieu. Depuis Courcelles la voie passait derrière Mandeure jusque devant la théâtre romain. Une gare se situait en face des cités de la Papeterie, puis la voie ferrée longeait le Doubs depuis le théâtre romain jusque derrière le cimetière de Mathay où un pont enjambait la rivière. Ensuite la voie traversait la route nationale 437 au niveau du bureau de tabac et reprenait le tracé actuel au milieu de la plaine.

Il n'y avait pas de gare à Mathay, et le conseil municipal en réclamera une le 11 mars 1872 (voir page 4).



## *Le conseil municipal de Mathay contre le chemin de fer en 1869.*

Le 16 juillet 1869, le maire Granjon Jean-Baptiste expose au conseil municipal «Que l'administration a déjà appelé à diverses reprises l'attention du conseil municipal sur le projet d'un chemin de fer d'intérêt local entre Audincourt et Saint-Hippolyte, que pour assurer l'exécution de la ligne dont il s'agit il ne reste qu'à obtenir des communes et industriels intéressés la part de concours qui leur incombe dans la dépense. Pour faciliter autant que possible la création des ressources nécessaires, l'administration supérieure est disposée à accueillir favorablement les demandes en délivrance de bois, soit qu'il s'agisse d'enlèvement d'arbres dépérissant dans les affectations à venir, soit qu'il s'agisse de coupes extraordinaires dont le produit n'avait pas encore de destination déterminée.

M. le maire invite en conséquence le conseil municipal à faire connaître d'une manière précise la somme qu'il entend mettre à la disposition de l'administration pour concourir à la dépense du chemin de fer à établir.

Le conseil : considérant que l'établissement du chemin de fer arrivant à Saint-Hippolyte (1<sup>er</sup> projet par Audincourt) contribuerait dans une large mesure à la prospérité du pays en facilitant et en assurant les transactions industrielles.

Vu cependant que si la ligne du chemin de fer s'établissait, traversant le territoire de la commune sur toute la longueur qui est de cinq à six kilomètres et surtout enjambe les parties dans les meilleurs terrains du territoire de Mathay, ça nous serait beaucoup plus nuisible qu'avantageux attendu que nos parcelles sont déjà trop morcelées, vu aussi que nous serions obligés de prendre de trop grands détours pour prendre les passages à niveau de nos propriétés divisées par la ligne du chemin de fer, et vu que nos propriétés sont déjà trop divisées par les chemins vicinaux, qu'en conséquence il n'y pas lieu de voter en faveur de l'œuvre dont il s'agit».



## *Le conseil municipal est réservé mais vote une subvention en 1872.*

Le 11 mars 1872, le maire de Mathay Granjon Jean-Baptiste expose au conseil municipal «que le tableau provisoire des chemins de fer d'intérêt local à établir dans le département, dressé par le conseil général comprend une ligne allant de Saint-Hippolyte à Audincourt et passant sur le territoire de la présente commune sur une longueur de six à sept kilomètres sur un premier projet, et sur un deuxième projet environ deux kilomètres.

Le premier projet dont nous venons de parler plus haut serait très onéreux pour la dite commune, attendu que :

**1/** Le village de Mathay serait enclos entre la rivière du Doubs, et la ligne du chemin de fer environ cinq cents mètres de terrains en largeur, et sur toute la longueur du village environ de deux kilomètres. Plus sur une longueur à partir du village de Mathay de trois à quatre kilomètres et une surface de terrains en largeur de cent cinquante mètres en moyenne et des terrains pour ainsi dire de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe entre la ligne du chemin de fer et le Doubs.

**2/** Vu aussi que nous serions obligés de demander des passages à niveau dans nos chemins vicinaux ruraux dont la ligne du chemin de fer nous couperait dix chemins qui sont cependant tous très utiles sans pouvoir s'en dispenser pour fruíement et défruíement des propriétés particulières à moins d'établir d'autres chemins qui coûteraient très cher, ou d'établir des passages à niveau dans tous nos chemins qui coûteraient encore énormément, n'en pas faire serait trop gêner la circulation dans les propriétés particulières pour l'agriculture.

**3/** Que pour le deuxième projet passant à droite du village, de Saint-Hippolyte à Audincourt, traversant le Doubs derrière l'église de Mathay, serait plus favorable pour la dite commune, vu l'exposé ci-dessus, et plus encore pour la compagnie du chemin de fer, attendu que d'après l'avis du conseil de Mathay, on pourrait se dispenser d'établir trois ponts sur le Doubs, un seul suffirait derrière l'église en traversant le territoire de Mandeure, se dirigeant sur Bélieu (Beaulieu), longeant le coteau au-dessus du chemin N° 42 (RN 437) de Mathay à Audincourt ; beaucoup moins de passages à niveau , et les terrains bien meilleur marché.

**4/** Que l'exécution de cette ligne est subordonnée aux ressources dont pourrait disposer le département et les communes intéressées, et que le conseil municipal est invité à délibérer sur le chiffre du contingent que la commune pourrait disposer ou fournir dans le cas de l'établissement d'une ligne de chemin de fer, ou le projet dont il s'agit viendrait à se réaliser.

Le conseil considérant les avantages du 2<sup>ème</sup> projet plus favorable pour la commune de Mathay, desservant son territoire, de Mandeure, Valentigney et Audincourt communiquant avec Montbéliard, Audincourt, Pont de Roide, à Saint-Hippolyte et se rattachant au réseau de la ligne de Besançon.

Vu l'état de la situation financière de la commune dressé par le receveur municipal, et certifié par monsieur le maire ; a délibéré ce qui suit :

La commune de Mathay s'engage à contribuer bien entendu pour le deuxième projet de la ligne du chemin de fer énoncé ci-dessus jusqu'à concurrence des sommes de 2.521,28 francs à prendre sur les sommes versées par la commune pour l'équipement et armement des gardes nationaux mobilisés qui étaient touchées par la commune en cinq annuités, et plus la somme de 7.478,72 francs, total 10.000 francs à ces conditions ci-contre déjà annoncées ci-dessus :

1/ Que la ligne du chemin de fer passant sur le territoire de Mathay, environ deux kilomètres de longueur et traversant avec un pont la rivière du Doubs derrière l'église de Mathay, et passant sur le territoire de Mandeure, Valentigney, etc.. serait le seul projet pour lequel la commune vote cette somme de 10.000 francs.

2/ Que la compagnie du chemin de fer établisse une gare à Mathay pour desservir cette dite commune, Bourguignon et Mandeure.



## *La participation financière de Mathay, une longue histoire 24 ans.*

### **LA SUBVENTION POUR LE PROJET D'AUDINCOURT A SAINT-HIPPOLYTE EST CONFIRMÉE EN 1879.**

Le 11 mars 1872, le Maire Granjon Jean-Baptiste et le conseil municipal de Mathay vote une subvention de 10.000 francs pour le chemin de fer d'Audincourt à Saint-Hippolyte.

Le 9 mai 1879, le conseil municipal présidé par le maire Jean-Baptiste Granjon, confirme la subvention de 10.000 Francs pour la construction du chemin de fer d'Audincourt à Saint-Hippolyte.



## *La municipalité refuse de payer car le projet a changé.*

Le 4 janvier 1885, le préfet réclame par lettre au conseil municipal le versement de la subvention.

Le 12 janvier 1885, le maire Marcoux Flavien et le conseil municipal refuse de voter le versement de la subvention «car la ligne passe sur une toute autre partie du territoire de la commune que celle où le chemin de fer se trouve établi aujourd'hui, et qu'ensuite les membres du conseil qui étaient tous présents se sont refusés de signer la subvention qui était présentée par le conseil général».

Le 6 février 1886, le préfet adresse au conseil une nouvelle lettre «ordonnant la mise en demeure de la commune de Mathay à voter la somme de 9063,50 francs. Laquelle somme la commune s'est engagée par délibération du 9 mai 1879 à fournir à titre de subvention pour la construction de la ligne de chemin de fer de Voujeaucourt à Saint Hippolyte». Le conseil municipal réuni le 14 février «fait connaître au préfet qu'une délibération en date du 12 janvier 1885, rappelle que les conditions n'ont pas été remplies, la commune n'est nullement obligée de fournir cette subvention et à l'unanimité des membres présents, refuse l'ouverture de budget».

Le 7 novembre 1887, le maire Marcoux Flavien et le conseil municipal refuse d'inscrire les 300 francs au budget additionnel au titre de la subvention de la ligne de chemin fer, demandés par le préfet.



## *La municipalité avance de nouveaux arguments pour ne pas payer en 1891.*

Le 1<sup>er</sup> mars 1891, nouveau refus du maire Messagier Félicien et du conseil municipal de payer la subvention et le conseil avance de nouveaux arguments «Dans la délibération du 11 mars 1872 le conseil a voté aucune somme autre que pour le projet d'Audincourt à Saint-Hippolyte. Plus explicite encore tout à fait conditionné ; il y est dit entre autre chose que la ligne de chemin de fer passant sur le territoire de Mathay, environ deux kilomètres de longueur, traversant avec un pont la rivière du Doubs derrière l'église de Mathay, et passant sur les territoires de Mandeure et Valentigney etc, etc, serait le seul projet pour lequel le conseil vote la somme de 10.000 francs. Plus loin le conseil accentue encore sa pensée «aucun vote pour le projet de Voujeaucourt à Saint-Hippolyte c'est à dire le 1<sup>er</sup> projet».

La commune de Mathay ne saurait être tenue au paiement de la somme de 10.000 francs puisqu'elle n'a pris d'engagement que pour le tracé d'Audincourt.

Le conseil fait remarquer en outre, que bien qu'une gare soit établie dans la commune, le tracé actuel ne procure pas aux habitants les avantages qu'ils étaient en droit d'espérer par l'adoption du premier projet, en raison de l'éloignement de la gare, avantages qui seuls avaient motivé son vote de 10.000 francs par la délibération du 11 mars 1872.



## *La municipalité invoque de nouveaux arguments pour ne pas payer en 1893.*

Le 9 mars 1893, par une lettre le préfet réclame le versement de la subvention de 10.000 Francs en vertu de la délibération du 2 mai 1879.

Le maire Marcoux Flavien et le conseil municipal ont trouvé un nouveau motif de refuser de payer.  
«Le conseil constate que cette délibération mentionne bien que onze conseillers municipaux étaient présents, mais que le procès verbal de la séance n'a été signé que par le maire et quatre conseillers. Cette délibération est-elle valable ? Elle a été prise sous la loi du 18 juillet 1837 qui stipule : Que les délibérations se prennent à la majorité des voix. Elles seront signées par tous les membres présents à la séance.  
Que la loi du 5 avril 1884 porte : Sont nulles de plein droit les délibérations prises en violation de la loi».



## *Epilogue au conseil de préfecture en 1896.*

La municipalité et le maire Marcoux Flavien refusent toujours de payer et prennent l'avocat Bisontin Francey pour défendre ses intérêts face au conseil de préfecture qui a lieu en 1896.

Les conseils de préfecture sont les ancêtres des tribunaux administratifs créés en 1953.

La municipalité est dispensée de verser la subvention réclamée par l'état au motif que ladite subvention a été votée pour un autre projet non réalisé et que la délibération n'a pas été signée par tous les membres présents du conseil municipal, elle est donc nulle en vertu de la loi du 18 juillet 1837.

Les 80 francs d'honoraires de l'avocat Francey lui seront payés en août 1902.



## *Les travaux sur le territoire de Mathay de 1879 à 1883.*

En mai 1879, les géomètres commencent à piqueter l'emprise de la voie qui parcourt le territoire de la commune sur une longueur de 6,5 kilomètres.

Les terrains de l'emprise de la ligne seront payés aux propriétaires, pour les derniers en janvier 1887.

En novembre 1880, les travaux démarrent, plus de 600 ouvriers y participent, ils logent chez les habitants des villages de Voujeaucourt, Mathay et Bourguignon.

Mathay en loge 200 qui représentent le tiers de la population du village, qui compte 717 habitants. Ce sont des italiens terrassiers et maçons qui déménagent en fonction de l'avancement des travaux.

L'abbé Marion Henri note dans son cahier intitulé : «Recherches historiques sur Mathay» «Durant cette année 1881, Mathay loge au-delà de deux cents ouvriers italiens, qui travaillent au chemin de fer».



## *Des travaux supplémentaires et des imprévus à Mathay.*

### **LA PLATE-FORME DE LA GARE DE MATHAY.**

Le 26 juillet 1881, les entrepreneurs de travaux Meyrueis et Ribot adressent au préfet une requête au sujet du terrassement de la plate-forme de la gare de Mathay : le volume de terrassement a considérablement augmenté suite à plusieurs modifications des voies et le manque de plans de profils de terrains qui a amené un volume supplémentaire de 25.581,88 m<sup>3</sup> à 0,40 francs le m<sup>3</sup> soit 10.232,75 francs.

Le conseil de préfecture sur la proposition des ingénieurs des travaux publics alloue 4.989,16 m<sup>3</sup> à 0,40 francs le m<sup>3</sup> soit 1.995,66 francs.

### **LE PONT DE ROMONT A MATHAY.**

Le 26 janvier 1886, les mêmes entrepreneurs adressent une requête au préfet au sujet de l'élargissement du pont de Romont demandé par lettre le 12 septembre 1884 comme étant une modification à charge des entrepreneurs alors que les travaux ont été réceptionnés le 20 décembre 1883. Les entrepreneurs estiment que ce n'est pas une modification à leur charge, mais une reconstruction qui a été réalisée fin 1884, et ils réclament le paiement des travaux qui s'élèvent à 422,62 francs.

Le conseil de préfecture donne son accord pour le versement de la somme demandée.

### **LA TRANCHÉE ENTRE VOUJEAUCOURT ET MATHAY.**

Le 26 janvier 1886, les mêmes entrepreneurs adressent une requête au préfet au sujet de la tranchée entre Voujeaucourt et Mathay et le raccordement de la voie à la voie de Belfort à Dijon. Sur la tranchée, les volumes extraits et leurs natures sont contestés : roches tendres extraites à la pioche, ou à la pince et roches dures extraites à la mine, et le volume de terre végétale. Pendant la durée des travaux et la pose de mines, deux poseurs-gardes ont assuré la sécurité des trains sur la ligne Belfort-Dijon aux frais des entrepreneurs.

Les réclamations des entrepreneurs portaient aussi sur le volume de ballast posé tout au long de la ligne.



*Les travaux provoquent des dégâts dans tous les villages.*

#### **A MATHAY EN 1881.**

Le 14 août 1881, le maire Granjon Jean-Baptiste et le conseil municipal proposent de demander des dommages et intérêts à Ribot, entrepreneur pour les dégâts causés par les ouvriers Italiens à la conduite des eaux (des fontaines) au lieu dit «Aux Varoilles» comme étant responsable de ses ouvriers.

La presque totalité de ces plaintes seront réglées par le conseil de préfecture.



*L'inauguration de la ligne de Montbéliard à Saint-Hippolyte en 1886.*

L'inauguration et la mise en service de la ligne ont lieu **le dimanche 19 septembre 1886**. Toutes les gares de la ligne sont décorées et le train inaugural fait un arrêt dans chacune d'elles. De grandes fêtes sont organisées à Pont de Roide et Saint Hippolyte, avec discours du député montbéliardais Viette Jules (1843-1894), originaire de Blamont. Il sera cinq fois ministre de 1887 à 1893, des travaux publics (c'est lui qui créa l'enseignement professionnel) et de l'agriculture (il fera reconnaître la race Montbéliarde lors de l'exposition universelle de 1889 à Paris). Viette Jules est le fondateur du journal montbéliardais «Le Quatorze Juillet» qui paraissait le jeudi et le dimanche entre 1879 et 1897.



*Les caractéristiques de la ligne.*

#### **LA LIGNE ET SES SEPT GARES.**

Cette ligne de 26 Km dessert sept gares, Montbéliard, Voujeaucourt, Mathay, Bourguignon, Pont de Roide, Villars-sous-Dampjoux et Saint-Hippolyte.

Les gares voyageurs étaient équipées de deux voies et deux quais, sauf Bourguignon en raison de l'étroitesse entre la falaise rocheuse et la route nationale 437.



# Gare Voyageurs

## LE TERMINUS DE LA LIGNE A SAINT-HIPPOLYTE.

La gare de Saint-Hippolyte, terminus de la ligne, était équipée d'une plaque tournante pour retourner les locomotives, d'un château d'eau et d'une réserve de charbon pour les tenders ; de plus il y avait un dépôt pour l'entretien des voies et du matériel roulant.



## LES 25 PASSAGES A NIVEAU DE LA LIGNE.

La ligne comprend 25 passages à niveau, dont 15 sont équipés de maisonnettes, 1 à Montbéliard, 1 à Voujeaucourt, 4 à Mathay, 2 à Bourguignon, 1 à Vermondans, 1 à Pont de Roide, 1 à Villars-sous-Dampjoux, 1 à Noirefontaine, 1 à Bief, 1 à Nadam, 1 à Saint-Hippolyte.

## LES 16 PONTS DE LA LIGNE.

La ligne est équipée de 14 ponts-rails ou passages sous rails ; 4 à Montbéliard, sur la route de Sochaux, sur l'Allan, sur le canal et sur le chemin de halage du canal ; 4 à Voujeaucourt, sur le Doubs, sur la rue du Collège, sur le C.D 438, sur l'A 36 ; 2 à Mathay aux Intys, sur la rue de la Gare ; 1 à Bourguignon sur le ruisseau le ru ; 2 à Vermondans, sur le Chemin Noir, sur la Ranceuse ; 1 à Noirefontaine sur le Doubs.

Il y a aussi 2 ponts au-dessus de la voie ; 1 à Voujeaucourt pour la rue de Berche et 1 à Mathay pour le chemin de Turchaux.

## LES 2 TUNNELS DE LA LIGNE.

Il y a aussi 2 tunnels ; celui de la Petite Hollande à Montbéliard, long de 536 mètres et celui de Saint Hippolyte sur la commune de Liebvillers, long de 240 mètres.

## LA HALTE DE BIEF EN 1925.

En 1925, une halte est créée à Bief au passage à niveau N° PN.21 et en 1929, une petite gare est construite contre la maisonnette du passage à niveau. Cette gare n'a qu'une voie et qu'un seul quai.

## LE PONT-RAILS DE L'AUTOROUTE EN 1971.

En 1971, un pont rail est réalisé, à Voujeaucourt, lors de la construction de l'autoroute A36.

## LES 3 NOUVEAUX PASSAGES A NIVEAU A PONT DE ROIDE DE 1975 A 1997.

En 1975, un passage à niveau avec barrières automatiques (PN.14 bis) est réalisé sur la nouvelle route de la ZAC de Pont de Roide, à proximité de la caserne de pompiers.

En 1975, un passage à niveau pour piétons est réalisé à la ZAC de Pont de Roide au niveau de la rue «des Cerisiers», ce passage N° PN.14 ter, est équipé de portillons.

En février 1997, la gare de Pont de Roide est démolie, une route est construite et un passage à niveau est réalisé à l'emplacement de la gare, ce passage PN.15 Ter est équipé de feux clignotants.



## *Les transformations à Mathay.*

## UN TRANSPORT PUBLIC PLUS RAPIDE.

Les populations attendaient avec impatience l'arrivée du chemin de fer, car il révolutionnait les moyens de transports, il était confortable et à la portée de toutes les bourses contrairement à la malle-poste ou à la diligence. A cette époque, les seuls moyens de locomotion étaient la marche à pied et la traction animale par chevaux, ânes ou bœufs. Le transport en voiture attelée sur les routes cahoteuses mettait les «reins» à rude épreuve.

Par le train, Montbéliard était à 35 minutes de Mathay, avec la diligence il fallait 1 h 30 et Pont de Roide était à 17 minutes au lieu d'une heure.



## **LA BOUCHERIE DU CHEMIN DE FER EN 1886.**

La boucherie Marcoux Vital qui était située au 30 Grande Rue actuel, changea d'enseigne pour s'appeler «Boucherie du chemin de fer». Aujourd'hui l'enseigne est encore visible sur le mur.

## **LE CAFÉ DE LA GARE EN 1900.**

Le café de la gare qui était situé au 32 rue de la Gare fut construit au début 1900. Cette grosse maison construite en dehors du village, tout près de la gare était probablement prévue pour être un hôtel.

## **L'AVENUE DE LA GARE EN 1886 ET LA RUE DE LA GARE EN 1959.**

Le chemin vicinal N° 5 dit «des Charrières» qui partait de la place de l'église jusqu'au chemin de Lucelans au lieu-dit «les cinq chemins», fut intégré au réseau routier départemental pour la partie comprise de la RN 437 à la gare, il devint le C D. 38 E3. En 1959 il est dénommé «Rue de la Gare». En 2006, il est déclassé et redevient une voie communale. Seul le tronçon de la gare au passage sous-rails fut réellement créé et sur les plans de construction de la ligne, il est appelé «avenue de la Gare».

Cette avenue de la Gare est devenue communale en juillet 1979.

Le terrain entre cette avenue et le talus de la voie était le jardin du chef de gare.

## **L'ENTRETIEN DE LA ROUTE DE LA GARE.**

Le 17 mars 1889, le directeur de la papeterie de Mandeure donne 100 francs par an pendant 3 ans à la commune de Mathay, à titre de subvention pour l'entretien du chemin de la gare. La papeterie de Mandeure est le plus important utilisateur de la gare (voir page 29).

Le 31 mai 1896, la Papeterie de Mandeure donne 400 francs et les Ets Peugeot Frères de Valentigney 25 francs pour l'entretien du chemin vicinal N° 5 entre l'Avenue de la gare et le chemin de grande communication 38.



## *La voie ferrée à Mathay.*

## **LA CÔTE DE VOUEAUCOURT.**

Le dénivelé de la voie entre Voujeaucourt et Mathay est de 66 mètres sur 7 Km entre Voujeaucourt et le sommet de la Prusse, soit une pente moyenne de 9,43 mm/m avec des maximum à 20 mm/m, ce qui aujourd'hui encore limite le tonnage tracté.

## **LES TROIS PONTS DE MATHAY.**

Sur le territoire de la commune, la voie ferrée est pourvue de deux ponts avec la voie au-dessus appelés «ponts rails» ou «passages inférieurs» ou encore «passages sous-rails», le 1<sup>er</sup> aux Intys qui a été restauré en 1977 et le 2<sup>ème</sup> rue de la gare qui a été restauré en 1984. Ils laissent un passage de 4 mètres de large aux véhicules.

Un autre pont surplombe la voie à Turchaux, il a été restauré en 1987.

## **LES CINQ PASSAGES A NIVEAU DE MATHAY.**

Il y a quatre passages à niveau gardés, le N° PN.4 à la Prusse côté Mathay, le N° PN.5 sur le C D 438, le N° PN.6 sur le Chemin de la Roche et le N° PN.7 sur la rue du Maquis.

Il y a aussi un passage à niveau non gardé le N° PN.3 à la Prusse côté Voujeaucourt.

Le garde barrière du passage à niveau N° PN.7 de la rue du Maquis était «Garde-voie» voir page 31.

Aujourd'hui les passages à niveau N° PN.5 sur le CD 438 et les N° PN.3 et PN.4 de la Prusse sont équipés de barrières automatiques, les autres sont non gardés et les quatre maisonnettes ont été vendues.

Le 12 et 13 août 1987, la route de Voujeaucourt (CD.438) est fermée à la circulation pour la rénovation du passage à niveau N° 5. L'opération est reproduite le 12 et 13 avril 2007.

## **LES RAILS SONT CHANGÉS DE 1975 A 1985.**

Les rails sont changés sur toute la ligne de 1975 à 1985. Les anciens rails étaient plus fins et portaient le millésime 1883. La pente de la voie oscille de 4 à 12 millimètres par mètre.

## **LES SEPT AQUEDUCS DE MATHAY.**

A 30 mètres du passage sous rails de la rue de la gare, côté Voujeaucourt, il a été construit un aqueduc de 0,80 m de large, pour protéger la conduite en poterie de 25 cm de diamètre qui alimentait les trois fontaines du bas du village. Six autres aqueducs de 0,60 m et un de 1 m ont été réalisés sous la voie, pour évacuer les eaux d'infiltration.

D'autre part, la source du canal qui se situe au pied du talus entre les gares de voyageurs et marchandises est aménagée pour capter les eaux de ruissellement. Ce canal a été creusé à la pelle et à la pioche de 1855 à 1857, pour assainir les terrains depuis sous Romont en passant sous le CD 438, la rue de la Roche, la rue de Valentigney, la rue du Pont, jusqu'au

Doubs soit 1714 mètres pour 366,87 F. Il a été curé en 1865 pour 303,40F, en 1879 pour 583,50F, en 1914, en janvier 1962 et en août 1983 pour 60.000 F.

### **LA GARE VOYAGEURS DE MATHAY.**

Le rez-de-chaussée de la gare voyageurs est occupé par une salle d'attente, un guichet de vente de billet, un bureau pour le télégraphiste et un bureau pour le chef de gare. L'étage est aménagé en logement pour le chef de gare. Un puits de 22 m, creusé à côté de la gare voyageur permet l'alimentation en eau.

### **LES VOIES DE LA GARE.**

Depuis le passage sous-rails jusqu'à la sortie de la gare marchandises, il y avait deux voies pour permettre le croisement des trains. De plus il y avait cinq voies pour les marchandises, dont une pour peser les wagons sur le pont bascule de 25 tonnes.

La gare voyageurs possède deux voies et deux quais, le N° 1 sur la voie 1 côté gare pour les voyageurs en provenance de Montbéliard et à destination de Saint-Hippolyte ; le N° 2 sur la voie 2 à l'opposé pour les voyageurs en provenance de Saint-Hippolyte et à destination de Montbéliard.

### **LA LAMPISTERIE OU «PETITE VITESSE» DE MATHAY.**

Le quai N° 2 est équipé d'un petit bâtiment de 9,60 m par 3,50 m que les chefs de gare appelaient «la petite vitesse». Au milieu se trouve une salle d'attente de 3,80 m par 3,50 m ouverte sur toute la longueur côté voie. Du côté gauche il y a le local du matériel et à droite le local de la lampisterie. Ces locaux sont toujours propriété de la SNCF.

### **LA GARE MARCHANDISES DE MATHAY.**

La gare marchandises était équipée d'un quai couvert de 15 m et un autre découvert de 20 m. Elle était pourvue d'un pont bascule de 25 tonnes pour les wagons et d'une guérite de 4 X 4 m qui servait de magasin de la voie.



## *Le conseil municipal demande au PLM le curage de deux fossés en 1927.*

Le 12 mai 1927, le maire de Mathay Busson Marcel et le conseil municipal décident «de demander à la compagnie du PLM de vouloir bien faire procéder au curage de deux fossés de drainage suivants : l'un entre la gare des voyageurs et la gare de marchandises de Mathay, l'autre au-delà de la gare des marchandises côté Bourguignon».



## *Trafic voyageurs de 1886 à 1938.*

### **DES TRAINS «MIXTES» DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES JUSQU'EN 1930.**

Jusque dans les années 1930, les trains étaient du type MV car ils comprenaient des wagons de Marchandises et des wagons de Voyageurs. Ils étaient appelés aussi trains mixtes.

Le premier et le dernier train de la journée remorquaient un wagon postal.

Les jours de foire à Pont de Roide, le train comprenait deux ou trois wagons supplémentaires et il était bondé d'une foule hétéroclite de paysans, ouvriers et commerçants avec leurs bagages. Les wagons à bestiaux étaient bien remplis et la locomotive à vapeur avait bien du mal à tirer ces convois surchargés. Malgré de nombreuses réclamations la compagnie du PLM a toujours refusé de mettre en place des trains supplémentaires.

### **UN CONFORT SPARTIATE EN 3<sup>ÈME</sup> CLASSE.**

Les wagons de 3<sup>ème</sup> classe étaient en bois, parfois il y avait des vitres cassées, elles n'étaient jamais changées. Des clous ressortaient des banquettes et le sol était maculé d'huile et de graisse ce qui favorisait les glissades et les chutes. En hiver le chauffage arrivait rarement à tempérer les wagons. Le confort était vraiment spartiate !

Malgré ces inconvénients et les retards fréquents, que l'on retrouve sur toutes les lignes secondaires des différentes compagnies, le train avait du succès.

### **LES RETARDS LÉGENDAIRES DES TRAINS.**

Les retards concernaient principalement les trains mixtes (marchandises-voyageurs). Dans chaque gare, les employés déchargeaient et chargeaient des dizaines de paquets et colis en tous genres. De plus il fallait manœuvrer pour décrocher ou accrocher les wagons de charbon ou de bois, l'accostage était parfois violent ce qui secouait fortement les voyageurs et provoquait des chutes, quelquefois même les vitres du wagon volaient en éclats. Le train ne partait que lorsque toutes ces manutentions, qui prenaient beaucoup de temps, étaient achevées et les retards s'additionnaient au fil des gares.

Pendant les arrêts en gare, certains en profitaient pour se dégourdir les jambes ou boire un coup ou satisfaire un besoin naturel, et régulièrement pour rattraper le retard, le train repartait avant le coup de sifflet du chef de gare en laissant un voyageur éberlué ou courant en gesticulant sur le quai.

Les trains avaient beaucoup de peine à monter la côte de Voujeaucourt à la Prusse. Il arrivait souvent que le mécanicien fasse reculer le convoi pour reprendre son élan. Parfois, après plusieurs tentatives infructueuses, une 2<sup>ème</sup> locomotive venait pousser le train jusqu'au sommet de la côte. Tous ces imprévus provoquaient des retards importants.

### UN PROTOTYPE D'AUTORAIL EN 1907.

De 1907 à 1914, une automotrice à vapeur Purrey de 12 places en 1<sup>ère</sup> classe et 36 places en 3<sup>ème</sup> classe était en service sur cette ligne, c'est l'ancêtre de l'autorail.

Cette automotrice à Vapeur a été fabriquée à quatre exemplaires par les établissements Buffaud & Robatel pour le PLM, et elle a été expérimentée sur les lignes secondaires

Nous n'avons pas retrouvé sur quels créneaux horaires circulaient ces différents trains qui étaient en service à la même époque.

### LES RÉDUCTIONS TARIFAIRES EN 1921.

En 1921, l'état et les compagnies ferroviaires signent un accord sur les réductions tarifaires pour les familles nombreuses. Les compagnies ferroviaires accordent des cartes de réduction de 30 à 75 % du prix d'un billet de transport aux familles nombreuses qui la lui réclament, et l'état verse aux compagnies une compensation pour combler le manque à gagner.

Cette carte est délivrée sans condition de ressources et les réductions sont de : 75 % pour une famille de 6 enfants mineurs à charge, 50 % pour une famille de 5 enfants, 40 % pour une famille de 4 enfants et 30 % pour 3 enfants. Une réduction de 30 % sur les billets de seconde classe est accordée à vie aux parents ayant élevé 5 enfants ou plus.

En 1999, cette carte de réduction est étendue aux familles mono-parentales ou recomposées.

En 2008, un prix forfaitaire de 18 € est demandé par famille, quel que soit le nombre de cartes à fournir.

En 2008, l'état verse 70 millions d'Euros pour 3 millions de porteurs de cette carte qui représentent environ 1,4 millions de familles.

En avril 2008, le gouvernement tente de supprimer cette carte. Devant le tollé des associations et des partis politiques, la carte est maintenue, mais le financement sera assuré par un prélèvement sur les bénéfices de la SNCF.

### LA MUNICIPALITÉ DE MATHAY PROTESTE CONTRE LES CONDITIONS DE VOYAGE EN 1927.

Le 19 janvier 1927, le maire de Mathay Busson Marcel expose au conseil municipal «Que de nombreuses plaintes concernant l'état de délabrement, l'éclairage défectueux et la propreté douteuse du matériel roulant utilisé sur la ligne de Montbéliard à Saint-Hippolyte lui ont été adressées depuis quelque temps.

Le conseil municipal d'accord en tous points avec les observations présentées ci-dessus, décide de protester contre cet état de choses auprès des autorités administratives afin que celles-ci en saisissent le service du contrôle».

### HORAIRES DES TRAINS A L'OUVERTURE DE LA LIGNE EN 1886

DÉPART			GARES	ARRIVÉE		
6 h 19	12 h 30	21 h 04	MONTBÉLIARD	5 h 23	17 h 56	23 h 30
6 h 33	12 h 44	21 h 17	VOUJEAUCOURT	5 h 14	17 h 47	23 h 00
6 h 54	13 h 14	21 h 38	MATHAY	4 h 51	17 h 23	22 h 38
7 h 03	13 h 32	21 h 47	BOURGUIGNON	4 h 42	17 h 14	22 h 20
7 h 10	13 h 48	21 h 54	PONT DE ROIDE	4 h 34	17 h 06	22 h 03
7 h 20	14 h 07	22 h 04	VILLARS-SOUS-DAMPJOUX	4 h 24	16 h 56	21 h 44
7 h 35	14 h 22	22 h 19	SAINT-HIPPOLYTE	4 h 08	16 h 40	21 h 19
ARRIVÉE			GARES	DÉPART		

## HORAIRES DES TRAINS EN OCTOBRE 1916

KM DÉPART			GARES	ARRIVÉE		KM
0	6 h 47	18 h 47	MONTBÉLIARD	6 h 18	18 h 18	32
5	7 h 02	19 h 02	VOUJEAUCOURT	6 h 06	18 h 06	27
15	7 h 28	19 h 28	MATHAY	5 h 40	17 h 40	17
18	7 h 38	19 h 38	BOURGUIGNON	5 h 25	17 h 25	14
21	7 h 46	19 h 46	PONT DE ROIDE	5 h 15	17 h 15	11
25	7 h 56	19 h 56	VILLARS-SOUS-DAMPJOUX	5 h 05	17 h 05	7
32	8 h 11	20 h 11	SAINT-HIPPOLYTE	4 h 50	16 h 50	0
KM	ARRIVÉE		GARES	DÉPART		KM

## HORAIRES DES TRAINS EN OCTOBRE 1926

DÉPART				GARES	ARRIVÉE			
7 h 10	11 h 40	15 h 54	19 h 45	MONTBÉLIARD	6 h 46	8 h 45	14 h 36	19 h 16
7 h 23	11 h 55	16 h 09	20 h 05	VOUJEAUCOURT	6 h 37	8 h 37	14 h 27	19 h 07
7 h 43	12 h 16	16 h 29	20 h 26	MATHAY	6 h 16	8 h 17	14 h 03	18 h 42
7 h 51	12 h 23	16 h 37	20 h 35	BOURGUIGNON	6 h 08	8 h 09	13 h 54	18 h 33
8 h 04	12 h 33	16 h 45	20 h 45	PONT DE ROIDE	6 h 01	8 h 02	13 h 47	18 h 26
8 h 13	12 h 43	16 h 54	20 h 55	VILLARS-SOUS-DAMPJOUX	5 h 52	7 h 53	13 h 39	18 h 17
8 h 19	12 h 51	17 h 00	-	BIEF (halte)	-	7 h 46	13 h 32	18 h 10
8 h 27	13 h 00	17 h 08	21 h 09	SAINT-HIPPOLYTE	5 h 40	7 h 38	13 h 23	18 h 01
ARRIVÉE				GARES	DÉPART			

## HORAIRES DES TRAINS EN 1936

DÉPART		GARES	ARRIVÉE	
7 h 01	19 h 57	MONTBÉLIARD	6 h 41	19 h 51
7 h 14	20 h 17	VOUJEAUCOURT	6 h 32	19 h 42
7 h 24	20 h 38	MATHAY	6 h 11	19 h 17
7 h 32	20 h 47	BOURGUIGNON	6 h 03	19 h 08
7 h 45	20 h 57	PONT DE ROIDE	5 h 56	19 h 02
7 h 54	21 h 09	VILLARS-SOUS-DAMPJOUX	5 h 47	18 h 53
8 h 00	21 h 15	BIEF	5 h 41	18 h 47
8 h 08	21 h 21	SAINT-HIPPOLYTE	5 h 35	18 h 38
ARRIVÉE		GARES	DÉPART	



### *Petite chronique de trains 1889-1938.*

La compagnie du PLM, nommait la ligne de Montbéliard à Saint-Hippolyte **«La petite vitesse»** ce qui voulait dire «marchandises en régime ordinaire» ; les bordereaux de livraisons de marchandises portaient tous cette appellation.

Les anciens qui prenaient le train, disaient «Je prends la petite vitesse».

La ligne était empruntée par une majorité de la population, pour se rendre à la foire de Pont de Roide ou à Montbéliard et les ouvriers pour se rendre aux usines Peugeot de Bart et de Sochaux.

A l'occasion de l'exposition universelle de 1889 à Paris, la compagnie du PLM met un train spécial au départ de Besançon le 12 octobre à 22 h, arrivée à Paris le 13 à 8 h. Retour le 20 octobre à 22 h, arrivée à Besançon le 21 à 8 h.

A l'occasion de la fête nationale du 14 juillet 1903 à Paris, le PLM met un train spécial au départ de Montbéliard le 11 juillet à 21 h 45, arrivée à Paris le 12 à 9 h 20. Retour par les lignes régulières.

Du 18 au 21 janvier 1912, les grosses chutes de neige provoquent des retards très importants des trains.

En mai 1912, les fréquents retards des trains firent rater les correspondances aux voyageurs. En novembre 1912 deux trains sur trois accusent trente minutes de retard, sur toutes les lignes du PLM. Le ministre des Travaux Publics rappelle à l'ordre la société.

Pendant la guerre de 1914-1918, les combats étaient proches, le Doubs et la Haute-Saône sont déclarés «Zone militaire»

Du 6 avril 1916 à la fin de la guerre, il faut un sauf-conduit délivré par l'autorité militaire pour se déplacer en train, et dans chaque gare un commissaire de gare est chargé d'établir une autorisation spéciale aux détenteurs du sauf-conduit. Cette autorisation est donnée pour des cas bien précis ; intérêts privés graves avec justificatifs, besoins du service des armées, besoins généraux des populations, ravitaillement, santé, services administratifs. Tous ceux qui ne peuvent se justifier sont refoulés et s'ils sont déjà dans un train, repartent dans l'autre sens à leurs frais.

En septembre 1918, de nombreux trains de troupes américaines passent à Montbéliard.

Du 26 octobre 1918 au 12 janvier 1919, de nombreux convois de prisonniers de guerre qui rentrent d'Allemagne, passent à Montbéliard. Les trains s'arrêtent pour déposer des blessés à l'hôpital, la majorité d'entre eux meurent sur place.

Le 26 octobre 1919, depuis dix jours les trains en provenance de Paris accusent des retards de deux à trois heures, ce qui entraîne des perturbations dans les correspondances et la distribution du courrier.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1925, les importantes chutes de neige perturbent le trafic ferroviaire.

Le 6 août 1913, la compagnie des chemins de fer d'intérêt local du territoire de Belfort (C.F.B.) met en service une ligne Belfort Sochaux de 16 Km, avec 8 navettes. Le 26 octobre 1926, la C.F.B. met en service un train spécial pour les ouvriers Peugeot, il transporte tous les jours, matin et soir 400 ouvriers. Cette ligne sera fermée le 18 mars 1940 pour le tronçon Sochaux Châtenois, et le 25 mai 1944 pour le second tronçon, ensuite la voie est démontée et remplacée par des autocars.

Les 30 juin et 1<sup>er</sup> juillet 1935, un train-exposition stationne sur une voie de garage de la gare de la petite vitesse (marchandises) de Montbéliard ; il est ouvert au public de 9 h 30 à 12 h et de 14 h à 20 h. Il a pour but de montrer à la population et aux commerçants les produits de l'industrie française et complète ainsi les foires et expositions.

Pour la foire exposition de Montbéliard du 2 au 14 juillet 1936, le PLM offre pendant deux jours 50 % de réduction sur le prix des billets de chemins de fer, en provenance de Belfort, Delle, Dole, Saint-Hippolyte, Miserey, Vesoul, Lure, Mulhouse, Ferrette, Altkirch, Dannemarie, toutes gares de départ Haute-Saône, Vosges, Meurthe et Moselle, Territoire de Belfort.

Pour la finale de la Coupe de France de football entre Sochaux et Strasbourg au stade de Colombes à Paris le 9 mai 1937, la compagnie du PLM met un train spécial au départ de Montbéliard le 9 à 4 h 30 pour arriver à Paris à 10 h. Prix du voyage 74 francs. Un cortège, avec musique en tête, quitte la gare de l'Est jusqu'à la place de la République. Les supporters prennent le train à 12 h à Saint-Lazare pour le stade de Colombes. Retour à Montbéliard dans la nuit. Sochaux gagne par 2 buts à 1 et ramène la coupe. L'équipe de Sochaux réédite l'exploit contre Marseille le 12 mai 2007 au Stade de France.

A partir du 1<sup>er</sup> août 1933 une ligne d'autocars de la société «Monts Jura», créée à Besançon en 1913, est affrétée par la société du P.L.M., de Montbéliard à Maiche, en plus des trains de voyageurs, et un arrêt de bus est créé au croisement de la rue de la gare et la route de Montbéliard à Mathay. Cette ligne de trois navettes journalières comprend quatorze arrêts. Les tarifs des autobus étaient plus élevés que ceux du chemin de fer.

Le dernier train de voyageurs venant de Saint-Hippolyte et se dirigeant à Montbéliard s'arrête en gare de Mathay le mardi 6 décembre 1938 à 19 h 17, après 52 ans de services.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1939 le trafic voyageurs est officiellement arrêté.



## *Les autocars ont du mal à remplacer le train.*

Le 21 décembre 1938, le journal «Le Pays de Montbéliard» se fait l'écho des usagers des autobus. «Nous souhaitons que des mesures d'organisation soient prises concernant les services d'autobus remplaçant les anciennes lignes SNCF Montbéliard-Delle et Montbéliard-Saint-Hippolyte».

Le 25 février 1939, le député F. Peugeot adresse un courrier à la compagnie de transport des «Monts Jura» au sujet des difficultés rencontrées par les usagers des lignes d'autobus, et rappelle la compagnie à respecter ses engagements.

Les reproches qui ont été faits tout au long de la vie de cette ligne de chemin de fer et aux autocars qui l'ont remplacée étaient «les horaires élastiques», les pannes et les annulations de navettes sans prévenir les usagers.

On peut lire dans «Le Pays de Montbéliard» du 21 octobre 1939 : Les services d'autobus passablement désorganisés actuellement font l'impossible pour assurer les liaisons voulues. Pour Hérimoncourt et Maiche, plusieurs liaisons, dans chaque sens, ont lieu chaque jour. Pour Delle et compte tenu de la réglementation de la circulation dans la région frontrière, certaines liaisons, le soir, sont limitées à Morvillars ou Feschés-le-Châtel.



## *La municipalité de Mathay demande la réouverture du trafic voyageurs en 1946.*

Le 13 octobre 1946, le maire de Mathay Busson Henri expose au conseil municipal «Que depuis la création du service d'autobus Montbéliard-Maïche vice versa ; de nombreuses réclamations sont formulées, dont il importerait de prendre acte pour les transmettre aux pouvoirs publics».

Le conseil municipal, l'exposé du maire entendu :

**1/** Considérant que la suppression du train de voyageurs sur la ligne Montbéliard Saint-Hippolyte et le remplacement de ces trains par un service d'autobus n'a pas donné les résultats attendus.

**2/** Considérant que les services d'autobus présentent pour les voyageurs nombre d'inconvénients dont en particulier l'insuffisance de places avec toutes ses conséquences.

**3/** Considérant que la ligne de chemin de fer de Montbéliard Saint-Hippolyte est uniquement entretenue pour la circulation d'un train de marchandises auquel il est économiquement impossible de suppléer par du transport routier, si l'on veut bien prendre en considération le tonnage transporté par l'un ou l'autre de ces moyens de transport.

**4/** Considérant que les réclamations non seulement locales mais aussi régionales paraissent fondées et qu'en raison de la circulation accrue dans de très fortes proportions depuis ces dernières années pour toutes sortes de causes ; le bon sens dicte à lui seul le rétablissement des trains de voyageurs de Montbéliard à Saint-Hippolyte.

Approuve et se solidarise avec les réclamations de toute une population régionale et émet le vœu de rétablissement par la SNCF des trains de voyageurs sur cette ligne.



## *Le train et les services postaux.*

### **LES CONVOYEURS POSTAUX.**

Cette ligne qui au début devait se nommer «Voujeaucourt à Saint-Hippolyte» pour devenir «Montbéliard à Saint-Hippolyte», a donné lieu à la fabrication de quatre tampons postaux ; «Voujeaucourt à Saint-Hippolyte», «Saint-Hippolyte à Voujeaucourt» et «Montbéliard à Saint-Hippolyte», «Saint-Hippolyte à Montbéliard» pour les convoyeurs postaux qui étaient dans le premier et le dernier train de la journée. Ils affranchissaient le courrier avec le tampon correspondant au sens de marche du train. On retrouve ces quatre tampons sur le courrier de l'époque.

Il existe aussi des tampons d'affranchissement internes à la société du PLM pour chaque gare. Ils étaient libellés «MATHAY PLM» ou «BOURGUIGNON PLM» et on les retrouve sur les cartes postales, ils étaient apposés à côté des tampons postaux.

Le convoyeur postal était chargé de déposer les sacs de courrier le matin et de les récupérer le soir. Il prenait le courrier déposé dans les boîtes postales des gares. Ce convoyeur ne disposait que d'un banc pour tamponner et trier le courrier.

### **IL N'Y A PAS DE POSTE A MATHAY.**

Avant le 3 mars 1894, le village de Mathay était rattaché à la poste de Bourguignon, ouverte le 17 novembre 1854 au 5 rue des Forges actuel. Et avant ce rattachement il fallait aller chercher le courrier à la poste de Pont de Roide, ouverte en 1835.

### **UNE BOITE POSTALE A LA GARE DE MATHAY EN 1894.**

Le 3 mars 1894, le maire de Mathay Granjon Jean-Baptiste et le conseil municipal vote un crédit de 30 F pour la pose d'une boîte postale publique à la gare de Mathay et 30 francs annuels pour l'indemnité qui doit être payée au Service des Postes. Cette boîte postale a fonctionné jusqu'au 16 janvier 1932.

### **LA TÉLÉGRAPHIE A LA GARE DE MATHAY EN 1889.**

La gare de Mathay est ouverte à la télégraphie privée le 25 octobre 1889, avec le télégraphiste Mailluchet Honeste, ensuite un service téléphonique public est créé à la gare du 1<sup>er</sup> novembre 1908 au 21 décembre 1920 où le maire de Mathay Busson Marcel et le conseil municipal adjuge la gérance du téléphone à Mme Marguet.

Ces deux services sont transférés à l'agence postale ouverte le 1<sup>er</sup> mai 1931 au 4 rue du Maquis actuel (Voir le cahier sur la poste)

### **LA BOITE POSTALE DE LA GARE DE MATHAY EST SUPPRIMÉE EN 1932.**

Le 16 janvier 1932, Le maire de Mathay Busson Henri et le conseil municipal décide «de supprimer la boîte aux lettres de la gare devenue inutile par suite de la création d'une agence postale dans la commune».



## **LE SERVICE POSTAL ET LES TRAINS.**

A partir du 7 mai 1941, le nouvel horaire des trains permet la distribution du courrier le matin, comme avant juin 1940. Le 27 décembre 1943, le service des postes signale dans la presse locale, qu'il ne peut plus utiliser les trains express pour acheminer le courrier ; il utilise les trains de messageries, ce qui explique les retards constatés depuis quelques jours.



## *Le service marchandises de la gare de Mathay.*

### **LA PAPETERIE DE MANDEURE PRINCIPAL CLIENT DE LA GARE DE MATHAY.**

La papeterie de Mandeure était l'utilisateur le plus important de la gare. Elle avait trois de ses employés qui travaillaient à plein temps sur les quais, pour réceptionner le charbon, le bois, la pâte à papier et diverses autres fournitures. Ils expédiaient les produits finis au travers de l'Europe.

Les produits étaient acheminés depuis la papeterie à la gare et vice versa par des navettes de voitures à chevaux, qui s'arrêtaient invariablement devant le café du moulin de Bouton Maria et sa fille Venturini Armande, au 94 rue de l'Europe.

Des employés de la papeterie travaillant à la gare, nous avons retrouvé Jacquenet Cyril et Montagnon Just, tous deux de Mathay.

### **LES AUTRES CLIENTS DE LA GARE.**

La gare assurait l'acheminement de colis en tous genres pour les particuliers et les commerçants de Mathay et Mandeure.

A Mathay, les négociants en vins, Busson Adolphe-Léon, Munier Paul et Jeannin Léon, qui se sont succédés de 1894 à 1961, se faisaient livrer leurs tonneaux de vin du sud de la France, par le chemin de fer.

De 1895 à 1914, M. Busson Adolphe-Léon faisait acheminer par le train, chaque année, plusieurs tonnes de raisin du Gard qu'il vendait aux vigneron de Mathay qui le vinifiaient.

Le 3 février 1940, la SNCF, dans le cadre de l'effort de guerre, met un wagon dans chaque gare, pour la récupération des ferrailles.

De 1945 à 1958, la chaiserie Pierre de Mathay, fabrique de meubles, amenait par camion à la gare, pour expédition, 450 chaises par jour, soit un wagon.

La quincaillerie Vautherot de Beaulieu, se faisait livrer par le chemin de fer.

Jusqu'en 1960, le chef de gare traitait 25 tonnes de marchandises par jour.

Nous n'avons rien retrouvé, auprès de la SNCF, sur le trafic marchandises car le service des archives de la région Est de Strasbourg n'a rien conservé des lignes secondaires.

### **UN LIVREUR DE COLIS A MATHAY DE 1920 A 1937.**

De 1920 à 1937, Gueurey Henri de Mathay qui est cultivateur, est aussi transporteur avec une voiture à cheval. Il livre les colis arrivés ou en partance de la gare pour les particuliers. Sa femme Marie tient le restaurant «Le Vieux Puits».

# Gare Marchandise



## Le matériel roulant.

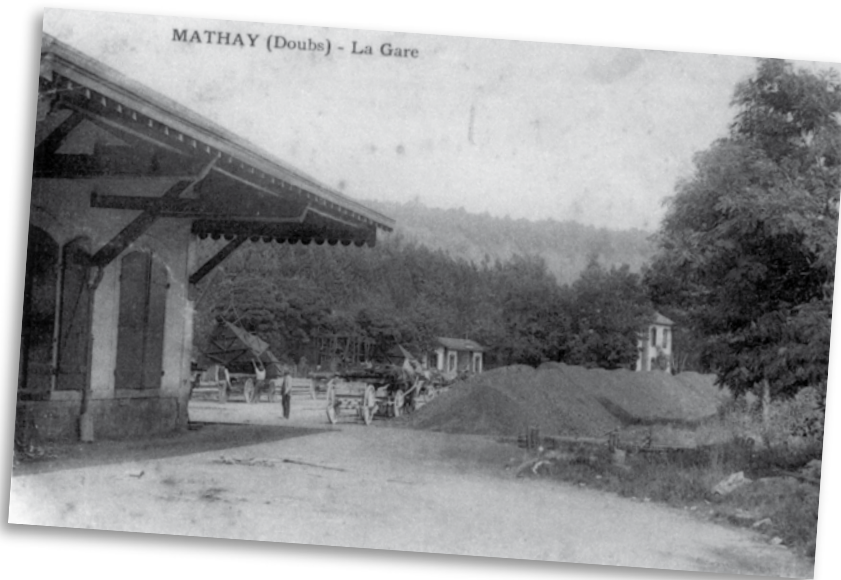
Parmi les locomotives à vapeur qui circulaient sur cette ligne nous trouvons du 19 septembre 1886 à 1945 :

La 030 «Bourbonnais», de 39,600 tonnes et 590 chevaux, fabriquée en 1855.

La 240 A, de 76 tonnes et 1500 chevaux, fabriquée de 1908 à 1911.

De 1907 à 1914 une automotrice à vapeur Purrey de 27 tonnes avec 12 places en 1<sup>ère</sup> classe et 36 places en 3<sup>ème</sup> classe était en service sur cette ligne à titre expérimental.

Cette automotrice Purrey fabriquée à quatre exemplaires par les établissements Buffaud & Robatel pour le PLM a été expérimentée sur les lignes secondaires. Elle pouvait remorquer un wagon, c'est l'ancêtre de l'autorail. La dernière a été déclassée en 1930.



Après la guerre de 1939-1945 la SNCF réorganise ses lignes et son matériel, à partir de 1946 nous trouvons :

- La 230 B, de 65 tonnes et 1025 chevaux, fabriquée de 1901 à 1908. réformée en 1967.
- La 140 C, de 76 tonnes et 1300 chevaux, fabriquée de 1913 à 1918, réformée en 1971.
- La diesel-électriques BB 63.000, de 68 tonnes et 825 chevaux, fabriquée de 1953 à 1971.
- La diesel-électrique CC 72.000, de 114 tonnes et 3600 chevaux, fabriquée de 1967 à 1974.

Depuis décembre 2004, la locomotive de manœuvre de la gare Peugeot de Sochaux, une diesel-électrique BB 63.956 de 68 tonnes qui développe 825 chevaux, est une BB 63.000 en version locomotive de manœuvres.

Les lignes secondaires ont toujours été les parents pauvres des grandes lignes.

Le matériel était vétuste ou déclassé des grandes lignes. Les locomotives étaient à bout de souffle et tombaient souvent en panne.

Les forges de Bourguignon possédaient une petite locomotive à vapeur pour manœuvrer les wagons entre la gare et l'usine.



## Les chefs de gare de Mathay.

- |   |   |
|---|---|
| - <b>M. LALLEMAND Edouard Justin</b> en 1897.       | - <b>M. BUCHER Albert</b>   |
| - <b>M. PÉGEOT Henri</b> de 1919 à 1924.            | - <b>M. VARLET André</b>  |
| - <b>M. LUHIER</b> de 1924 à 1930.                  | - <b>M. DÉPIT Jean</b>  |
| - <b>M. MONNIER</b> de 1930 à 1935.                 | - <b>M. MIGNOT Elie</b> du 1 <sup>er</sup> avril 1967 au 27 mai 1979, |
| - <b>M. CHENAUX Gabriel</b> du 7 avril 1935 à 1947. | dernier chef de gare.   |



## Les employés de la gare de Mathay.

De 1886 à 1939, le chef de gare avait deux employés avec lui. Après le 1<sup>er</sup> janvier 1939, il était seul. Dans les archives de Mathay, nous en avons retrouvé quelques-uns un : Roland Jules, est employé à la gare de Mathay en 1899, et homme d'équipe en 1903, Célestin Sergent en 1907, Pégeot Léon en 1908, Roy Léon en 1910, Melot Georges en 1920, Pégeot Marcel et Saguot en 1935.

Les employés du chemin de fer, originaires de Mathay :

- **TOURNOUX Emile Eugène** est ouvrier au chemin de fer en mai 1883.
- **JOUILLE Séraphin** est brigadier poseur sur le chemin de fer à la vieille Prusse, territoire de Mathay en 1886.
- **GUILLAUME Joseph** est poseur sur la ligne de chemin de fer à Mathay en 1887.

- **BUSSON Auguste**, employé sur la ligne de chemin de fer en 1892.
- **TRIMAILLE Emile** est ouvrier au chemin de fer à Mathay en 1903.
- **SYLVESTRE Alex**, **SYLVESTRE Ulysse** et **LAMBERT Louis** sont poseurs au chemin de fer à Mathay en 1908 et 1911.



### *Les gardes-barrières de Mathay.*

- |                                   |                                     |                                    |
|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| - <b>BUSSON Auguste</b> en 1887   | - <b>LAMBERT Louis</b> en 1910      | - <b>PAMELAIRE Félicie</b> en 1930 |
| - <b>GUILLAUME Joseph</b> en 1889 | - <b>MONTAGNON Alphonse</b> en 1911 | - <b>BERGER EMILE</b> en 1940      |
| - <b>ROLAND Jules</b> en 1895     | - <b>BERGEON Francis</b> en 1920    | - <b>HÉRARD Jean</b> en 1940       |
| - <b>JEUNOT Jules</b> en 1896     | - <b>CAILLET</b> en 1920            | - <b>CURTIT Hermann</b> en 1940    |
| - <b>LAURENT Emile</b> en 1901    | - <b>FROIDEVAUX Charles</b> en 1927 | - <b>JOFFIN Edmond</b> en 1965     |



### *Le garde-voie de Mathay.*

Le garde-barrières du passage à niveau N° 7 de la rue du Maquis est «garde-voie» de Mathay, c'est à dire qu'il a en charge la surveillance de la voie sur le territoire de Mathay.

Le travail du garde-voie consiste à surveiller la portion de ligne qui lui incombe. Le règlement stipule : «La pluie, la neige ou autre intempérie ne peut être un prétexte d'absence pour les gardes-voies, et ils ne peuvent s'éloigner du chemin de fer en aucun instant de la journée, sous peine de renvoi immédiat».

Le garde-voie parcourt sa portion de ligne pour enlever tous les objets qui pourraient gêner la marche des trains, branches, ballots tombés d'un wagon. Il doit ramasser le coke tombé des locomotives. Il doit aussi inspecter les rails et leurs bonnes fixations sur les traverses, et rechercher d'éventuelles cassures, et encore contrôler que rien n'entrave le fonctionnement des aiguillages.

En cas de problème qu'il n'aurait pas pu résoudre, il est porteur d'un drapeau rouge pour arrêter un train.

Toutes les anomalies trouvées sont notées sur un registre qui est consulté par l'ingénieur de la voie lors de sa visite mensuelle.

Le garde-voie peut avoir en charge plusieurs passages à niveau, et, lors de l'arrivée d'un train, il se tient au plus fréquenté d'entre eux.

A Mathay, dans les années 1930 M. Pamelaire était garde-voie.



### *Modification du régime des passages à niveau de Mathay en 1927.*

Le 11 janvier 1927, le maire de Mathay Busson Marcel est avisé d'une modification du régime des passages à niveau N°4 (à la Prusse) et N°6 (sur le chemin de la Roche) qui sont fermés pendant la période de service des trains et ouverts hors période notamment la nuit, seraient désormais fermés pendant la période de nuit et ne seraient ouverts qu'à la demande des passants.

Le conseil municipal, considérant que l'intensité de la circulation ne s'est pas modifiée au passage à niveau N° 6 (Chemin de la Roche) ; qu'elle n'a cessé de s'accroître au passage à niveau N° 4 (la Prusse) en raison des relations entre Voujeaucourt et le centre industriel de Mandeure, Beaulieu et Valentigney, demande que le régime actuel soit maintenu.

Le 12 mai 1927, nouvelle demande de la compagnie du PLM pour les passages à niveau N° 4 et 6. Le conseil municipal accepte «vu le peu de circulation à ces passages à niveau la nuit».



### *Le PLM et la sécurité des passages à niveau en 1933.*

Le 10 juin 1933, la compagnie du PLM commence à équiper les passages à niveau d'une signalisation visible la nuit (réfléchissante).



### *Suppression de barrières d'un passage à niveau à Mathay en 1933.*

Le 7 septembre 1933, le maire soumet au conseil municipal «une demande de M. l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique du réseau de chemin de fer du PLM, demandant la suppression des barrières du passage à niveau N° 6 (sur le chemin de la Roche) sur la ligne de Voujeaucourt à Saint-Hippolyte.

L'exposé du maire entendu, le conseil municipal décide de donner satisfaction à la demande de M. l'ingénieur sous réserve que toute la visibilité et la signalisation soient données à la traversée de la voie, sous réserve également, qu'au cas du rétablissement des trains supprimés, les barrières soient rétablies et gardées».



## *Création de la S.N.C.F, le 1<sup>er</sup> janvier 1938.*

A partir de 1932, le déficit croissant des compagnies de chemin de fer, amena l'état à envisager une nationalisation du réseau ferré. Pour cela il fallait convaincre les compagnies, tout en respectant les lois sur les nationalisations.

En 1937, Camille Chautemps, président du conseil et ancien ministre des Travaux Publics, obtient les pleins pouvoirs en vue d'élaborer une nationalisation en douceur des chemins de fer. Le 31 août 1937, un accord est signé entre les compagnies et l'état avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1938.

En Franche-Comté, 9 lignes régionales sont fermées au trafic voyageurs, soit 225 Km. Lons-le-Saunier Champagnole et Dole Poligny le 5 mai 1938, Gray Allerey et Saint-Germain Lons-le-Saunier le 1<sup>er</sup> juillet 1938, Bas-Evette Giromagny le 6 décembre 1938, Montbéliard Morvillars et Montbéliard Saint-Hippolyte le 6 décembre 1938, Pontarlier Gilley et Pontarlier Vallorbe le 18 avril 1939.

Dans la même période la S.N.C.F. a fermé au trafic des voyageurs environ 11.000 Km de lignes déficitaires.



## *La SNCF demande au maire de Mathay l'abattage d'arbres en 1939.*

Le 26 novembre 1939, la SNCF demande au maire de Mathay Busson Henri l'abattage des arbres qui surplombent la ligne de chemin de fer. Accord du conseil.



## *Pose de l'électricité à la gare en 1943.*

Le 10 janvier 1943, la SNCF installe l'électricité à la gare et demande une participation financière de 487 francs à la municipalité.

Le conseil municipal vote la somme demandée et d'autre part il fait remarquer que lors de l'électrification des écarts (les fermes) en 1938 le conseil municipal avait déjà proposé d'électrifier la gare.



## *Le déclin de la ligne à partir de 1936.*

### **L'ARRÊT DU TRAFIC VOYAGEURS EN 1938.**

Les autocars et l'automobile ont mis à mal le trafic voyageurs, qui de 4 navettes journalières en 1926 passe à deux en 1936 pour finalement être arrêté le 6 décembre 1938.

### **LA GARE DE MATHAY EST DÉCLASSÉE EN 1967.**

La gare de Mathay est de 6<sup>ème</sup> classe jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1967. Elle est transformée en point d'arrêt géré (P.A.G.) jusqu'au 27 mai 1979, (Les Points d'Arrêt Géré sont des gares où le train de marchandises ne s'arrête que s'il a des colis à livrer ou à prendre). Elle est gare sans gérance sous dépendance de Pont de Roide jusqu'en novembre 1979. La gare voyageurs est vendue au dernier chef de gare M. Mignot Elie en novembre 1979.

### **LA GARE DE MARCHANDISES DE MATHAY EST FERMÉE EN 1979.**

La concurrence des camions est insupportable, le trafic marchandises est arrêté et la gare déclassée le 27 mai 1979. La gare marchandises de Mathay sera louée par la papeterie de Mandeure jusqu'en novembre 1979. En 1971, M. Tarbouriech, négociant en boissons de Pont de Roide, fit construire sur le terrain de la gare marchandises des bâtiments qui serviront de simples entrepôts pour son négoce de boissons. En novembre 1979 la SNCF lui vendit la gare marchandises avec les terrains. En 1995 ils seront acquis par la municipalité. Depuis mai 2002, ces locaux abritent les services techniques de la ville.

### **LA VOIE EST DÉCLASSÉE ENTRE PONT DE ROIDE ET SAINT-HIPPOLYTE EN 1971.**

En mars 1970, un effondrement se produit au tunnel de Saint-Hippolyte (voir page 46). Le 5 juillet 1971, à la suite de l'effondrement du tunnel, la voie est déclassée entre Pont de Roide et Saint-Hippolyte. Un avis de fermeture est affiché le 25 mai 1971, dans les gares et en 1976, les rails sont démontés.

### **LES GARES ET LES MAISONNETTES SONT VENDUES A PARTIR DE 1973.**

La gare voyageurs de Saint-Hippolyte est achetée par la municipalité puis transformée en école maternelle, la cour se situant à la place des quais et de la voie. En 1981, un lotissement est construit à l'emplacement de la gare marchandises.

En avril 1973, la gare de Villars-sous-Dampjoux est vendue à M Poisot Alex. Les terrains et le petit bâtiment du quai N° 2 (identique à celui de Mathay) sont achetés par la municipalité pour abriter les services techniques.

La gare de Bief ainsi que toutes les maisonnettes de garde-barrière entre Pont de Roide et Saint-Hippolyte sont vendues à des particuliers.

En novembre 1957, la gare de Bourguignon est fermée et en mars 1974, elle est vendue à M Thibaudin Henri, employé SNCF à Montbéliard.

En 1970, les forges de Bourguignon qui produisaient 600 tonnes d'acier laminé à chaud par mois, cessent leur activité. L'embranchement qui traversait la RN 437 et la voie de garage pour les forges sont démontés en 1976.

En 1985, les dernières maisonnettes de garde-barrières entre Mathay et Pont de Roide sont vendues à des particuliers.

#### **LE TRAFIC MARCHANDISES A PONT DE ROIDE A PARTIR DE 1989.**

En 1989, chaque jour deux trains de marchandises arrivent à Pont de Roide.

En 1989, la gare de Pont de Roide ferme son service clientèle marchandises

#### **LE TRAFIC FERROVIAIRE DIMINUE EN 2004.**

Le 15 décembre 2004 la société de laminage d'acier inoxydable Arcelor Mittal Stanless Précision de Pont de Roide qui achemine ses rouleaux d'acier de 18 tonnes (coïl), depuis l'usine d'Ugine & Alz France du même groupe située à Isbergues dans le Pas-de-Calais, sous-traite le transport à un transporteur routier au lieu du rail, suite à un relèvement des tarifs fret (marchandises) de la SNCF. Ce transporteur achemine plus des trois quarts des rouleaux par la route.

Seulement douze rouleaux soit quatre wagons par semaine arrivent à Pont de Roide. Ces quatre wagons forment un convoi de 350 tonnes, qui est remorqué de Montbéliard à Pont de Roide par la locomotive diesel-électrique de manœuvre de la gare Peugeot, de la société SOCCORAIL. C'est le maximum que puisse tirer la locomotive, dans la côte de Voujeaucourt, au-delà elle patine.

Aujourd'hui, cette locomotive effectue trois navettes hebdomadaires le matin, les mardi mercredi et vendredi de Montbéliard à Pont de Roide.

Les ferrailles et chutes de coupes d'acier sont toujours transportées par le rail.

Après une réorganisation du service fret de la SNCF, le transport des grumes de sapins du haut Doubs depuis Pont de Roide est arrêté en 2005.

#### **UN TRAIN SPÉCIAL DE VOYAGEURS EN 1985.**

Le jeudi 20 juin 1985, les clubs du 3<sup>ème</sup> Age de Mathay et Pont de Roide ont affrété un train de voyageurs de trois wagons pour une excursion Jusqu'à Bourg en Bresse dans l'Ain.

Aujourd'hui ces petites lignes ont pratiquement disparu du paysage de France au profit des camions, seules quelques-unes se sont reconverties dans le tourisme.

En 2004, le rail représentait environ 23 % du fret, le fluvial, un peu plus de 3 %, les camions 74 %. Le transport ne représente en moyenne que 6 % du coût d'un produit fini.



#### *Dates de fermeture des gares et les derniers chefs de gares.*

- **MATHAY** : le 27 mai 1979, M Mignot Elie.
- **BOURGUIGNON** : novembre 1957, Mme Poisot Jeannine.
- **PONT DE ROIDE** : 1993, M Pernod
- **VILLARS-SOUS-DAMPJOUX** : le 5 juillet 1971, Mme Poisot Jeannine.
- **BIEF** : 1946, Baudet Marcelle.
- **SAINT-HIPPOLYTE** : le 5 juillet 1971, M Pourcelot Jean.



#### *Les trains pendant la guerre de 1939-1945.*

A partir du 6 mai 1940, il faut un laissez-passer délivré par l'autorité militaire française pour se rendre en train ou en voiture en Alsace ou en Lorraine.

Après l'invasion allemande du 17 juin 1940, le trafic est complètement arrêté, les premiers trains se remettent à circuler le 24 juin.

Le lundi 17 juin, jour de l'invasion allemande, au matin, le train en provenance de Montbéliard s'arrête à Mathay et reste bloqué ; il avait à son bord trois fugitives, deux jeunes femmes et une enfant de quatre ans (Voir détail plus loin).

Le 1<sup>er</sup> juillet 1940, il faut un laissez-passer délivré par la préfecture et visé par la Kommandantur pour voyager.

Le 31 août 1940, presque tous les trains de marchandises sont rétablis.

Pendant la durée de la guerre, de très nombreuses locomotives portaient sur le tender, en grandes lettres blanches, le slogan en allemand «*räder müssen rollen für den sieg*» (les roues roulent pour la victoire)

Le 26 mai 1941, les autorités allemandes publient un avis dans le journal «Le Pays de Montbéliard» (Le public est informé que les militaires allemands ont priorité absolue quant à l'utilisation des transports collectifs, chemin de fer et autobus).

Le 8 octobre 1941, un avis paraît dans la presse «compte tenu de la pénurie de charbon à l'entrée de l'hiver, le gouvernement annonce une réduction sensible du nombre de trains en circulation».

Le 22 août 1942, les autorités allemandes publient une ordonnance dans la presse locale «Pour pouvoir prendre certains trains, il convient d'obtenir de la SNCF une fiche d'admission au moins 5 jours à l'avance».

Depuis l'été 1942 jusqu'en juin 1944, les autorités allemandes ont requis des hommes pour surveiller les voies de chemins de fer et les écluses des canaux et ainsi éviter les attentats. Ces requis étaient payés par la mairie de leur domicile.

Le 12 avril 1944, les requis et gardes voies de communication bénéficient des rations des travailleurs de force. Lors des attentats effectués par la résistance, les gardes voies étaient ligotés et bâillonnés pour leur éviter des problèmes avec les Allemands.

Le 11 février 1943, suite à de nombreux attentats récents sur toutes les lignes de chemin de fer, les autorités allemandes ferment tous les cinémas et théâtres de l'arrondissement jusqu'à nouvel ordre.

Le 15 mai 1943, publication de nouveaux horaires de trains et autobus.

Les 19 et 20 mai 1943, 300 petits Parisiens arrivent en gare de Montbéliard, ils sont placés chez des cultivateurs de la région, jusqu'à Maîche.

Le 23 mai 1943, une locomotive fantôme part de Mathay (Voir plus loin).

Dans le Pays de l'Est du 1<sup>er</sup> novembre 1943, nous lisons «Compte tenu de la situation actuelle et des difficultés rencontrées par la SNCF, le gouvernement incite les Français à rester chez eux».

Entre Noël 1943 et le 1<sup>er</sup> janvier 1944, de nombreux trains sont supprimés.

Le 25 avril 1944 dans la soirée incendie d'un stock de foin entreposé dans la gare marchandises de Pont de Roide (voir plus loin).

Le Pays de l'Est du 24 mai 1944 signale des difficultés de transports dans les autobus ; ceux-ci sont bondés et d'un état d'entretien très insuffisant.

Le 8 juin 1944, le maquis d'Ecot fait sauter le tunnel de la «Petite Hollande» à Montbéliard (voir plus loin).

Le 27 juin 1944, le groupe franc de Bavans attaque la gare de Mathay et fait dérailler le train N° 9343 de Saint-Hippolyte dans le tunnel de «la petite Hollande» (voir plus loin).

Le 25 juillet 1944, sabotage de la voie près de la gare de Mathay (Voir plus loin).

Le 27 août 1944, le maquis Doubs-Dessoubre fait dérailler, dans la descente de Mathay, un train militaire allemand qui se rendait à Pont de Roide pour attaquer le maquis du Lomont (voir plus loin).

Le 6 septembre 1944, le sabotage du tunnel de la «Petite Hollande» par le groupe de résistants d'Etouvans, est raté. (voir plus loin).

Du 7 septembre au 16 novembre 1944, le pont de chemin de fer de Noirefontaine est transformé en pont routier. (voir plus loin).

Le 15 novembre 1944, les Allemands détruisent le tunnel de la «Petite Hollande» (voir plus loin).

Le 23 décembre 1944, le génie militaire rétablit la circulation des trains sur une voie, y compris pour le tunnel. Le trafic est exclusivement réservé à l'armée. Les voies de chemin de fer étaient coupées en de multiples endroits entre Clerval et Belfort.

Le 4 janvier 1945, la SNCF relève ses tarifs de 40 %.

Le 3 février 1945, les transports ferroviaires étant essentiellement destinés à l'armée et aux ravitaillements, il faut une autorisation délivrée par la sous-préfecture pour acheter un billet de train. Cette autorisation n'est donnée que pour des cas graves sur présentation d'un justificatif.

Le 9 février 1945, reprise de deux navettes d'autobus entre Montbéliard et Maîche par Voujeaucourt, interrompue depuis septembre 1944. Durée du voyage deux heures.

Pendant la durée de la guerre, la SNCF a été contrainte de supprimer des trains et a subi des retards sur ceux qui étaient en service, du fait que les Allemands étaient prioritaires et aussi par manque de charbon, et les 719 attentats recensés par la SNCF, au lendemain de la guerre, pour la Franche-Comté, dont 62 entre Baume-les-Dames et Belfort.



Le 1<sup>er</sup> août 1945, pour pouvoir monter dans l'autorail (en fonction des places disponibles) les voyageurs doivent prendre un billet d'appel numéroté.



## *Les accidents sur la ligne de Montbéliard à Saint-Hippolyte.*

Pour une petite ligne les accidents sont fréquents. On ne compte plus les emballements de chevaux dus au sifflet des locomotives.

En juillet 1896, le train déraile à Mathay (voir plus loin).

Un cyclomotoriste est tué au passage à niveau N° 9 du chemin de Warrembourg, à Bourguignon le 19 août 1963.

A Mathay nous n'avons pas retrouvé d'accidents mortels. En mars 1981 une voiture est poussée sur 100 mètres au passage à niveau N° 3 de la Prusse coté Voujeaucourt. Le chauffeur de la voiture n'est que très légèrement blessé et il était seul.

Le 25 janvier 2001 à 9 h 50, une voiture est percutée par un train au passage à niveau N° 4 à la Prusse, il n'y a aucun blessé.

Deux collisions se sont produites dernièrement, la première le 22 avril 2003 à 10 h à la Prusse au passage à niveau N° 3 et l'autre le 14 avril 2004 à 10 h au passage à niveau N° 7 de la rue du Maquis. Elles n'ont fait que des dégâts matériels.

Le 16 mai 2007 à 11 h 45, le train venant de Pont de Roide a percuté la remorque d'un tracteur agricole, au passage à niveau N° 9 du chemin de Warrembourg à Bourguignon, il n'y a pas eu de blessé.

Le 10 juin 1937, un ouvrier des travaux publics, licencié la veille par son entreprise, s'est jeté sous le train, entre les passages à niveau des routes d'Audincourt et Sochaux. Tué sur le coup.

Le 31 octobre 1937 à 22 h, deux motocyclistes sont tués au passage à niveau de la route d'Audincourt par l'express Lyon-Strasbourg.

Le 18 février 1938 dans la soirée, un employé du PLM a découvert vers le passage à niveau du cimetière le cadavre d'un habitant de la ville qui avait, à plusieurs reprises, manifesté son intention de se suicider.

Le 10 mai 1941, une jeune fille a été tuée par un train au passage à niveau de la route de Sochaux ; elle s'était engagée sur la voie alors que l'express Strasbourg-Dijon était signalé.

Le 21 mai 1943 à 13 h 30, un cheminot est broyé par un train, en gare de Montbéliard.



## *Les transports publics depuis 1933.*

### **UN PROJET DE LIGNE D'AUTOBUS D'AUDINCOURT A SAINT-HIPPOLYTE EN 1932.**

Le 19 mars 1932, le maire de Mathay Busson Henri expose au conseil municipal «que la municipalité d'Audincourt, d'accord avec l'association des commerçants a pris l'initiative de créer un service d'autobus de Saint-Hippolyte à Audincourt, et que les communes desservies sont invitées par les organisateurs à subventionner ce service dans la plus large mesure possible.

Le conseil municipal, l'exposé du maire entendu, reconnaissant l'utilité du service projeté, émet un avis favorable à l'octroi d'une subvention annuelle dont le taux sera fixé ultérieurement après entente avec les communes intéressées».

Ce projet n'a pas vu le jour.

### **LE CONSEIL MUNICIPAL DE MATHAY SUBVENTIONNE LES AUTOBUS EN 1933.**

Le 8 avril 1933, le conseil municipal vote une subvention annuelle de 300 francs à la société des Monts Jura pour le service d'autobus projeté de Mathay à Montbéliard.

### **LA LIGNE D'AUTOBUS DE MONTBÉLIARD, VOUEAUCOURT, MAICHE EN 1933.**

A partir du 1<sup>er</sup> août 1933, la société du PLM affrète une ligne d'autocars à la société «Monts Jura» Montbéliard Voujeaucourt Maïche avec trois navettes journalières, en plus des deux navettes train, jusqu'au 6 décembre 1938.

Le 6 décembre 1938, il ne reste plus que la ligne d'autocars qui est encore en service aujourd'hui, c'est la ligne 58 qui fonctionne avec une seule navette journalière depuis 1999.

### **LA LIGNE D'AUTOBUS DE MONTBÉLIARD, AUDINCOURT, PONT DE ROIDE EN 1941.**

Suite à l'arrêt du tramway de Mandeure le 1<sup>er</sup> juin 1932, une ligne d'autocars, de deux navettes journalières, est créée le 18 janvier 1941 de Montbéliard à Beaulieu par Audincourt et Valentigney. Elle est concédée à la société Monts Jura. Le 15 mars 1942, cette ligne sera prolongée jusqu'à Pont de Roide, toujours avec deux navettes journalières qui fonctionnent encore aujourd'hui, c'est la ligne 218.

## **LES SERVICES D'AUTOBUS POUR LES OUVRIERS DES USINES PEUGEOT.**

La société Peugeot a mis en place de nombreuses lignes d'autobus pour transporter son personnel dans ses différentes usines de la région.

## **LES SERVICES D'AUTOCARS POUR LES COLLÉGIENS ET LYCÉENS.**

Plusieurs services d'autocars ont été mis en place par le conseil général, pour le transport des collégiens et des lycéens.

## **LES TRANSPORTS PUBLICS DE LA CAPM A MATHAY EN 2002.**

Suite à l'intégration de Mathay à la Communauté d'Agglomérations du Pays de Montbéliard (CAPM) le 4 juillet 2002, depuis le 14 octobre 2002, le village est desservi par une ligne de bus de la Compagnie de Transport du Pays de Montbéliard (CTPM) qui a été créée le 19 septembre 1975. En 2001, la CTPM est rachetée par le groupe «Keolis».

En juin 2007, la CTPM compte 201 salariés dont 145 conducteurs pour 73 bus et elle transporte 8,5 millions de voyageurs par an.

Cette ligne N° 19 de cinq navettes journalières, deux le matin et trois l'après-midi, entre Mathay et Audincourt (temple) quai 1, par la rue de Valentigney, vient en complément des lignes existantes, elle est assurée par un minibus de 20 places appelé «Buxi» Le circuit comprend sept arrêts : le 1<sup>er</sup> devant la mairie, le 2<sup>ème</sup> rue de Montbéliard, le 3<sup>ème</sup> rue du Maquis, le 4<sup>ème</sup> devant la poste, le 5<sup>ème</sup> au début de la rue du Pont, le 6<sup>ème</sup> au milieu de la rue du Pont, le 7<sup>ème</sup> rue de Valentigney au niveau des Avets.

## **MODIFICATIONS DE PARCOURS DE LA LIGNE 19 EN 2003.**

Après une consultation des usagers, le 17 février 2003, la ligne change, elle rejoindra toujours Audincourt (temple) quai 1, mais par Mandeure (les Andanges) près du super U, pour avoir accès aux commerces et aux banques. Cette nouvelle ligne comprend quatre navettes journalières, une le matin trois l'après-midi, un huitième arrêt est créé au pont de Mandeure.

En mars 2004, l'arrêt (les Andanges) de Mandeure est remplacé par deux autres : (le Clos) à Mandeure et le 2<sup>ème</sup> à Beaulieu.

## **UN BUS PLUS UN TAXIS-BUS EN AVRIL 2006.**

Le 18 avril 2006, suite à une réorganisation, la ligne 19 devient ligne 7 avec cinq navettes journalières et quatorze arrêts ; Mairie, rue de la Gare, rue du Maquis, la Poste, rue des Isles, rue du Pont, les Avets, pont de Mandeure, le Clos, les Andanges, les Granges, Majestic, Beaulieu, Temple d'Audincourt.

Départ de la mairie : 9 h 00, 10 h 00, 14 h 30, 15 h 45, 17 h 00.

En même temps un service de minibus formule taxi (Buxiplus) est mis en place de Mathay vers Montbéliard centre (Acropole), la zone commerciale du Pied des Gouttes, l'hôpital ou le temple d'Audincourt. Ce Buxiplus de 10 navettes journalières fonctionne sur demande, et pour en bénéficier, il faut réserver par téléphone au 0800 800 892 au moins quatre heures avant l'heure du départ et la prise en charge se fait aux arrêts de bus. Le départ de la mairie a lieu aux horaires suivants : 6 h 30, 7 h, 8 h, 9 h, 10 h, 11 h, 14 h, 15 h, 16 h et 17 h.

## **EN SEPTEMBRE 2006, IL NE RESTE PLUS QUE LE TAXIS-BUS.**

Le 1<sup>er</sup> septembre 2006, suppression de la ligne 7 qui est remplacée par le service Buxiplus à la demande.

En décembre 2006, 8 personnes par jour utilisent ce service et en décembre 2007 ce sont 18 personnes par jour qui utilisent régulièrement ce service.

En juillet 2008, création de cinq nouveaux arrêts ; rue des Acacias, Allée des Cèdres, Allée des Frênes, les Tilleuls (rue de la Gare), Point S (rue du Pont).



## *9 histoires de trains de la ligne «Montbéliard - Saint-Hippolyte».*

### **1. LE TRAIN DÉRAILLE A MATHAY EN 1896.**

En juillet 1896, en montant la côte en direction de Voujeaucourt, un essieu casse et le train sort des rails sur quelques mètres, sans se coucher. Bousculade et grande frayeur ! Bilan : deux morts : deux moutons qui n'ont pas supporté le choc...

### **2. L'EFFONDREMENT DU TUNNEL DE LA PETITE HOLLANDE A MONTBÉLIARD EN 1898.**

Le 23 novembre 1898 vers 10 h, un éboulement de 600 m<sup>3</sup> de terre provoque un trou de 20 m<sup>2</sup> au-dessus de la voie, à l'entrée du tunnel de 536 mètres, côté Courcelles lès Montbéliard.

Le transfert des voyageurs entre Voujeaucourt et Montbéliard s'effectue en diligences.

Pendant les travaux de déblaiement et de réparation de la voûte, de nouveaux éboulements se produisent le 27 novembre, plusieurs ouvriers sont blessés. Les autres terrassiers ne veulent plus travailler, c'est le génie militaire qui reprend les travaux, ensuite le PLM fait intervenir des mineurs spécialistes de ce genre de travaux et le trafic reprend le 17 décembre 1898.

Le 5 juillet 1899, commence la remise à neuf de la voûte et la pose de l'éclairage à l'électricité du tunnel, suite aux éboulements. Du 7 décembre 1899 au 8 mars 1900, les travaux sont arrêtés à cause du froid, le 30 avril 1900 tout est terminé.

### **3. L'APOTHÉOSE DE «LA PETITE VITESSE» EN 1913.**

Le dimanche 9 mars 1913, Pont-de-Roide organise la remise des médailles aux Vétérans (anciens combattants de la guerre de 1870-1871). En cette période d'avant-guerre, où le patriotisme est très fort, c'est un événement. La cérémonie doit être présidée par le sénateur Grosjean, il est attendu au train de 12 h 15. Mais à l'heure dite, pas de sénateur, pas de train non plus. Personne ne s'inquiète car c'est monnaie courante. Une heure et demie plus tard la nouvelle arrive, le train est tombé en panne et il y en a encore au moins pour une heure. La cérémonie reprend son cours, défilé, remise des médailles. La foule se retire, les vétérans et les élus locaux regagnent l'hôtel des voyageurs pour le banquet. Quant au sénateur, il arrivera à 15 h en automobile ! Presque trois heures de retard pour 21 Km ? Que s'est-il donc passé ?

Le train parti à l'heure de Montbéliard a bien du mal à monter la côte de Voujeaucourt. La vieille locomotive s'essouffle et s'arrête haletante dans la montée. Tous les passagers endimanchés descendent et se mettent à pousser le convoi, sénateur compris. Le train se remet en marche et les voyageurs doivent courir et monter en marche car il n'est pas question de s'arrêter. Certains sont tombés, ils sont en sueur mais contents car le train est reparti. La locomotive est à l'agonie, elle crache la vapeur par tous ses joints et cinq cents mètres plus loin s'arrête à nouveau. Il faut pousser, pousser encore cette fois jusqu'au sommet de la côte, en pestant contre cette maudite loco et la compagnie du P.L.M. Les voyageurs remontent dans les wagons, tous sont maculés de graisse, noircis par la fumée, ruisselants de sueur et rompus de fatigue. Arrêt en gare de Mathay avec une heure de retard pour 15 Km. L'arrêt se prolonge et le mécanicien annonce qu'un tube de la chaudière a éclaté, la locomotive est hors service.

Une locomotive de secours doit arriver dans une heure ! En attendant le chef de gare met à disposition des voyageurs du savon et de l'eau.

Le sénateur, perdant patience, fait télégraphier à Pont de Roide pour qu'on lui envoie une automobile. C'est ainsi sur le terrain (dans tous les sens du terme) qu'il a pu constater la vétusté du matériel roulant sur les lignes secondaires, et aussi il a pu vérifier la véracité de l'appellation de la ligne «La petite vitesse» !

### **4. LA LOCOMOTIVE PROVOQUE DES INCENDIES A MATHAY EN 1922.**

Le 22 février 1922, la locomotive du train de Saint Hippolyte provoque un incendie d'herbes sèches au lieu dit les Varoilles (les prés depuis le bas de la Roche jusqu'à la rue de la Gare). L'administration des forêts demande à la commune la somme de 30 francs pour réparation des dégâts car le passage de la locomotive a déjà provoqué plusieurs incendies. La municipalité refuse de payer.

### **5. TROIS VOYAGEUSES FUGITIVES AU TERMINUS DE MATHAY EN 1940.**

Le mardi 18 juin 1940, jour de l'invasion de notre région par les armées allemandes, le train de marchandises du matin en provenance de Montbéliard est bloqué en gare de Mathay. Ce train transportait deux jeunes femmes et une enfant de quatre ans qui s'enfuyaient devant les envahisseurs. Parties de Nancy le 14, elles sont passées par Vesoul et Belfort et tentaient de rejoindre Pontarlier pour se réfugier en Suisse. Elles se rendent à pied à Saint-Hippolyte. Après avoir passé une nuit dans une grange, elles se dirigent sur Vaufrey toujours à pied et passent la frontière.

### **6. LE TRAIN FANTÔME DE MATHAY EN 1944.**

Le 23 mai 1944, le train 7337, composé de quatre wagons de marchandises et une locomotive 230 B 713 est lancé tender en avant à toute vapeur et sans équipage depuis la gare de Mathay par le groupe de résistants de cheminots montbéliardais «Cou Cou» Ce train fantôme a percuté par l'arrière, le train 1353, de wagons tombereaux à l'aiguillage de la voie Montbéliard Besançon. Le déraillement de la locomotive tamponneuse et sept wagons a provoqué une interruption de trafic de 83 heures. L'équipage du train a rejoint le maquis le jour même.

### **7. L'ATTAQUE DE LA GARE DE MATHAY EN 1944.**

Le 27 juin 1944, dans l'après-midi, une équipe de maquisards du groupe franc de Bavans prend littéralement d'assaut la gare de Mathay à l'arrivée du train N° 9343 de Saint-Hippolyte. Ils entrent dans le bureau du chef de gare qui est tout terrifié. Ils lui expliquent ce qu'ils vont faire et arrachent les fils téléphoniques après avoir fait transmettre l'annonce de l'arrivée du train à la gare de Voujeaucourt alors que le train entre en gare. Les maquisards font descendre le mécanicien, le chauffeur et un employé de la SNCF. En même temps une autre équipe se rend au tunnel de «la Petite Hollande». Ils ligotent le garde voie dans sa cabane à l'entrée du tunnel côté Courcelles lès Montbéliard ensuite ils déboulonnent les rails au milieu du tunnel.

Le petit train est lancé à toute vapeur, sans équipage depuis la gare de Mathay ; il traverse la gare de Voujeaucourt à la vitesse de l'éclair, sous l'œil étonné du chef de gare, qui prévient la gare de Montbéliard où l'on prépare une voie de garage pour arrêter le train fou. Mais le petit train de Saint-Hippolyte n'arrivera pas. Dans un vacarme de ferrailles qui s'entrechoquent, la locomotive et trois wagons obstruent le tunnel pour trois jours.

Dans l'ouvrage «La résistance bavaise et son histoire» ce fait d'arme est rapporté au 18 juin ; mais dans les documents SNCF, il est au 27 juin.

## 8. SABOTAGE DE LA VOIE LE 25 JUILLET 1944 A MATHAY.

Dans la nuit du mardi 25 juillet 1944 trois maquisards originaires de Mathay, Chaverial Léon, Quittet Gilbert et Marcoux Rémi déboulonnent les rails à deux cents mètres du pont de la rue de la Gare, côté Voujeaucourt et à trois cents mètres de la gare de Mathay. Pendant ce sabotage l'un d'entre eux se blesse et saigne abondamment. Il sera soigné par madame Chenaux, la femme du chef de gare, qui a été réveillée par le bruit des saboteurs.

Le matin, le train en provenance de Voujeaucourt déraile, mais reste sur ses roues. Le trafic sera rétabli 12 heures plus tard. Les Allemands accusent le chef de gare M. Chenaux Gabriel de complicité et menacent de le fusiller avec le maire M. Busson Henri, car disent-ils, il est impossible qu'il n'ait pas vu et entendu les terroristes en action.

Pour les tirer d'affaire M. Frossart Paul qui était responsable dans la résistance, organise une opération de saccage de la gare, coupure des fils de téléphone et d'électricité entre autres.

Cette opération disculpe M. Chenaux de sa participation à l'attentat et finalement, les Allemands ne mettent pas leurs menaces à exécution.

Nous remercions madame Baumgartner de nous avoir relaté ce fait qu'elle a vécu car elle est la fille du chef de gare monsieur Chenaux Gabriel.

Ce fait n'est revendiqué par aucun groupe de maquisards de la région, dans les états des unités combattantes de la résistance (1940-1944) du service historique du ministère de la défense. Ils semble que ces trois hommes ont agi de leur propre chef et non sur ordre de leur hiérarchie.

Ce fait figure dans le relevé des sabotages ferroviaires établi par la SNCF.

## 9. LE TRAIN DE MILITAIRES ALLEMANDS DÉRAILLE A MATHAY EN 1944.

Le dimanche 27 août 1944, un groupe de résistants du maquis Doubs-Dessoubre déboulonne les rails dans la descente de Mathay au lieu-dit Sous Marauche, et fait dérailler la locomotive et quatre wagons d'un train spécial de soldats allemands qui se rendaient à Pont de Roide pour attaquer le maquis du Lomont.

Les Allemands réquisitionnent les hommes de Mathay pour évacuer les blessés et les morts qui sont enterrés dans le cimetière du village.

## *Bibliographie et sources.*

- Archives Départementales, Communales et Paroissiales.
- Pont de Roide 1900 de Gilbert Baudoin et Alain Convercy. 1979.
- Ministère de la défense, Etat-major de l'armée de terre. Historique des unités combattantes de la résistance 1940-1944, Doubs, Jura, Haute-Saône, Territoire de Belfort, 4 tomes. Du général de la Barre de Nanteuil. 1977.
- Pages de la résistance comtoise. Les F.F.I. du Doubs et du Jura Nord 1943-1944. Ouvrage collectif 1966.
- L'âme du maquis du Doubs de Aimé Bessot. 22/12/1944.
- La résistance bavanaise et son histoire, ouvrage collectif mai 1991.
- Histoire du Rail en Franche-Comté de Jean Cuyenet. 1989.
- Cheminots et résistants. Bataille du rail en Franche-Comté de Jean Cuyenet. 1997.
- Mandeure 1939-1945 de Robert Paicheur. 1997.
- Les chemins de fer dans la région de Montbéliard au XIX et au début du XX siècle, présentés par la Bibliothèque Municipale de Montbéliard. 1979.
- La vie du rail N° 1988 du 4 avril 1985 et le hors série 40<sup>ème</sup> anniversaire de la libération 1944-1984.
- Journaux «Le Quatorze Juillet», le «Petit Montbéliardais» et «Le Pays de Montbéliard» et le «Journal de Belfort et du Haut-Rhin».
- Histoire postale du département du Doubs de Pierre Fallot. 1973.
- Maîche au fil des siècles. Revue municipale N°21.1999.
- Témoignages de plusieurs personnes de Mathay et d'autres villages, nous les en remercions.

*Mathay, le 27 décembre 2008, Guy Emonnot.*