

Arrivée du chemin de fer à Corbenay dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle

Le 11 juin 1842, l'état français prend la décision de couvrir le pays de grandes lignes de chemin de fer. Plusieurs grandes compagnies se sont alors créées dont une pour l'Est de la France qui s'appelait « Compagnie de chemin de fer de Paris à Strasbourg ».

On peut considérer que l'histoire des chemins de fer à Corbenay commence, elle, **le 17 septembre 1853**, soit un dizaine d'années plus tard.

Que s'est-il passé ce 17 septembre 1853 ? Publication d'un décret :

-qui transforme tout d'abord la « Compagnie de chemin de fer de Paris à Strasbourg » en

« Compagnie des chemins de fer de l'Est »

- qui ensuite accorde à la dite Compagnie des chemins de fer de l'Est la concession (c'est-à-dire la construction et l'exploitation) de la ligne Paris Mulhouse.

Quel est le rapport avec Corbenay ? Aucun...

-sauf que dans ce décret, il y avait un troisième point : il était accordé aussi à la Compagnie la construction d'une ligne allant de Nancy à Gray qui était un port fluvial important.

Et cette ligne passait à... ? Corbenay

Le premier tronçon mis en service est la ligne Nancy Epinal le 24 juin 1857. Le tronçon prévu ensuite est la partie Corbenay Port d'atelier. C'est alors que j'ai trouvé **la première délibération du Conseil municipal de Corbenay concernant le chemin de fer. Elle date du 18 décembre 1858** et concerne... le nom de la gare... car dans le projet reçu par la commune, la gare est dénommée gare d'Aillevillers.

Voici cette délibération :

« L'an 1858, le 18 décembre, le conseil municipal de la commune de Corbenay s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la Présidence de Joseph Faivre, maire...

M. le Maire dépose sur le bureau l'arrêté de M. le Préfet du 8 décembre 1858 qui ordonne une enquête d'utilité publique sur le projet présenté par la Compagnie du chemin de fer de l'Est, pour l'emplacement des stations établies sur le chemin de fer de Nancy à Gray ... (et) invite le conseil à en prendre connaissance, à délibérer à cet effet et à donner son avis...

Le Conseil,

Vu...

Voit avec plaisir l'emplacement des neuf stations qui avoisinent le village de Corbenay; mais il adresse de justes réclamations au sujet de la dénomination de la grande gare du chemin de fer ... qu'on parait vouloir appeler sans raison ni motif « d'Aillevillers »; désignation qui, si elle était acceptée porterait le plus grand préjudice aux habitants et industriels de la commune.

Cette gare n'est nullement placée sur le territoire d'Aillevillers mais elle sera entièrement construite sur le territoire de Corbenay, très peu éloignée de ce village important où passent les routes de Fougerolles-Val d'Ajol-Remiremont, celle de Luxeuil-Saint Loup, enfin qui va être traversée par la route impériale de Plombières à Luxeuil qui va se faire.

Cette commune possède de grands établissements industriels, comme moulins de commerce, scieries et autres. Chaque année, de nouveaux établissements se construisent sur ses riches cours d'eau.

Par ces considérations de premier ordre ne doit-on pas appeler la gare du nom de Corbenay où elle

est placée ? N'y a-t-il pas aussi ingratitude à ne pas le faire ?

Où est la commune qui s'est montrée aussi accommodante, aussi facile que Corbenay quand il s'est agi de la cession importante de ses forêts où la ligne de chemin de fer passe, le conseil a accepté sans contestation l'offre de la compagnie.

Les habitants si nombreux qui ont eu à traiter avec la compagnie se sont montrés eux aussi remplis de bonne volonté, et tous, sans exception, ont accepté les offres qui leur ont été faites et les employés chargés de ces acquisitions n'ont pu s'empêcher de le reconnaître et d'en témoigner leur satisfaction. Toutes ces raisons, nous l'espérons, fixeront votre attention et vous détermineront à écouter favorablement la prière des soussignés, en donnant à la grande gare le nom de gare d'Aillevillers et Corbenay. »

On ne peut pas mieux s'expliquer. Il y a d'ailleurs le même problème entre Port d'atelier et Amance. Eux obtiendront gain de cause puisque la gare s'appellera Port d'Atelier/Amance alors que dans notre cas, la gare continuera à s'appeller **gare d'Aillevillers**.

Enfin malgré quelques demandes d'aménagements liés au passage de la ligne «...construction d'un chemin de défrètement au midi de la ligne dans les cantons de champ dit « aux Tilles » et « aux champs Corey » ... élargissement des aqueducs ... maintien des prises d'eau pour l'irrigation des prés qui n'ont de valeur que par ce seul moyen... », la portion de ligne Aillevillers/Port d'atelier-Amance est inaugurée en même temps que la gare **le 4 février 1860**.

La gare n'est alors qu'une petite gare terminus de la ligne venant de Port d'Atelier. Malgré tout, elle permet déjà aux curistes de venir en chemin de fer jusque là et de rejoindre en calèche Luxeuil ou Plombières. Un couple de curistes célèbre est descendu assez souvent ici : Napoléon III et son épouse.

Trois ans plus tard, le 24 septembre 1863, c'est le tronçon Epinal Aillevillers qui est mis en service. Mais la gare n'en demeure pas moins une petite gare sans importance sinon celle de desservir les curistes l'été.

Et pendant les cinq années suivantes, il n'y a pas de problèmes majeurs. On trouve la trace de quelques incendies : « ... *un commencement d'incendie a eu lieu dans la forêt communale de Corbenay le 15 juillet dernier par suite d'une étincelle tombée de la locomotive du Chemin de fer...* » A chaque fois la compagnie des chemins de fer de l'Est payait le recépage et la commune payait à boire aux pompiers.

Il y a aussi quelques réclamations liées aux passages à niveau installés sur les chemins de défrètement. Un exemple : « *Monsieur le maire dit que le chemin vicinal de Corbenay à St Loup est fréquenté constamment, la nuit comme le jour; que le chemin de défrètement (des) champs des Fougères ne l'est pas moins durant huit mois de l'année; que si les barrières des passages à niveau de ces deux chemins étaient fermées à clef, il en résulterait trop de retard pour les habitants de Corbenay dans les moments des récoltes, des semailles et des ouvrages de la campagne, c'est-à-dire que pendant toute l'année, la libre circulation serait interceptée...* »

Et puis cette délibération qui autorise l'installation... d'un hôtel à la gare d'Aillevillers.

« Il expose ensuite qu'en vertu d'une délibération en date du 14 avril 1867, approuvée par M. le Préfet le 29 du même mois, la commune de Corbenay représentée par son maire, a concédé par acte sous seing privé en date du 10 mai 1867... en l'étude de Maître Guillemin notaire à Fougerolles, à titre d'occupation temporaire, une surface de 26 ares à prendre dans la forêt communale, vis-à-vis la gare d'Aillevillers, pour y établir un hôtel, moyennant une redevance annuelle de 6 francs par are, au Sieur Etienne Jean-Pierre, négociant à Aillevillers. »

Pendant cinq ans donc, les habitants se sont accommodés du chemin de fer... **Jusqu'au 25 octobre 1868**, jour où le Conseil municipal prend connaissance du nouveau projet de la compagnie des chemins de fer de l'Est : relier St Loup à Fougerolles et au Val d'Ajol. Ouh la la ! Voici la délibération prise ce jour là :

« ... en vertu de l'autorisation de M. le Préfet en date du 13 octobre courant, le Président met sous les yeux du Conseil l'arrêté préfectoral du 5 du courant autorisant M. l'agent voyer d'arrondissement de Lure à procéder aux études du chemin de fer qui doit relier le Val d'Ajol à St Loup ... , en traversant le territoire de la commune de Corbenay.

Il lui soumet également la lettre de M. le Préfet du 13 du courant par laquelle ce magistrat provoque un vote du Conseil municipal pour faire face aux premiers frais d'étude du tracé, et il invite le conseil à délibérer.

Le conseil vu les pièces indiquées, considérant que lors de la création de la ligne de Gray à Nancy, le territoire de la commune de Corbenay a déjà été traversé sur une longueur de 5 km, en morcelant considérablement les propriétés qui, par conséquent ont été fort dépréciées, considérant que deux stations ont été établies sur le territoire de la commune, mais à une distance telle que les habitants de Corbenay ne peuvent pas en profiter, et que d'ailleurs aucune des deux gares ne porte le nom de la commune où elle est établie.

Considérant que la nouvelle voie ne saurait être d'aucune utilité pour la commune, et ne ferait que lui causer un préjudice énorme en enlevant à la culture une partie considérable des meilleurs terrains du village, ce qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences fâcheuses pour la commune, d'ici à quelques années.

Estime que loin de voter de l'argent pour faire face aux premières dépenses, il est de son devoir de protester de tout son pouvoir contre l'établissement d'une nouvelle voie ferrée qui traverserait le territoire de la commune. »

Un an plus tard, le 27 juin 1869, le Préfet étant revenu à la charge, nouvelle réponse du Conseil municipal : *« ... considérant que la nouvelle voie ne saurait avoir aucune utilité pour la commune et ne ferait que lui causer un préjudice énorme en enlevant à la culture une partie considérable des meilleurs terrains du village, estime qu'il convient de ne voter aucune allocation pour l'établissement du chemin de fer projeté; et dans le cas où le chemin devrait nécessairement exister, le conseil demanderait à ce que l'embranchement eut lieu à la gare d'Aillevillers plutôt qu'à St Loup, car alors le préjudice causé à la commune serait moins considérable. »*

C'est alors qu'a lieu la guerre de 1870. Cette guerre a coupé court au projet St Loup Val d'Ajol.

L'Alsace Lorraine ayant été annexée par l'Allemagne, il fallait trouver un moyen de contourner la zone allemande pour toutes les marchandises qui venaient de Belgique et des Pays-Bas à destination de la Suisse. Comment relier rapidement Nancy à Belfort et Mulhouse ? Il y avait une solution facile,

juste une petite liaison à construire : Aillevillers Lure, et par la même occasion, satisfaire les demandes récurrentes du Val d'Ajol et de Plombières .

C'est ainsi que le 17 juin 1873, est signée la déclaration d'utilité publique actant les trois projets : Aillevillers Lure, Aillevillers Val d'Ajol avec embranchement à Corbenay et Aillevillers Plombières. Cette déclaration d'utilité publique faisait de la gare d'Aillevillers une gare importante, voire stratégique. Nous le verrons quelques années plus tard puisque l'Armée décidera de s'y installer.

Tous ces projets concernent directement Corbenay, puisqu'il va falloir agrandir la gare et céder une grande quantité de terrains. Au total, à la fin du XIX^{ème} siècle, Corbenay aura cédé 32 ha de terrains, essentiellement de la forêt ! Imaginez ce que cela représente pour un village essentiellement agricole... Tout le monde n'était pas propriétaire, la commune louait un grand nombre de parcelles, il a fallu revoir tous les baux (les amodiations), des chemins de défrètement ont été fermés, des terres morcelées, des prises d'eau ont été rendues inutilisables, sans compter les terrains agricoles qui sont devenus des ballastières... et j'en passe...

Une nouvelle période mouvementée, jusqu'à l'inauguration de la ligne Aillevillers Val d'Ajol le 5 juin 1881, s'ouvre alors à Corbenay.

Voici ce que dit le Conseil municipal le 6 janvier 1875 :

« ... Le Président a exposé au Conseil que la compagnie des chemins de fer de l'Est a fait procédé aux études du tracé de la ligne d'Aillevillers à Lure avec embranchement sur le Val d'Ajol, lequel tracé traverse le territoire de la commune sur une certaine longueur et passe tout près du village, et il appelle son attention sur l'opportunité d'une station-arrêt au-dessus du village, dans le communal dit Le Chânet ...

Le conseil, considérant que lors du tracé de la ligne de Nancy à Gray, la commune et les habitants de Corbenay ont cédé avec la plus grande facilité et à des conditions avantageuses pour la compagnie les terrains dont elle avait besoin,

Considérant que deux gares sont établies sur le territoire de la commune sans qu'aucune ne porte le nom, et à une distance telle que celle-ci n'en retire aucun avantage;

Considérant que les établissements industriels de la commune demandent à ce que les communications soient rendues aussi faciles que possible;

Considérant que les relations avec Luxeuil, Lure, Epinal, Fougerolles, le Val d'Ajol, etc... sont nombreuses et suffisent pour motiver l'établissement à peu de distance de la commune, d'une station-arrêt, ouverte au moins au service des voyageurs... »

En clair, le Conseil municipal demande une gare (station-arrêt) au moins pour les voyageurs à l'embranchement de la ligne du Val d'Ajol au lieu d'un simple passage à niveau gardé.

Quelques mois plus tard, le 15 mai 1875, il en remet « une couche » :

« ... le Conseil est d'avis que les gares et stations soient établies selon les avant-projets dressés par les soins de M. l'ingénieur Kaufmant, sous la réserve que, pour dédommager la commune de l'énorme préjudice porté à ses propriétés par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, celle-ci consente à ménager une halte, comme il est dit plus haut...

Et aussi...

Le conseil se réserve de donner son avis sur l'établissement des passages à niveau ou autre que la compagnie devra ménager pour les chemins existant actuellement. »

Puis en fin d'année, le 12 décembre 1875

... Vu la décision de M. le Ministre des travaux publics en date du 20 novembre dernier, dont une copie est déposée sur le bureau et portant rejet de la demande de la commune; ...

Considérant qu'il n'est pas possible que la compagnie froisse et divise le territoire d'une commune comme elle a fait ou comme elle va faire de celui de Corbenay, sans accorder en échange une petite faveur devant procurer quelque avantage aux habitants;

Attendu que la mise en place d'une simple halte en place du passage à niveau qui sera établi au-dessus du village ne constituerait pas une bien grande charge pour la Compagnie puisqu'au besoin la commune consentirait à céder gratuitement l'emplacement;

Attendu... qu'il convient de ne pas froisser les propriétaires non plus que la commune de Corbenay, afin de faciliter l'acquisition des terrains dont la Compagnie aura besoin;

Attendu que si la Compagnie refuse définitivement de déférer au vœu général de la population, elle n'obtiendra de personne les cessions de gré à gré, ce qui pourra devenir regrettable;

Pour tous ces motifs, le conseil renouvelle son vœu tendant à l'établissement de la halte précitée, en offrant gratuitement à la compagnie le terrain nécessaire à l'établissement de cette halte, et il prie ladite compagnie ainsi que le Conseil général des Ponts-et-chaussées et M. le Ministre des travaux publics de vouloir bien revenir sur leur première décision et d'en autoriser la construction. »

Le sujet est loin d'être clos, voici la délibération prise l'année suivante le 7 mars 1876 :

« Le maire a donné connaissance au conseil de l'entretien qu'il a eu avec M. l'ingénieur Kauffmant au sujet de la halte que la commune a sollicitée sur son territoire et qui a été rejetée; d'après M. l'ingénieur il y aurait peut-être possibilité de revenir sur la première décision de la Cie mais la commune aurait à céder gratuitement la totalité sinon la plus grande partie des terrains communaux en dehors des bois;

Il a invité le Conseil à examiner la question et à faire connaître son avis.

Le Conseil, ouï le rapport du maire, considérant que la proposition de M. L'ingénieur a pour but d'imposer à la commune un sacrifice hors de proportions et beaucoup plus onéreux que tous ceux qu'elle a du subir déjà pour la construction de la ligne de Nancy à Gray;

Considérant que cette proposition équivaut à une fin de non recevoir attestant une fois de plus que la Cie n'a en vue que son intérêt personnel et nullement ceux d'une commune qui se trouve froissée on ne peut plus par la construction de deux lignes dont elle ne pourra tirer aucun avantage; ...

Estime qu'il y a lieu de ne plus s'occuper de la question et de se montrer aussi complaisant envers la Cie que celle-ci se montre à l'égard de la commune. »

Et la maire de l'époque, un certain Félix Caland, tient bon. Il refuse de vendre à la Compagnie les terrains nécessaires pour la ligne Aillevillers Lure (bien que les travaux aient commencé...).

L'acquisition se fait donc par expropriation. La commune, qui tient cependant à défendre ses intérêts prend un homme de loi pour porter le dossier devant le jury d'expropriation. Nous en avons confirmation dans cette délibération du 12 février 1877 :

« Le Maire expose au Conseil que lors de l'expropriation des terrains communaux nécessaires à

l'établissement de la ligne de chemin de fer d'Aillevillers à Lure, M. Blanchon, inspecteur d'assurances à Malbouhans, a été chargé par procuration de faire valoir les droits de la commune devant le jury d'expropriation et avec liberté de choisir qui bon lui semblerait pour défenseur;

Qu'il a été convenu entre la commune et son mandataire que les honoraires de ce dernier seraient calculés au taux de 5% sur le montant du capital obtenu...»

Mais, à l'ouverture de la ligne Aillevillers Lure, le 25 avril 1878, il n'y a toujours pas de halte station à Corbenay, il n'y a qu'un garde barrière.

C'est alors que, étrangement, durant le printemps 1878, la commune se montre plus conciliante. Que s'est-il passé ?

Toujours est-il que le 12 mai 1878, soit quinze jours après la mise en service de la ligne Aillevillers Lure, le Conseil municipal délibère ainsi :

« ... Considérant que (malgré) tout ce qui a pu exister entre la commune et la Cie, cette dernière ne peut fermer les yeux sur la situation qui est faite à Corbenay par l'établissement de toutes ces lignes de chemin de fer : les propriétés morcelées, la plupart des chemins interceptés ou déviés avec allongement de parcours, deux gares sur le territoire à 3 et 4 km du village, la plaine bouleversée par l'exploitation du ballast, sur une étendue déjà trop considérable;

Considérant ... que ... la commune de Corbenay est disposée à faire des concessions plus rationnelles, Délibère :

L'administration supérieure est priée de vouloir bien intervenir auprès de la Cie des chemins de fer de l'Est, pour que cette dernière veuille bien prendre en considération la situation faite à Corbenay par suite de l'établissement des lignes de chemin de fer qui traversent son territoire, et établisse, en compensation de tant de dommages causés, une halte à proximité du village.

Si la compagnie veut bien accéder au vœu de la commune, cette dernière s'engage à céder gratuitement tous les terrains communaux traversés par la ligne projetée de Corbenay, au Val d'Ajol, ainsi que le terrain nécessaire à l'agrandissement de la maison du garde barrière où se trouverait la halte sollicitée. »

Et le 27 juillet 1878, voici la réponse de la Compagnie :

« La Cie est disposée à déférer aux vœux de la commune, mais à la condition que cette dernière, au lieu de céder gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement de la ligne du Val d'Ajol, paie une somme de 4000F nécessaires aux agrandissements de la maison du garde-barrière où se trouverait la halte. »

Ainsi que la délibération du Conseil municipal :

« Le Conseil,

Vu l'utilité d'une halte pour la localité;

Vu le peu de différence qui existe entre l'offre faite par la Commune et la somme exigée par la Compagnie

Vote à l'unanimité ladite somme de 4000F pour la fin sus indiquée, somme qui sera prélevée sur les fonds libres de la commune.

Et prie la Compagnie de vouloir bien faire en sorte que la halte en question soit établie le plus tôt possible. »

On peut donc penser que maintenant tout est réglé. Youpi, la halte sera construite... Que nenni, ce serait trop simple. La Compagnie veut des garanties. Le Conseil municipal doit donc délibérer à nouveau le 17 décembre 1878, soit quasiment six mois plus tard :

« Le Maire communique le dossier des pièces relatives à la demande faite par la commune à l'effet d'obtenir une halte à proximité du village, c'est-à-dire à la bifurcation de l'embranchement du Val d'Ajol avec la ligne d'Aillevillers à Lure, et appelle spécialement l'attention du Conseil sur les conclusions du rapport de Messieurs les Ingénieurs du service du contrôle : à savoir qu'il est nécessaire de bien préciser les termes de l'accord qui paraît être établi entre la Cie de l'Est et la Commune de Corbenay...

Le Conseil,

Vu le rapport de Messieurs les Ingénieurs du service de contrôle; ...

A l'unanimité déclare consentir, indépendamment de la subvention de 4000F votée le 27 juillet dernier, à livrer gratuitement à la Compagnie le terrain nécessaire à l'établissement de ladite halte. »

En résumé, la Compagnie accepte de construire une halte à Corbenay mais la commune lui cède gratuitement les terrains nécessaires pour construire cette halte et lui verse une subvention de 4000F pour l'installation de la voie ferrée.

On pourrait donc dire : et voilà, on n'en parle plus... Pas du tout... En septembre 1879, soit plus d'un an après le premier accord, la halte n'est toujours pas construite et le Conseil municipal s'impatiente : *« La Cie des chemins de fer de l'Est est priée de vouloir bien procéder de suite à l'établissement de la halte sollicitée par la commune de Corbenay et autorisée par arrêté ministériel. »* dit-il dans une ultime délibération.

Il faudra quand même attendre le mois de mai 1881 pour que le maire puisse signer devant Maître Guillemain, notaire à Fougerolles, la vente des terrains nécessaires pour la construction de la voie ferrée (1925, 25 F), la vente des terrains nécessaires pour construire l'embranchement (1826 F), et la cession gratuite des terrains nécessaires pour construire la halte (11 ares, la Cie a été correcte).

Et c'est le 5 juin 1881 que la ligne sera mise en service et la halte de Corbenay inaugurée.

Est-ce la fin de l'histoire de la « gare de Corbenay » ? Non, pas encore... La halte est construite mais il n'y a que les trains se dirigeant ou venant du Val d'Ajol qui s'y arrêtent. Réclamation est faite pour que certains trains à destination de ou venant de Lure/Luxeuil fassent un arrêt. C'est une réclamation que l'on trouve à plusieurs reprises dans les années suivantes. Bon, maintenant c'est fini avec cette histoire de halte ? Le mot de la fin, je l'ai trouvé le 21 février 1886, il vaut son pesant :

« Le Maire expose à l'assemblée

que le Conseil municipal de la commune de Corbenay en exercice en 1878 a, par des délibérations en date des 27 juillet et 17 décembre 1878, voté une subvention de 4000F en faveur de la Cie des chemins de fer de l'Est, pour l'établissement, sur l'embranchement du Val d'Ajol, d'une halte desservant ladite commune.

que par lettre en date du 2 janvier dernier (donc 1886), Monsieur le Directeur de ladite Cie demande le paiement de ladite subvention le plus tôt possible. »

Huit ans après, la subvention n'a toujours pas été versée par la commune... Oubli ? (la municipalité a

changé en 1881) ou acte volontaire ? . Au vu de la réponse, on pourrait penser à un oubli :

« ... la commune se trouve dans l'impossibilité de pouvoir payer cette somme de suite, sans recourir à un emprunt, la commune n'ayant plus de fonds disponibles par suite des divers travaux qu'elle a fait exécuter à ses bâtiments communaux et pour la construction d'une salle d'asile, ... si la Cie voulait bien attendre un an, la commune pourrait facilement se libérer envers elle avec le produit de la vente d'un coupon du 1/4 en réserve. »

Revenons maintenant aux lignes de chemin de fer : la ligne Aillevillers Lure a été ouverte le 25 avril 1878, soit quelques semaines avant la ligne Aillevillers Plombières qui, elle, sera mise en service le 14 juin 1878 et quelques années avant la ligne Aillevillers Val d'Ajol qui a été inaugurée le 5 juin 1881.

Durant toute cette période 1873/1881, outre l'histoire de la halte, d'autres problèmes liés au chemin de fer furent à régler.

Problème des amodiations tout d'abord. Il y a eu le 17 décembre 1876, une réunion de tous les amodiataires de terrains communaux situés de part et d'autre de la ligne Aillevillers Lure (ceux qui louaient des terrains communaux). Il y en avait 17, cinq ont carrément résilié leur bail, les 12 autres se sont vu réduire leur coût de location d'environ les 2/3. Puis une seconde réunion eut lieu le 27 juin 1880 concernant les amodiataires de terrains situés de part et d'autre de la ligne du Val d'Ajol. Il n'y avait que trois amodiataires. Ce fut une perte sérieuse pour les finances communales.

Autre situation à régler, je vous en parlais au début de mon propos, la gare d'Aillevillers devenant un carrefour stratégique, l'armée s'y est intéressée et une demande est arrivée le 28 décembre 1877 : *« M. Bernoville, chef de service, propose de choisir l'administration forestière comme arbitre pour l'aliénation et la cession à la compagnie des chemins de fer de l'Est des bois communaux de Corbenay nécessaires à l'établissement d'un port sec ou plateforme d'embarquement militaire :*

... d'une surface ensemble de 1ha 10a 69ca »

S'en suivra une série d'échanges, d'abord pour forcer la main du maire :

« Le 25 janvier 1878, le Maire reçoit ce courrier :

La Compagnie de l'Est devant livrer le quai militaire d'Aillevillers pour le 1er avril prochain, demande de disposer le plus tôt possible de la partie de votre forêt communale (1ha10a69ca) affectée à cette destination. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que la compagnie commence son travail d'appropriation, lorsque l'expert Monsieur Cossa, aura livré son travail d'estimation. Je vous prie donc, Monsieur le Maire, de vouloir bien me faire connaître le plus tôt possible si, dans ces conditions, vous consentez, sous toutes réserves d'ailleurs des droits de la commune, à ce que la compagnie commence son travail sans les formalités d'une occupation temporaire. »

Ensuite pour estimer la valeur de la parcelle forestière concernée. Un exemple d'échange daté du 19 février 1878 :

« Monsieur le Maire,

En réponse à votre lettre du 9 courant relative à l'estimation (sol et superficie) de la parcelle de 1ha

10a 69ca à prendre dans votre forêt communale pour l'établissement par l'état d'un quai militaire, j'ai l'honneur de vous faire les observations suivantes :

J'ai revu tous mes calculs et toutes les bases sur lesquelles j'ai opéré et il m'est impossible d'y rien changer. Dans votre lettre, vous me dites premièrement que le chiffre de 905,25 F par ha vous paraît un peu faible. Cette appréciation, vous ne la justifiez par aucun chiffre tandis que moi, j'arrive à ce chiffre par suite de calculs qu'il faudrait au préalable discuter... »

Il faudra quand même attendre le 7 août 1881 pour solder cette histoire.

A régler aussi un certain nombre de litiges concernant les chemins communaux. Là encore, prenons un exemple daté du 21 mai 1880 :

« ...Le Président a exposé au Conseil que la Compagnie des chemins de fer de l'Est, dans le tracé de la ligne du Val d'Ajol, lequel traverse le territoire de la commune de Corbenay sur une certaine longueur, se propose de supprimer un chemin de défruitement situé sur les confins nord du Chanet...

Considérant que, par les différents tracés qui morcellent le territoire de la commune de tous côtés, de nombreux chemins de défruitement se sont trouvés supprimés, sans pouvoir empêcher Messieurs les agents des Chemins de fer de pouvoir exécuter leurs plans;

Que si le chemin de défruitement précité est encore supprimé, des propriétaires se trouveront séparés du village par cette nouvelle ligne et seront obligés pour cultiver des propriétés situées à environ 200m de leur demeure, de faire un détour de plus de 1500m, en passant par le village;

Qu'il est de toute nécessité que ce chemin soit conservé, en établissant un passage à niveau »

Passons maintenant aux années 1880; Elles furent beaucoup plus calmes.

Le 16 février 1883, le nouveau Maire (depuis 1881) est M. Poirot. Il vient de recevoir une demande de la Compagnie des chemins de fer de l'Est concernant l'agrandissement de la gare. Voici la position du Conseil à ce sujet :

« Le conseil municipal de la commune de Corbenay, après avoir examiné les lieux et le plan parcellaire qui lui est présenté et entendu le représentant de la Compagnie des chemins de fer de l'Est dans ses explications relatives à l'aliénation de terrains communaux nécessaires à l'agrandissement de la gare d'Aillevillers dans la traversée du territoire de la commune de Corbenay et après avoir pris connaissance des offres faites par la Cie pour les cessions desdits terrains ... est d'avis à l'unanimité qu'il y a lieu d'accepter les offres amiables de la Cie s'élevant au chiffre total de 5 107 francs 26 centimes »

La même année, le 23 septembre 1883, autre demande concernant la pose d'une seconde voie ferrée sur la ligne d'Aillevillers à Lure. A nouveau, pas d'opposition du Conseil :

« Après avoir examiné les lieux et le plan parcellaire qui lui est présenté et entendu le représentant de la Cie des chemins de fer de l'Est, ... après avoir pris connaissance des offres faites par la Cie pour la cession dudit terrain ... Est d'avis, à l'unanimité, qu'il y a lieu d'accepter les propositions amiables de la Cie. »

Et puis, dans la foulée, la Compagnie des chemins de fer de l'Est dépose le 12 février 1884, une

troisième demande concernant l'achat de terrain pour agrandir la ballastière existante. Le Conseil municipal, à nouveau, accède aux désirs de la Compagnie.

Je pourrais aussi mentionner une série d'incendies. Ils sont de plus en plus nombreux vu les voies mises en service.

Terminons par la dernière décade de ce XIX^{ème} siècle. Les demandes faites à la Compagnie concernent beaucoup l'arrêt des trains à la halte de Corbenay. Des trains très précis sont souvent notés dans les délibérations : un exemple du 17 février 1895

« Considérant que les intérêts des habitants de la commune de Corbenay les appellent fréquemment à Lure ou à Luxeuil, soit à l'occasion des foires et marchés, soit pour assister aux séances du tribunal de l'instance siégeant à Lure.

Considérant qu'au retour, ils n'ont à leur disposition, qu'un train mixte arrivant à 11h et 1/2 du matin à Corbenay et le train de 5h 14 du soir, que l'intervalle entre ces deux trains est trop considérable. Considérant en outre qu'un arrêt de quelques minutes à la halte de Corbenay ne gênera en rien le service régulier de la Cie...

Pour ces motifs le Conseil insiste respectueusement et énergiquement pour que la Cie veuille bien ordonner l'arrêt à Corbenay du train n°22-18 partant de Lure à 1h05 du soir et prie M. le Préfet de vouloir bien communiquer la présente délibération au Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est en appuyant de toute son autorité la juste réclamation de la commune. »

Une réclamation plus cocasse datée du 21 mars 1891 :

M. le Président expose à l'assemblée qu'il a reçu de nombreuses plaintes au sujet de la barrière bascule servant de fermeture au passage à niveau situé sur la voie ferrée entre la route d'Aillevillers et la halte de Corbenay puis il la prie d'examiner s'il n'y aurait pas lieu de demander à la Cie des chemins de fer de l'Est une surveillance plus active pour assurer la sécurité des habitants de la commune.

Le Conseil municipal

Considérant que le passage dont il est parlé ci-devant est très fréquenté pendant la bonne saison par les cultivateurs de Corbenay qui se rendent dans les champs avec leurs attelages;

Que la personne préposée à la surveillance et à l'ouverture de la barrière bascule se trouve à 500m environ du passage dans une courbe qui l'empêche de voir les trains venant dans la direction d'Aillevillers et de Corbenay;

Considérant que le fil d'appel qui communique avec la barrière est souvent brisé par les accidents ou par tout autre motif ce qui cause une perte de temps notable aux personnes qui s'engagent sur la voie ferrée;

Considérant en outre que 27 trains en moyenne circulent journellement sur cette ligne et que de graves accidents ont déjà failli se produire par suite de cet état de choses, que d'autres se produiront inévitablement si la Cie de l'Est ne fait pas exercer une surveillance plus active;

Demande avec instance, pour ces motifs, que le garde barrière soit spécialement chargé de la surveillance, sur place, dudit passage, surtout pendant la bonne saison... »

Il n'y aura jamais de garde barrière à cet endroit.

Enfin, le XIX^{ème} siècle à Corbenay se termine avec ce dernier « coup de gueule » de la Municipalité.

Il est daté du 5 mars 1896 :

« M. le Maire fait connaître que par une délibération en date du 15 février dernier, le Conseil municipal de Corbenay a exposé les motifs qui le déterminent à intenter contre la Cie auxiliaire des chemins de fer une action judiciaire tendant à obliger ladite Cie en raison des dommages causés au chemin vicinal ordinaire n°1 par suite des inondations des 13 novembre et 6 décembre 1895, à rétablir les dommages résultant de la rupture de la digue de la ballastière [\(1 clic\)](#) dont l'épaisseur avait été amoindrie par la Cie...

Le conseil, après en avoir délibéré, vu l'urgence des travaux à exécuter prie instamment le Conseil de Préfecture de vouloir bien, conformément à l'article 121 de la loi du 5 avril 1884, obliger la Cie auxiliaire des chemins de fer de se conformer à l'arrêté de M. le Maire du 19 décembre 1895, de l'y contraindre en cas de refus par toutes les voies de droit. »

Effectivement, le 4 juin 1896, Maître Grillon, avocat à Vesoul, intente une action en justice et la Compagnie des chemins de fer de l'est rétablira le chemin allant de Corbenay à St Loup, au niveau de la Petite Charme.

Il est sûr que l'histoire des chemins de fer à Corbenay ne s'arrête pas là. Mais ce soir, je n'irai pas plus loin. L'installation de ces différentes lignes sur notre territoire, c'est une belle tranche de vie et je suis content de vous l'avoir contée.

Georges BARDOT