

Une histoire de la gare de La Chenalotte

Habité aujourd'hui par la famille Vermot, siège de l'entreprise GP Menuiserie Vermot SARL, la gare était placée sur la ligne du Tacot, Morteau – Tréviillers. Voici son histoire.



Son emplacement

L'emplacement de la gare est décidé à la fin du XIX^{ème} siècle. Le 13 avril 1898, le préfet Henri Goulley est en déplacement dans le Haut-Doubs. Il se rend d'abord à l'hôtel de ville de Morteau et retrouve les conseillers municipaux réunis de Morteau, Grand-Combe, Les Gras, Montlebon, Les Fins, Les Combes « à l'effet de leur faire voter un supplément de subvention pour la construction de la ligne de chemin de fer » comme le relève un article de « *La Dépêche républicaine* » paru le 14 avril 1898¹.

Il gagne ensuite La Chenalotte. A 10h00, à la maison commune, dans ce bâtiment scolaire construit quelques années plus tôt et plus précisément dans l'une des pièces du logement de l'instituteur situé au-dessus de la salle de classe, François Mougin reçoit le représentant de l'Etat mais aussi les élus des villages concernés : ceux de Noël-Cerneux, du Barbois, du Bizot, du Narbief, du Bélieu et de la Bosse². C'est lors de cette réunion et « sous la pression formelle faite par le représentant de l'état que la station de La Chenalotte est placée à proximité de l'agglomération des maisons du village³».

¹ M. Goulley a insisté fortement afin que lesdits suppléments demandés fussent votés sans réserve, car au cas contraire, la ligne de Morteau – Maîche qui est classée au premier rang pourrait perdre ce rang et la subvention de 14000 Fr. par kilomètre que le département a pris à sa charge, serait reportée sur la première ligne établie. Après une courte discussion au sein du Conseil intéressé, les crédits suivants ont été votés presque à l'unanimité dans chaque commune : Morteau au lieu de 100'000 Fr., 102'000 Fr., Les Gras qui n'avaient rien voté primitivement, 500 Fr., Grand-Combe au lieu de 2500 Fr., 3000 Fr. Montlebon au lieu de 2000 Fr. 2500 Fr., Les Fins au lieu de 15000 Fr., 20000 Fr., Les Combes, commune à laquelle on demandait 2000 Fr., votera 1500 Fr ; Ces votes, à part celui peut-être de la commune des Fins, ont paru satisfaire M. le préfet.

² Le préfet réunit les communes en 8 groupes. La Chenalotte est dans le deuxième groupe.

³ Selon le compte rendu du Conseil municipal du 24 décembre 1901

Les suisses s'intéressent au projet. Dans le « *National suisse* » du 08 décembre 1900, après avoir fait une esquisse rapide de la ligne, il est précisé que

« Nous, Suisses, nous saluerons avec plaisir cette ligne nouvelle et nous nous en servirons volontiers soit par les gares de Morteau, du Noël-Cerneux et de La Chenalotte, soit par celle de Charquemont. Espérons que les horaires sont bons, et second vœu, que la commune de Villers-le-Lac veuille bien trouver dans l'ouverture de la prochaine ligne ferrée une bonne occasion de terminer sa route jusqu'à Noël-Cerneux ».

La possibilité de rejoindre facilement le saut du Doubs explique sans aucun doute l'emplacement de la gare à La Chenalotte. Dans un article publié le 13 décembre 1913 dans « *Le Pays de Montbéliard* », il est écrit :

« Les suisses, nos voisins, se réjouissent aussi de la décision que nous venons de rappeler ci-dessus. Plus experts et plus actifs que tous, ils n'ont pas attendu à ce jour d'avoir leur ligne des Brenets venant aboutir à ce coin pittoresque du Saut du Doubs. La station projetée de La Chenalotte dans le tracé du nouveau chemin de fer permettra aux gens de notre pays de se rendre ainsi facilement au Saut du Doubs ».

Cette facilité d'accès à cette chute d'eau sera reprise ensuite dans les guides touristiques comme celui édité par le Syndicat d'initiative de Besançon et de la Franche-Comté intitulé : « *la villégiature de Franche-Comté : comment y venir, comment y voyager, liste d'hôtels, pensions et logements pour séjour d'été 1914 - 1915* ». Après une description des deux hôtels du village, celui de la gare et celui appartenant à la famille Deleule, le guide promet « *une promenade au saut du Doubs par la montagne en 1 heure* ». C'est ce que les compagnies de sapeurs-pompiers de Sochaux et de Montbéliard font le lundi 22 juillet 1907 par une belle journée d'été comme le raconte « *L'Eclair comtois* » du 26 juillet :

« Dès sept heures du matin, le petit village de La Chenalotte était en fête, car après l'arrivée du train, une foule nombreuse et joyeuse venait prendre un exquis déjeuner à l'hôtel Deleule connu depuis longtemps par les touristes. Après une jolie promenade au Saut-du-Doubs, nos braves pompiers sont revenus goûter les délices de la montagne ».

Le « *Journal officiel* » du 17 janvier 1901 entérine l'emplacement de la station à La Chenalotte :

« Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes des voyageurs ou des gares de marchandises seront arrêtés par le Conseil, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale. Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations et haltes seront établies dans les localités indiquées ci-après : Morteau, Noël-Cerneux, La Chenalotte, Le Russey, Les Fontenelles-Bonnetage, Frambouhans, Charquemont, Maïche et des haltes aux Fins, à la Maisonnette, aux Fontenelles et aux Ecorces » et précise que « *l'emplacement en sera définitivement arrêté par le Conseil général, le concessionnaire entendu* ». *Charquemont, Maïche et des haltes aux Fins, à la Maisonnette, aux Fontenelles et aux Ecorces.*

Par la suite, une enquête sur les stations du chemin de fer de Morteau à Maïche est demandée par le Conseil général du Doubs. Celle-ci se déroule du 16 au 24 décembre 1901. Le dernier jour de l'enquête, celui qui est redevenu maire de la commune après les élections de mai 1900, François Mougin, réunit le Conseil et dépose sur la table « *toutes les pièces concernant l'enquête pour l'emplacement des gares, stations, haltes du chemin de fer de Morteau à Maïche et invite les membres à examiner l'emplacement*

de la gare station de La Chenalotte ». Ces derniers constatent que la gare est située là où elle avait été fixée à la réunion d'avril 1898

« à la satisfaction de tous les habitants de la commune ainsi que des communes voisines, en particulier de la partie haute de la commune de Villers-le-Lac » et avec « l'assentiment » des communes participantes et demandent à l'unanimité que « l'emplacement défini soit maintenu ».

Le rapporteur de l'enquête, A. Peugeot, soumet au Conseil général les conclusions de la commission et propose à l'assemblée de les adopter. Concernant la station de La Chenalotte, il propose de la maintenir à l'emplacement prévu au projet

« qui présente cet avantage d'être à côté d'une localité et qui, du reste, a été accepté primitivement par les maires des communes intéressées dans les réunions des 13 et 14 décembre 1898. Le chemin du Barboux à La Chenalotte est d'un parcours plus que celui du Barboux à la Maisonnette. Quant aux communes du Bizot et de La Bosse le chemin actuel qui aboutit à la Maisonnette, est très mauvais et les communes auraient tout intérêt à réparer et à charger le chemin du Bizot à La Chenalotte qui n'allongera pas le parcours aux Ecorces⁴ » et précise que « l'emplacement en sera définitivement arrêté par le Conseil général, le concessionnaire entendu ».

Pourtant, l'emplacement de la gare à La Chenalotte ne fait pas tout à fait l'unanimité. Et d'aucuns aimeraient avoir cette gare à La Maisonnette, hameau de la commune du Narbief. Le docteur Louvet, conseiller général du Doubs fait connaître sa position dans une lettre adressée au « *Petit comtois* » reprise par « *La Dépêche républicaine* » dans son édition du 23 janvier 1902 :

Le Russey, 18 janvier 1902. Monsieur le rédacteur en chef, votre récent article, relatif à la gare de La Chenalotte, nécessite quelques explications de ma part. Je compte sur votre courtoisie pour faire insérer ma réponse dans un de vos plus prochains numéros. Je dois tout d'abord rappeler que dans la dernière réunion présidée à La Chenalotte, le 13 avril 1898, par M. Goulley, préfet du Doubs, l'entente s'était faite entre tous les délégués des communes du Barboux, Bizot, Le Narbief et La Bosse, au sujet de l'emplacement des gares destinées à les desservir. C'est d'après cet accord que le cahier des charges fut rédigé, et que le Journal officiel du 17 janvier 1901, décréta la création d'une gare à La Chenalotte et d'une halte aux Maisonnettes. Voici, d'ailleurs, un extrait de ce journal : « Page 444 – il demeure toutefois entendu dès à présent, que des stations et haltes seront établies dans les localités indiquées ci-après : Morteau, Noël-Cerneux, La Chenalotte, etc. et des haltes aux Fins, à la Maisonnette, etc ».

La commission d'enquête devait-elle rester dans les limites de la loi rester dans les limites de la loi précitée (car il s'agit d'un texte de loi) ; pouvait-elle en reviser à son gré les articles, et modifier le cahier des charges pour accorder aux Maisonnettes (commune du Narbief) la gare stipulée par La Chenalotte ? La question demandait à être résolue et c'est pourquoi je l'ai soulevée dès le début de la réunion du 11 janvier. La réponse ayant été négative, la commission, pour rester dans les limites de sa compétence, a dû se borner à fixer l'emplacement de la gare de La Chenalotte sur le territoire même de cette commune. J'ai cependant tenu à faire remarquer qu'à mon avis, la question de l'établissement d'une gare aux Maisonnettes aurait mérité d'être envisagée sérieusement plus tôt. Il est regrettable que les municipalités intéressées aient jusqu'aux derniers jours de décembre 1901, pas une seule revendication ne m'a été formulée contre la gare de La Chenalotte. Voici quatre

⁴ Rapports et délibérations / Conseil général du Doubs, le 01^{er} janvier 1902

années que la question du chemin de fer préoccupe les esprits de la région. Comment se fait-il donc que pas une voix de protestation ne soit élevée parmi les 1248 habitants dont parle votre correspondant ? Et encore, je dois faire observer que ce chiffre est passablement majoré. Il se réduit en réalité à 426 (Le Narbief 87, Le Bizot 249, Le Bossi 130). Il convient en effet d'éliminer Grand Combe et Le Mémont, dont la majeure partie de la population sera nécessairement rattachée à la gare du Russey. D'un autre côté, la commune de Villers dont le Pissoux n'est qu'une section, s'est prononcée par la voix de son maire, en faveur de La Chenalotte. Quant au Barboux, les avis y sont partagés à peu près par moitié et les artisans de La Chenalotte sont aussi nombreux que ceux des Maisonnettes.

Pour tout esprit non prévenu, les quelques considérations précédentes seront suffisantes pour justifier la ligne de conduite adoptée par la commission d'enquête. Si quelques communes se croient lésées dans leurs intérêts, elles peuvent accuser leur défaut de clairvoyance. Il n'était plus temps de protester au mois de décembre dernier. Comme l'a dit le poète : rien ne sert de courir, il faut partir à point ». Quant au groupe de ces pseudo républicains dont le fiel éclaboussait hier les colonnes de votre journal, et, aujourd'hui, celles de la Croix, ils peuvent être convaincus de ma parfaite indifférence vis-à-vis de leurs attaques. Il me reste assez de philosophie pour les excuser et, malgré leurs affirmations, assez d'indépendance de caractère pour diriger ma conduite sans l'appui d'une tutelle étrangère.

Mais ce qui m'indigne, c'est de les voir remuer les cendres d'un mort ; c'est de les voir embusqués derrière le voile de l'anonymat, essayer de tenir la mémoire d'un homme dont ils ont eu certainement à mendier autrefois les services et les conseils, et dont le seul tort a été d'être trop bon et trop généreux. Veuillez agréer, monsieur le rédacteur en chef, avec mes remerciements, l'assurance de ma parfaite considération ».

Toutes ces discussions sur l'enquête et l'emplacement de la gare engendrent des coûts. Lors du Conseil du 16 février 1902, le maire François Mougin en expose les détails : le 4 janvier 1902 voyage à Charquemont de M. Renaud ancien maire et de M. Deleule Henri tous deux domiciliés à La Chenalotte : 14 Fr. ; le 11 janvier frais de M. le maire à Montbéliard pour la commission d'enquête du chemin de fer : 28 Fr. ; le 26 janvier pour une réunion au Russey de plusieurs maires convoqués par M. Louvet, conseiller général du Russey 5 Fr. ; le 5 février : voyage à Charquemont auprès de M. Binétruy pour des renseignements par rapport de la station de La Chenalotte, 23 Fr. Les frais réunis s'élèvent à la somme de 70 Fr.

Les propriétaires et les occupants (1905 – 1954)

Dans un premier temps, propriété de la Compagnie des chemins de fer régionaux de Franche-Comté⁵ puis du département du Doubs comme de l'ensemble des immeubles situés entre Morteau et Maïche⁶, la gare est habitée pendant toute la durée de l'exploitation de la ligne Morteau – Tréviillers par le personnel desdites sociétés d'exploitations.

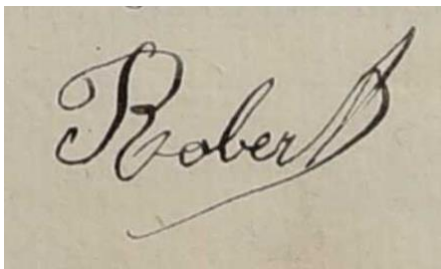
⁵ En vertu de l'article 1^{er} de la loi du 11 janvier portant déclaration d'utilité publique et de la convention du 12 juillet 1900 passée entre le département du Doubs et MM Chapuis et Schumblenger agissant comme administrateur au nom et pour le compte de la Compagnie des chemins de fer régionaux de Franche-Comté.

⁶ En vertu de la convention de rachat du 20 décembre 1938, approuvée par décret du 30 juin 1939.

Le constat de Jean Cuynet⁷ selon lequel « *les gares de la ligne du tacot étaient souvent tenues par des receveuses désignées « cheffesse » et que « leur mari, généralement était cantonnier ou brigadier poseur et devait assurer la surveillance et l'entretien d'une section de la ligne »* s'applique à La Chenalotte, pour le couple précédent comme pour les suivants.

Les premiers à l'occuper sont Clément Charles Perroux (Quingey, 20.07.1878 -) et sa femme Jeanne Eugénie Claudel. Lors de la naissance de leur enfant, Georges-Louis Stéphane à La Chenalotte le 26 juin 1905, Clément Charles est poseur, Jeanne Eugénie est cheffesse de gare.

D'après le recensement de 1906, c'est Caroline Adeline Gagnon (Montbéliardot, 26.09.1856 -) qui délivre les billets aux voyageurs⁸. Son mari Jean-Baptiste Léon Fiquet est poseur. Mais ce dernier, originaire des Fontenelles⁹, décède à La Chenalotte le 18 juillet 1908 à l'âge de 51 ans. Le neveu de Jean-Baptiste, Charles Eugène Constant Vuillemin, né à Bonnetage le 23 février 1876¹⁰, domestique lorsqu'il fait son service militaire, arrive le 31 août 1908¹¹ comme poseur. Il figure dans la liste électorale de 1909.



En 1910, la tante et le neveu quittent La Chenalotte et sont remplacés par Cécile Marie Gabrielle Voisard (Charquemont, 17.03.1882 -) et Gaston Léon Paul Robert¹² (Noël-Cerneux, 06.11.1884 -). Pendant leur séjour à La Chenalotte, le couple a deux enfants : Geneviève Marie Madeleine en 1910 et André Joseph Léon Robert en mai 1911.

Le 17 mai 1912¹³, Charles Emile Sylvain Dard (La Bosse, 01.08.1885 – Le Bizot, 22.05.1948) arrive à La Chenalotte. Il n'est pas poseur comme les précédents mais bien chef de gare. Marié à Marie Suzanne Louise Abisse (Fuans, 23.08.1886 -) le 24 septembre 1909 dans son village d'origine, il est père une troisième fois à l'âge de 27 ans avec l'arrivée d'Aline Sophie Bernadette. Son épouse est alors sans profession. La famille quitte le village pour s'installer à la gare du Narbief le 22 décembre 1913 puis à celle des Ecorces le 20 août 1927.

De 1914 à 1921, c'est un couple franco-suisse qui occupe la gare : Alphonsine Marie Philomène Mercier, née au Russey le 03 octobre 1889, délivre les billets. Son mari, Hermann Schneeberger, ancien fromager¹⁴, fils de Jean et de Barbe Riesholi, né dans le canton de Soleure, assure la surveillance et l'entretien de la ligne.

Ce dernier connaît la prison en 1914 comme le relate le Figaro du 29 septembre 1914, soit deux mois après le début de la guerre.

⁷ Dans son livre « *les chemins de fer du Doubs : le tacot* » paru aux Presses du Belvédère en 2005.

⁸ Outre le rôle commercial, la cheffesse de gare avait des fonctions liées à la sécurité.

⁹ Né le 19 février 1857

¹⁰ Neveu de Jean-Baptiste, fils de Célestine Philomène Fiquet¹⁰ (Les Fontenelles, 06.02.1846 – Bonnetage, 19.01.1919)

¹¹ Selon son matricule militaire

¹² Cf. tableau de rectification pour 1910, révision des listes électorales.

¹³ D'après son matricule militaire.

¹⁴ D'après le recensement du Russey en 1911



« Besançon : en vertu d'un ordre du général commandant la 7^{ème} région, la gendarmerie a arrêté le 21 septembre, le nommé Schneeberger, âgé de 33 ans, poseur à la compagnie des chemins de fer régionaux de Franche-Comté, domicilié à La Chenalotte, marié, trois enfants, sujet suisse, pour avoir proféré dans un lieu public des injures envers la France. Il a été transféré à la prison militaire de Besançon ».

Quelques années plus tard, le 10 juillet 1918, le même Hermann Schneeberger, alors âgé de 37 ans, reçoit un procès-verbal pour défaut de certificat d'immatriculation¹⁵. Il dispose d'un sauf-conduit pour circuler la commune de La Chenalotte et dans les communes limitrophes des Fins, de Morteau et du Russey¹⁶.

Malgré ces déboires, Hermann travaille jusqu'en 1922 à La Chenalotte comme « *poseur au tramway franc-comtois* » (1918), « *aux chemins de fer Régionaux de Franche-Comté* » (1919) puis « *sur le régional* » (1920)¹⁷. Pendant ces années, Hermann et Alphonsine Marie ont trois enfants : Raymond Albert Georges Nicolas en 1915, Jean-Louis en 1917 et enfin Nelly Diane en 1920. Le couple et leur 5 enfants¹⁸ quittent le village le 01 avril 1921 pour s'installer à Villers-le-Lac.

En 1922 et 1923¹⁹, Paul Marie Arthur Faivre (Mont de Laval, 01.03.1891 – Besançon, 02.05.1968) succède à Hermann Schneeberger. Il est marié à Berthe Francine Philomène Batlogg (Mont-de-Laval, 15.12.1894 – Besançon, 14.05.1978). D'après les listes électorales, Paul Faivre quitte le village avant la fin de l'année 1923 ou au tout début de 1924²⁰.

De 1924²¹ et au moins jusqu'en 1931, c'est Yvonne Adèle Marie Rondot (Charquemont, 09.06.1894 – Charquemont, 04.08.1981) qui est cheffesse. Son mari, Arthur Fridolin Marc Vuillemin (Frambouhans, 03.11.1892-) comme les autres est poseur. Trois enfants du couple naissent à La Chenalotte : Jean Julien Arthur, André Arthur et Rémy Emile et viennent agrandir la famille déjà composée d'Hélène Marie Lucie et Berthe Marie Yvonne. Mais cette dernière décède à La Chenalotte le 10 février 1927 à l'âge de 7 ans.

¹⁵ « *Le Pays de Montbéliard* », le 18 juillet 1918

¹⁶ Selon récépissé de remise du carnet d'étranger signé le 02 juillet 1918.

¹⁷ Intitulés inscrits dans les actes d'état-civil.

¹⁸ En plus, Marie née en 1910 et Armand né en 1911, tous deux au Russey

¹⁹ Figure liste électorale 1923.

²⁰ Selon le tableau de rectification de la liste électorale de 1924

²¹ Figure dans la liste électorale 1924.

Celui qui obtient 14 voix sur 21, arrivant 11^{ème} aux élections municipales de mai 1929²², quitte avec son épouse le village en 1935²³. Ils sont remplacés par Marie Berthe Vermot-Desroches (Le Barbou, 01.01.1881-). Veuve âgée de 55 ans lors du recensement de 1936, elle vit avec ses deux filles, Odile Adèle Marie Simone et Marie Rose ainsi qu'avec son petit-fils Henri Narcisse Plançon.

Entre ce recensement et celui de 1942, un nouveau couple habite la gare : Andrée Alvine Virgile Voynet (Le Russey, 29.08.1919 -) née Klauder et son mari Louis Maurice Voynet (Le Russey, 04.08.1913 -) poseur au RFC. Le couple a un enfant le 23 février 1942, Maurice Ernest Marcel. Elle est cheffesse de gare, lui poseur au RFC.

A la fin de l'année 1942, le poseur au RFC tombe malade. Lors de la séance du 08 janvier 1943, le Conseil traite la demande d'Andrée qui demande un secours à la commune pour son mari. Ce dernier est alors « *malade au lit depuis deux mois et privé de sa paye sans aucune autre ressource que le traitement de sa femme et avec deux enfants en bas âge* ». Le Conseil, vu « *les besoins urgents de cette famille très honnête* » vote la somme de 500 Fr. à M. Voynet Louis.

La famille Voynet s'agrandie le 22 octobre 1944 avec l'arrivée de Claude Marie Henriette. Figurant sur la liste électorale de 1945, le couple quitte La Chenalotte avant le mariage le 20 janvier 1949 de Renée Emilie Dejardin avec Henri Francis Journot.

En effet, Yvonne Dejardin (Villers-le-Lac, 11.06.1898 -Noël-Cerneux, 27.11.1975), la mère de Renée est cheffesse de station au tramway. Cette fille d'instituteur²⁴, née Bonnot, veuve depuis le décès de Charles Jules Dejardin le 18 mai 1936 à l'âge de 41 ans²⁵ et mère de 5 enfants est la dernière de gare de La Chenalotte.

Années	Cheffesse	Poseurs
1905	Jeanne Eugénie Claudel	Clément Charles Perroux
1906 – 18.07.1908	Caroline Adeline Cagnon	Jean-Baptiste Fiquet
31.08.1908	Caroline Adeline Cagnon	Charles Eugène Constant Vuillemin
1910	Cécile Marie Gabrielle Voisard	Gaston Paul Robert
1912	Charles Emile Sylvain Dard	
1914	Alphonsine Marie Philomène Mercier	Hermann Schneeberger
1922	Berthe Francine Philomène Batlogg	Paul Marie Arthur Faivre
1924	Yvonne Adèle Marie Rondot	Arthur Fridolin Marc Vuillemin
1935	Marie Berthe Vermot, née Pugin	
194 ?	Andrée Alvine Virgile Voynet, née Klauder	Louis Maurice Voynet
194 ? - 1952	Yvonne Pauline Joséphine Bonnot, veuve Dejardin	

Le Tacot cesse de circuler le 01 avril 1952.

²² A cette élection, 14 personnes sur 30 électeurs obtiennent des voix.

²³ D'après la liste des électeurs

²⁴ D'après son acte de naissance, son père Gustave Marie-Charles Bonnot est instituteur au Pissoux.

²⁵ Né à Montlebon le 10 août 1895.

La vente de la gare

Après l'arrêt du Tacot le 01 avril 1952, le propriétaire, le département du Doubs, doit vendre la gare. La vente se déroule à La Chenalotte le 16 novembre 1954 à 9h45. Sont présents :

- Maître Roger Courtot, le notaire du Russey
- Émile Colin, ingénieur des travaux publics de l'état demeurant à Besançon rue Duet no 9 agissant comme représentant aux présentes le Département du Doubs par délégation de M. Laffont, préfet du Doubs, officier de la légion d'honneur, suivant lettre en date à Besançon, du 24 septembre 1954, lui donnant pouvoirs à cet effet
- Et Maurice Balanche, propriétaire, agriculteur, maire de la commune de Noël-Cerneux où il demeure, agissant en sa qualité de Conseiller général du canton du Russey et assistant Émile Colin

D'après le compte rendu de l'acte,

« M. Colin es-qualité a dit qu'en application de la délibération du Conseil général du Doubs en date du 15.02.1954, le préfet du Doubs étant dans l'intention de vendre aux enchères publiques, divers immeubles situés sur les territoires des communes de Noël-Cerneux, La Chenalotte, Bonnetage et Fontenelles dépendant de la liquidation du chemin de fer d'intérêt local de Morteau à Trévillers, il a fait annoncer par affiches apposées dans lesdites et autres communes voisines et qu'il procéderait à ces adjudications publiques savoir en ce qui concerne les immeubles sis sur les communes de La Chenalotte en la mairie de La Chenalotte le mardi 16 novembre 1954 à 9heures 45 mn ».

Le bâtiment de la gare est alors *« en pierre, couvert en tuiles comprenant une pièce au rez-de-chaussée, un bureau cuisine, deux pièces au 1^{er} étage avec hall à marchandise au joignant et accolé au bâtiment précédent, WC, extérieur quai à proximité ».*

Suite à cette vente, le département met en demeure l'occupante, Yvonne Desjardins *« d'avoir quitté les lieux pour le 25 mars prochain [1955] ».*

L'acquéreur

Charles Aristide Morel (Ornans, 03.06.1904 –Besançon, le 18.08.1990), industriel, ancien directeur d'une scierie chaiserie en Haute-Saône et marchand de bois demeurant aux Gras, maire de la commune depuis quelque mois²⁶, qui se porte acquéreur de ce bâtiment et de ce terrain de 92 ares 55 centiares. Il déclare alors *« qu'il habitera personnellement avec sa famille ou par l'un de ses enfants ».* Déjà propriétaire de l'ancien hôtel de la gare depuis le 07 juin 1947, Charles construit sa scierie et habite au Clos de la vie jusqu'en 1974.

²⁶ Depuis le 13 février 1954 et jusqu'au 03 mai 1963

A vendre sur la route
départementale 437,
entre Morteau et le
Russey, commune de
La Chenalotte
**ancienne gare
et garage
en dur**

Superficie totale:
200 m² + terrain
à volonté.

Prix à débattre.

Annonce publiée dans l'Impartial le 07 et 14 octobre 1988

18 ans après le départ de Charles Morel, en 1992, la famille Vermot, achète la gare à des « suisses qui ne s'y rendaient jamais » et devient le siège de la menuiserie du même nom. L'article ci-dessous est publié dans l'Est républicain du 21 août 2018

A La Chenalotte, l'ancienne gare siège d'une entreprise

« On cherchait quelque chose à rénover. Mais pas n'importe quoi, quelque chose de caractère. » Au début des années 1990, Gérard Vermot et son épouse Claudine, deux habitants du pays horloger cherchent à acquérir une maison à la teneur particulière.

Par bouche-à-oreille, ils apprennent l'existence de l'ancienne gare de La Chenalotte, tout près des Fins. Le coup de foudre est instantané et le couple part alors à la recherche des propriétaires de cette grande bâtisse inhabitée. Ils rachètent la maison en 1992 à des Suisses qui ne s'y rendaient jamais. « C'était une bonne affaire » glisse Gérard Vermot.

Aujourd'hui, la famille a bien grandi et Gérard, avec son fils Paul a fait de l'ancienne gare le siège de son entreprise GP Menuiserie Vermot SARL.

De la voie ferrée qui passait là jusqu'en 1952, il ne reste presque rien. Seuls quelques traces dans la végétation et le panneau sur sa façade viennent rappeler l'ancienne fonction de cette maison familiale, qui a « une vraie valeur sentimentale » pour la famille Vermot. « On ne va pas s'en séparer de sitôt, c'est clair » confie Gérard Vermot.

P.J-Z avec notre correspondant local E.L.



La famille Vermot ne regrette pas d'avoir acquis cette ancienne gare. Photo ER



Photo de la gare actuelle - Photo prise par Mme Locatelli

**Coulouvat Dimitri,
1^{ère} version publiée en août 2018
Mise à jour en avril 2023**