

Début des années vingt, le problème des transports pour les habitants du bassin de Briey

Toutefois, l'initiative courageuse du jeune entrepreneur débutant semble rencontrer quelques difficultés ! Les larges recherches effectuées permettent de constater qu'Albert Lebon ne s'éternise pas longtemps dans la Meuse ! Vraisemblablement en quête d'un contexte économique plus favorable au développement de son entreprise, il décide de venir à Jœuf, au cœur de la vallée de l'Orne, où les activités sidérurgiques et commerciales reprennent très vigoureusement un essor brisé par la guerre.

Aussi, pour comprendre les opportunités entrevues par l'entrepreneur, il convient de rappeler la situation d'avant-guerre et de présenter la nouvelle situation des communications dans la région, et notamment les problèmes de liaison entre Briey et la ville de Metz redevenue française.

Avant la Grande Guerre, alors que la desserte de la vallée de l'Orne avait son terminus en gare d'Homécourt-Jœuf, en Lorraine annexée allemande, la voie ferrée venant d'Hagondange s'arrêtait à Moyeuvre-Grande.

Aussi à partir du début du siècle, plusieurs entreprises de transports, françaises et germaniques, avaient établi un service de voyageurs assurant la liaison entre ces deux gares. Les autobus à galerie devaient alors effectuer une halte obligatoire au poste de douanes situé au bas de la rue de Franchepré, avant de franchir la frontière franco-allemande (cf. cliché figurant en tête d'article et photo ci-contre).

Autobus appartenant à la firme "François-Mégnin" établie à Moyeuvre-Grande, lors de la halte obligatoire au poste de douane de Franchepré.



Pendant la Grande Guerre, afin de répondre à des besoins logistiques, employant des prisonniers russes pour creuser un long tunnel sous la Côte des Bourriques, achevé en 1917, l'occupant allemand réalise la liaison ferroviaire transfrontalière. Dès le début de l'année 1919, grâce à cette nouvelle voie ferrée, la "Compagnie de l'Est" met en place un service de voyageurs permettant aux habitants de la vallée de l'Orne de se rendre plus commodément à Metz, au-delà en Lorraine redevenue française et de façon plus directe à la préfecture nancéienne (cf. article ci-dessous).

Ce qui nous frappe aussi c'est le silence régnant dans cette rue de Franchepré qui, avant la guerre était, comme l'avenue de la République, si bruyante; sans cesse parcourue par les chariots transportant de l'usine de Wendel à la gare d'Homécourt des produits métallurgiques. Le heurt des rails et poutrelles, les cris et les fouets des charretiers de MM. Daum et Praloran ne sont plus qu'un souvenir. Jœuf paraît une ville morte et cependant elle vit et veut vivre. La preuve c'est que tous les jours des demandes arrivent à la mairie d'habitants désireux de regagner leur domicile. Dès maintenant, il y a plus de 5.000 habitants dans la cité; environ 1.200 ouvriers travaillent à la mine du Grand-Fond et aux usines. De toutes les localités industrielles du bassin de Briey-Longwy, c'est à Jœuf que la vie normale reprend le plus rapidement.

D'ailleurs nous ne reverrons plus, sans doute, dans la rue de Franchepré, l'activité, l'encombrement d'avant-guerre. Puisqu'une voie ferrée construite par les envahisseurs, relie Moyeuvre à Homécourt, les usines de Wendel l'utiliseront pour le transport de leur produits. Jœuf ne sera plus, à l'instar du vieux Paris, « l'Enfer des chevaux ».

Pendant que nous causons avec un habitant, un train de voyageurs passe derrière les maisons de Franchepré, sur la nouvelle voie mettant Jœuf et Homécourt en relations directes avec Metz et Luxembourg par Moyeuvre. Notre interlocuteur nous dit quels services pourra rendre cette voie. Déjà il est possible d'aller de Jœuf à Metz et d'en revenir dans la même journée, dans quelque temps on peut espérer beaucoup mieux. Et ce bon Jovicien nous exprime, au nom de ses concitoyens un vœu que nous transmettons bien volontiers aux intéressés. « Il nous faudrait, dit-il, une halte au bas de Franchepré, afin que nous ne soyons plus obligés d'aller à Homécourt prendre le train pour Moyeuvre, une toute petite halte ferait notre affaire, bien entendu Homécourt resterait notre gare commerciale. » Ce désir est fort légitime et justifié amplement par l'importance de l'agglomération, espérons donc qu'il sera pris en considération par la Compagnie de l'Est dès qu'il sera possible.

Extraits d'un long article intitulé "Une visite à Jœuf", paru le 31 mars 1919 sous la plume de Louis Desmonts, correspondant briotin de "L'Est Républicain". De ses contacts avec les édiles locaux et les habitants, il retient notamment leur satisfaction à propos de la liaison ferroviaire, seule maigre conséquence positive de 52 mois d'occupation ! L'attente des Jovicien est à présent l'établissement d'une gare sur le territoire communal, ce qui leur éviterait d'aller prendre le train à Homécourt ou à Moyeuvre.

Le dépouillement minutieux de la presse des immédiates années d'après-guerre montre combien, plus on s'éloigne de la vallée de l'Orne, plus les déplacements vers Metz deviennent problématiques et malcommodes. Aussi, durant plusieurs années, le projet de relier **Briey et Metz par un service d'autobus régulier devient un véritable "serpent de mer" journalistique !**

ARRONDISSEMENT DE BRIEY

BRIEY

Les autobus. — Les Briotins apprendront, certes avec plaisir qu'il est question d'organiser un service journalier d'autobus de Briey à Metz.

Jusqu'à présent les habitants de Briey, que leurs affaires ou leurs plaisirs appelaient à Metz, devaient s'informer si une camionnette militaire était en partance et voulait bien les véhiculer, car pour se rendre à Metz, par le chemin de fer, il n'y fallait pas songer à moins de coucher dans une hôtellerie et de ne revenir que le lendemain.

BRIEY

POUR ALLER A METZ. — Un service quotidien d'autobus vient d'être organisé entre Briey et Metz.

Ci-contre, extrait de "L'Est Républicain" du 25 juin 1919.

Ci-dessus, annonce passée dans le "Bulletin de Meurthe-et-Moselle" du 13 juillet 1919 ; ce bihebdomadaire, organe de la "Société d'Assistance aux Réfugiés, Évacués et Sinistrés de Meurthe-et-Moselle" dont la rédaction se trouve à Paris, annonce à tort comme effective l'instauration d'un service d'autobus Briey-Metz... En réalité la problématique s'avère bien plus complexe !

QUESTIONS D'ACTUALITE

BRIEY - METZ

En attendant que les pouvoirs publics donnent satisfaction à leurs vœux en les rattachant au département de la Moselle reconstitué, les populations de l'arrondissement de Briey, cédant à leurs sentiments intimes et écoutant la voix de leur intérêt, voudraient bien venir à Metz effectuer leurs achats et traiter leurs affaires. Mais venir de Briey, et environs, à Metz n'est pas aussi facile qu'on le pense lorsqu'on se contente de jeter un coup d'œil sur la carte.

Pour effectuer ce voyage, qui devrait être court, il faut avoir du temps de reste et de la patience à revendre : ceci parce que la Compagnie des chemins de fer de l'Est et les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine ne s'entendent guère que pour éviter toute correspondance entre leurs trains respectifs. Exemple : en partant de Briey à 6 h. 33 on arrive à Metz à 9 h. 48 après une pause de 1 h. 25 à Conflans.

Pour aller de Metz à Briey, et nombreux sont les commerçants et voyageurs que leurs affaires obligent à ce voyage, c'est pire encore. En partant de Metz à 4 h. 48 on est à Briey à 9 h. 2, mais on peut se reposer 2 h. 30 à Conflans !

Pour remédier à la situation, la municipalité de Metz a pris l'initiative de relier cette ville à Briey par un service régulier d'autobus.

C'est une société anonyme par actions qui se chargerait de réaliser le projet, dont le succès paraît assuré, et qui est, en tout cas, bien accueilli par les habitants du pays de Briey. Cette société émettrait des actions, dont 51 pour 100 seraient prises par la ville de Metz, principale bénéficiaire, et 49 pour 100 par les communes intéressées ou par des particuliers ayant foi dans la réussite de l'entreprise. L'exploitation de la ligne d'autobus Metz-Briey serait assurée par la société presque constituée à l'heure actuelle.

Tout de suite une question se pose : Quel sera l'itinéraire suivi par l'autobus ? La ville de Metz étant la principale intéressée non seulement au point de vue résultats mais aussi au point de vue capitaux engagés, les Messins voudraient traverser les importantes agglomérations de Hagondange, Moyeuve, Jœuf, Homécourt, susceptibles de fournir une clientèle nombreuse.

Cette idée est vivement combattue par les habitants de Briey, Moutiers, Auboué, Sainte-Marie-aux-Chênes, Saint-Privat, Amanvillers, qui voudraient voir le futur autobus passer dans leurs murs.

Comment, disent-ils, vous voulez faire passer l'itinéraire par Hagondange-Moyeuve, c'est-à-dire dans une région desservie par des trains permettant d'aller facilement à Metz et d'en revenir de même, alors que nous sommes, nous, privés de tout moyen de communication avec votre ville ? Vous voulez imposer aux gens de Briey et environs un trajet inutile de 15 kilomètres qui se traduira pour eux par une perte de temps et d'argent ? Renoncez bien vite à ce projet et faites que l'autobus traverse nos localités sacrifiées au point de vue moyens de communication. Nous aussi nous fournirons des voyageurs nombreux, car nos communes sont peuplées et nous aimons les voyages agréables.

Ils ajoutent : Et pendant la belle saison, les Messins seront heureux de profiter de l'autobus pour faire de bonnes promenades dans la si jolie vallée de Manvaux. Ils mettent en avant pour soutenir leur thèse beaucoup de bonnes raisons, que résume parfaitement la délibération prise le 29 juin par le conseil municipal de Sainte-Marie-aux-Chênes, dont voici le texte :

« Le conseil municipal, prenant acte de l'initiative prise par la ville de Metz de créer un service d'autobus de Metz à Briey par Homécourt, Jœuf et Moyeuve, émet le vœu qu'un service analogue soit créé le plus tôt possible par Sainte-Marie-aux-Chênes, Saint-Privat, Châtel, Moulins.

Considérant que le trajet par Sainte-Marie-aux-Chênes aurait l'avantage de raccourcir l'itinéraire prévu par Moyeuve d'au moins 15 kilomètres ; de réduire la durée du trajet de près d'une heure et de ce fait d'attirer plus facilement les Briotins à Metz.

Le dit projet aurait en outre l'avantage de desservir les importantes et peuplées localités du Pays-Haut privées de toutes communications commodes et rapides avec Metz et Briey. »

Quoi qu'il en soit, l'initiative de la municipalité de Metz est des plus intéressantes et pour cette ville et pour toute une région.

C'est un acte qui vaut mieux que trois douzaines de beaux discours !

I. D.

Article de Louis Desmots, paru dans "L'Est Républicain" du 22 juillet 1919. Alors que la ville de Metz souhaite attirer en grand nombre des clients résidant dans le secteur de "Briey-Vallée de l'Orne", la revendication exprimée par de nombreuses communes de reconstituer le département de Moselle d'avant 1871 anime cette demande qui doit être tranchée par les pouvoirs publics.

Au début de l'été 1919, le journaliste informe ses lecteurs que la constitution d'une société de transports est en passe d'être réalisée afin d'établir une liaison d'autobus Metz-Briey. Mais, dès la naissance du projet, se pose le **problème de l'itinéraire** que devrait emprunter le service d'autobus : **passer par les cités très peuplées de la vallée de l'Orne ou emprunter les routes du plateau par Sainte-Marie-aux-Chênes, Amanvillers et la vallée de Montvaux ?** La question n'est pas tranchée et le sujet tarde à être réglé.

Finalement, en octobre 1922, alors que le projet de rattachement de l'arrondissement de Briey à la Moselle a été définitivement rejeté par l'administration, un premier pas est effectué pour les habitants des villages du plateau avec une desserte journalière d'autobus à destination de la gare d'Amanvillers.

Toujours en suspens, la liaison envisagée entre Metz et Briey n'est pas encore réalisée en avril 1923 (cf. documents ci-dessous).

MONTOIS-LA-MONTAGNE

Service automobile. — A dater du 1^{er} octobre, un service d'autobus fonctionnera deux fois par jour entre Malancourt-la-Montagne et Amanvillers. Il s'effectuera par Roncourt en attendant l'achèvement de la route de Montois-la-Montagne à Sainte-Marie-aux-Chênes.

Ci-dessus, extrait du journal "Le Lorrain" du 1^{er} août 1922.

Ci-contre, extrait de "L'Est Républicain" du 14 avril 1923. Annoncée depuis le début de l'année 1923, la liaison Briey-Metz par autobus demeure bloquée par des difficultés administratives.

BRIEY

POUR ALLER A METZ. — On se plaint vivement à Briey de l'incommodité des moyens de communication par chemins de fer avec Metz. Nous avons annoncé, il y a plusieurs mois, la création entre les deux villes, d'un service d'autobus. Ce projet n'est pas réalisé parce qu'il paraît que Metz n'a pas encore reçu de Strasbourg l'autorisation nécessaire ?

Les Briotins et les habitants du bassin minier réclament de bons et rapides moyens de communication pour se rendre à Metz, moins éloignée que Nancy. Combien de temps attendront-ils encore ?

1925, reprendre la liaison d'autobus entre Jœuf-Franchepré et la gare de Moyeuve-Grande

C'est dans ce contexte général compliqué qu'Albert Lebon vient s'installer à Jœuf. Poursuivant son activité d'entrepreneur de transports, il apporte une solution complémentaire aux voyageurs joviciens toujours dans l'attente de la création d'une gare plus proche que celle d'Homécourt. (2)

Très vraisemblablement en début d'année 1925, il met en place un service d'autobus permettant aux Joviciens de gagner la gare de Moyeuve-Grande et de se rendre plus commodément à Metz. (3)

Autobus contre voiture. — Dimanche dernier, M. Camille Navet, trefleur, domicilié aux Cûtes-Hautes, pour aller voir sa famille au Trieux, avait emprunté la voiture à quatre roues de M. Philippe, marchand de légumes.

Le soir, au retour, vers 11 heures, M. Navet voulant remiser la voiture dans les dépendances du restaurant de la Paix, rue de Franchepré, tourna sa voiture. A ce moment, arriva l'autobus de M. Lebon, effectuant le service Moyeuve-Franchepré. Le conducteur put-il voir la voiture ? Était-elle éclairée et l'autobus également ? Les deux conducteurs donnent chacun une version ; toujours est-il que l'autobus tamponna la voiture qui fut coupée en deux. M. Degrelle, beau-père de M. Navet, se trouvant dans la voiture tamponnée, fut assez sérieusement blessé à la tête et a dû interrompre son travail.

La gendarmerie a ouvert une enquête pour établir à qui incombe la responsabilité, mais en attendant M. Philippelli se lamente sur le sort de sa voiture, qu'il jura de ne plus prêter à l'avenir.

Quitte pour la peur. — Le service entre Jœuf et Moyeuve est assuré par l'autobus de M. Lebon. Mardi dernier, la voiture effectuait son trajet quand, par suite d'une fausse direction, la voiture partit vers la rivière, longeant la route où elle fut arrêtée par une borne en béton. Ce fut une belle peur, une roue avant de la voiture fut tordue et le véhicule dut être remorqué.

Dernièrement, à cet endroit, une voiture attelée d'un cheval et contenant trois personnes fut précipitée à la rivière et c'est une chance miraculeuse qu'il n'y ait pas eu de victimes. Il serait grand temps qu'une clôture sérieuse soit faite le long de cette route, que la proximité de la rivière rend très dangereuse, surtout le soir.

La première année d'exploitation de l'entreprise d'Albert Lebon est malheureusement marquée par deux accidents qui surviennent au début du mois d'août (extrait de "L'Est Républicain" ci-contre) et le 13 octobre (extrait de "L'Est Républicain" du 19 octobre 1925 ci-dessus).

Photo réalisée en 1925 devant l'immeuble situé au n° 45 rue de Franchepré où est installée l'entreprise de plomberie de Mme veuve Rizzi.

Devant ce bâtiment, qui disparaîtra au début des années trente pour céder la place à l'embranchement menant à la gare de Jœuf enfin créée, sur la grille, on trouve une plaque publicitaire présentant les activités d'Albert Lebon, garagiste, loueur de voitures et transporteur.

Alors qu'à son arrivée de la Meuse, A. Lebon réside au café Haussmann, établissement situé juste en face du numéro 45, il domicilie le siège de son entreprise à cette adresse.



(2) À plusieurs reprises au cours des années vingt, les édiles municipaux émettent le vœu que la "Compagnie des chemins de fer de l'Est" installe une halte pour voyageurs à Jœuf. Afin de démontrer que la gare d'Homécourt est bien trop éloignée, des Joviciens vont stationner au bord de la voie au bout de la rue du Sâ, et font mine d'attendre le train !

(3) Jusqu'au 1^{er} octobre 1925, les gares de Moyeuve et d'Homécourt-Jœuf dépendent respectivement du réseau d'"Alsace-Lorraine" et de la "Compagnie des chemins de fer de l'Est", la limite des deux réseaux se trouvant entre les deux gares. Cette situation induit de fait des coûts supplémentaires pour les voyageurs contraints d'acquitter un billet devant rémunérer chaque entreprise pour la part du parcours lui revenant. Le 1^{er} octobre, la situation est un peu simplifiée, la gare d'Homécourt devenant gare commune, gérée par la "C^{ie} de l'Est". Il faudra attendre le 1^{er} janvier 1938 pour une fusion des deux réseaux, l'"A.L." devenant l'une des composantes de la nouvelle "Société nationale des chemins de fer français" (SNCF). Les réseaux de l'"A.L." et de la "Compagnie des chemins de fer de l'Est" constituent alors la nouvelle région Est de la SNCF.

1925/1930, Albert Lebon mise sur Jœuf, y fonde une famille et “fait souche” dans la cité....

La première trace officielle de la présence et des activités d'Albert Lebon à Jœuf figure dans le registre du dénombrement de la population réalisé en avril 1926. L'entrepreneur de transports est recensé parmi les pensionnaires du “Café Alsacien” tenu au 58 rue de Franchepré par M. et Mme Michel Hausmann.

Rue de Franchepré	N°	Nom	Prénoms	Age	Sexe	Profession	Origine
	1	Pallich	Calixte	1915	M	Moyeur	France
	2	Musey	Victor	78	M	Retraité	Alsace
	3	Bach	Joseph	51	M	Travailleur	Alsace
	4	Lebon	Albert	11	M	Transporteur	Alsace
	5	Ludovici	Angèle	23	F	Commis	Italie
	6	Agliu	Antonio	35	M	Travailleur	Italie
	7	Pillinger	Joseph	34	M	Travailleur	Autriche
	8	Kathmann	Michael	74	M	Travailleur	Autriche
	9	Weni	Anton	48	M	Travailleur	Autriche
	10	Kocher	Pierre	73	M	Travailleur	Alsace
	11	Wam	Eugène	10	M	Travailleur	Alsace
	12	Kocher	Charles	22	M	Travailleur	Alsace

Extraits du recensement de Jœuf en avril 1926 (archives municipales de Jœuf).

Parmi les pensionnaires figurent quatre Français et quatre Italiens. Cinq sont ouvriers chez De Wendel aux Forges, un travaille à l'usine d'Homécourt et un autre aux carrières Vaglio de Montois.

L'entrepreneur chef d'entreprise “détonne” quelque peu dans ce petit monde de prolétaires qu'il quittera au début de l'année suivante.



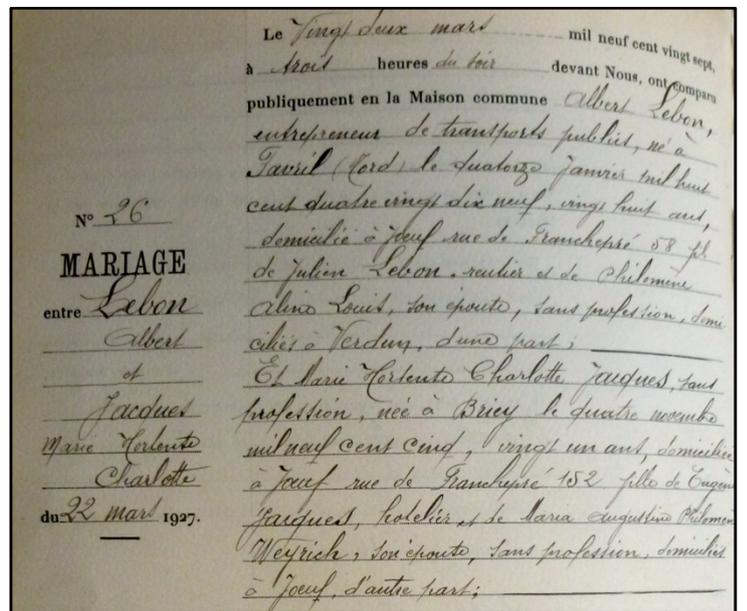
Le “Café Alsacien” situé 58 rue de Franchepré vers 1923/24. Les propriétaires du débit, Michel et Catherine Hausmann, posent debout sur le perron avec leur employée.

L'année 1927 s'avère être une année faste pour Albert Lebon, tant sur le plan personnel (mariage et naissance d'un premier enfant) que pour ses affaires entrepreneuriales (extension de son réseau d'activités). Le 22 mars, âgé de 28 ans, il épouse Marie Hortense Charlotte Jacques, demoiselle de 21 ans, fille d'un couple de restaurateurs aisés, propriétaires du “Café-Restaurant Au Bon Coin” situé 152 rue de Franchepré.

Quelques mois plus tard, ayant emménagé au numéro 45 de la rue Pierre de Bar, les époux Lebon deviennent les heureux parents d'un premier enfant, une petite Charlotte Marie Alice, née à Moyeuve-Grande le 8 août 1927.

Extrait de l'acte de mariage d'Albert Lebon et Charlotte Jacques le 22 mars 1927 (archives municipales de Jœuf).

La suite du document précise qu'un contrat de mariage a été reçu le 18 mars 1927 chez M^e Jacops, notaire à Briey.



Vue de l'hôtel-restaurant Jacques-Weyrich, immeuble édifié en 1896 au carrefour de la rue de Franchepré et de la rue Pierre de Bar par Charles Weyrich, entrepreneur à Conflans (cliché vers 1912).

L'établissement est tenu par le gendre et la fille du propriétaire depuis novembre 1911. Sur la gauche du bâtiment, ceux-ci ont aménagé une terrasse arborée baptisée “Le Bosquet”... qui, en 1925, cédera la place à un hangar servant de garage pour automobiles.



Dans le domaine professionnel, outre les liaisons journalières d'autobus "Franchepré-Moyeuve-Grande", Albert Lebon a réussi à récupérer le service desservant les communes du plateau de Sainte-Marie-aux-Chênes à la gare d'Amanvillers. Confirmé en septembre 1927 par la signature d'une convention passée avec le département de la Moselle, ce marché comportant sept voyages aller et retour journaliers oblige sans aucun doute le transporteur jovicien à étoffer son parc automobile (cf. documents ci-après et photo page suivante). (4)

Les autobus Metz-Briey

Ce qui existe

Ce fut le 10 avril 1923 que le service Briey-Amanvillers-Gare avec correspondance pour Metz fut mis en marche avec des autobus Berliet, très confortables et pouvant transporter 30 voyageurs. Les débuts furent assez durs, mais au bout de quelques mois, l'éducation des voyageurs était faite : le nombre augmentant journellement, l'entreprise devenait viable.

Depuis quatre ans le service fonctionne admirablement bien et sans accrocs. Les voitures sont propres, toujours bien entretenues, journellement revisées. Elles assurent par trois voyages journaliers dans chaque sens les communications entre Briey et Metz, à l'entière satisfaction des usagers. Le prix kilométrique est de 20 centimes. Depuis bientôt deux ans le service a été prolongé de Briey au bassin minier de Piennes, Landres, par Lantefontaine, Lubey, Lixières, Norroy-le-Sec, Joudreville, Piennes, gare de Landres, aller et retour. Ce service, avec tête de ligne à Landres, fait deux voyages en chaque sens les jours de semaine et trois le dimanche, avec correspondance pour Metz. Son rendement est excellent.

MONTOIS-AMANVILLERS

La réalisation de ces projets subit, du fait de la lenteur administrative, une perte de temps considérable, ce qui incitait M. Guillot, maire de Sainte-Marie-aux-Chênes, à organiser, sûr ce qu'il était du rendement, sans attendre la mise en marche du service Briey-Metz, un service provisoire de Sainte-Marie-aux-Chênes à la gare d'Amanvillers, avec le concours de M. Justin Leroy, qui en fut l'entrepreneur.

Le succès étant assuré et ayant de beaucoup dépassé les résultats envisagés, le maire de Sainte-Marie-aux-Chênes se mit en relation avec la Direction des Postes pour remplacer les courriers postaux hippomobiles,

qui jusque là desservaient les agences postales du Pays-Haut, par un courrier automobile, et bientôt M. Leroy étendait son service de Sainte-Marie-aux-Chênes à Roncourt, Malancourt, Montois-la-Montagne.

Des difficultés surgirent, car les voyages vers Roncourt, Malancourt et Montois restèrent longtemps déficitaires, jusqu'au jour — octobre 1925 — de la mise en exploitation de la nouvelle route de Montois à Sainte-Marie. C'est alors que ce service, allégé des kilomètres inutiles à parcourir, sur des routes étroites et défoncées, dont les fortes déclivités étaient un danger pour le transport de voyageurs par autobus, devint intéressant et rémunérateur. Entre temps, M. Leroy, qui s'était sacrifié pour cette entreprise, mourait, laissant à d'autres les fruits de son œuvre.

Aujourd'hui ce service, qui est entre les mains de M. Lebon, garagiste à Jœuf, est régulièrement organisé et fonctionne à la satisfaction de tous les habitants de la région. Sept voyages aller et retour partent de Montois, dont trois de Malancourt, en passant par Sainte-Marie-aux-Chênes. Le premier à 6 heures du matin, le dernier à 7 heures du soir. Il y a communication à la gare d'Amanvillers avec tous les trains allant ou venant de Metz, ainsi que sur Conflans-Verdun-Paris. On ne peut faire mieux et nous doutons qu'une Société y trouve son compte aussi avantageusement qu'un petit entrepreneur ; le prix de 20 centimes par kilomètre ne pourrait être concurrencé. Aussi serait-il injuste, en superposant de nouveaux services sur ceux existants, de nuire aux petits entrepreneurs, qui en débutant par de grandes difficultés matérielles et financières, sont arrivés, à force de sacrifices, au résultat actuel.

Extrait d'un long article paru dans le quotidien messin "Le Lorrain" le 9 avril 1927. Depuis deux ans, faute d'une liaison directe Briey-Metz, les habitants de la sous-préfecture et du bassin piennois doivent se satisfaire de trois ou deux services journaliers permettant un aller-retour à Metz.

Appartenant à la "Société Mousset" de Longwy, les autobus Berliet, très confortables et bien entretenus fonctionnent sous l'appellation "les Autobus Briotins" et constituent une première concurrence dans l'espace de chalandise visée par Albert Lebon.

Mais peu de temps après le lancement de son affaire, l'entrepreneur jovicien a l'opportunité de reprendre une desserte d'autobus entre Montois et Amanvillers, service créé en 1923 par M. Justin Leroy à la demande de M. Théodule Guillot, maire de Sainte-Marie-aux-Chênes. En avril 1927, le journal messin fait un bilan très positif du service rendu par les autobus Lebon et apporte son soutien aux petits entrepreneurs qui font d'importants sacrifices pour trouver leur place dans un marché des transports en constante évolution.

Extrait du journal "Le Lorrain" du 25 octobre 1928. Plus d'un an après sa signature par Albert Lebon et le département de Moselle, la convention est approuvée par un décret daté du 19 octobre 1928 et paraît au "Journal Officiel" cinq jours plus tard.

(4) Il faut attendre des événements survenant en 1932 pour trouver un document attestant qu'Albert Lebon a déclaré son entreprise sous la dénomination finalement assez logique des "Autobus Joviciens".



SERVICE D'AUTOBUS ENTRE AMANVILLERS ET MALANCOURT-LA-MONTAGNE

Est approuvée la convention, passée le 10 septembre 1927 entre le préfet de la Moselle, agissant au nom du département et M. Lebon, entrepreneur de transports automobiles à Jœuf, pour l'organisation et l'exploitation, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges joint à ladite convention, d'un service public régulier de transports par automobiles entre Amanvillers et Malancourt-la-Montagne.



Vue du café-restaurant des époux Jacques vers 1928/1929. Sur ce cliché signé G. Nesen, on reconnaît, à gauche sur la première marche de l'escalier, le crâne bien dégarni d'Eugène Jacques ; son épouse Marie, portant une veste claire, figure aussi sur la photo, derrière son mari, à gauche de la porte d'entrée. Sur la gauche de l'établissement, en 1925 (d'après les archives municipales) la terrasse existant avant-guerre a cédé la place à un hangar servant de garage. Cet aménagement, qui a peut-être été un événement propice à la rencontre entre Albert et sa future épouse (?), s'est visiblement avéré insuffisant pour abriter la flotte automobile de l'entreprise Lebon. Depuis leur mariage, les jeunes époux logent dans l'immeuble en partie visible sur la gauche, propriété du marchand en confections, Mandel Certner.

L'année 1928 est plus douloureuse pour le jeune couple avec le décès à l'âge d'un mois de leur second enfant, **Eugène Maurice, né à Moyeuve-Grande le 10 août 1928**. Deux années après ce deuil, la nouvelle naissance d'un garçon, **Daniel Albert, né à Moyeuve-Grande le 24 octobre 1930**, apporte certainement joie et consolation au sein de la famille que l'on trouve toujours recensée dans l'immeuble du 45 de la rue Pierre de Bar en avril 1931 (cf. documents ci-contre et ci-dessous).

Fac-similé de l'acte de décès d'Eugène Maurice Lebon le 12 septembre 1928 (archives municipales de Jœuf).

N° 132
 Le onze Septembre mil neuf cent vingt huit,
 à onze heures, est décédé au domicile de
 les parents rue Pierre de Bar 45 Eugène
 Maurice Lebon né à Moyeuve Grande
 Eugène Maurice Moselle le dix août précitée année
 fils de Albert Lebon entrepreneur de
 transports et de Marie Charlotte
 Jacques son épouse sans profession
 Dressé le treize Septembre mil neuf cent vingt huit,
 à neuf heures sur la déclaration du père
 vingt neuf ans
 qui, lecture faite,
 a signé avec NOUS Gustave Maquin Maire de Jœuf
 militaire Croix de Guerre
 Lebon

Bar	1	Bertner	Max	98	Parson	Ran	ch	ingénieur	Johs
	2	Landman	Marie	98	Gaby		f		
Bar	1	Lebon	Albert	99			chf	entrepreneur	
	2	Jacques	Charlotte	25	Briey	x	f		
	3		Charlotte	27	Moyeuve	f	enf		
	4		Daniel	30		f			

Extraits du recensement de Jœuf en avril 1931 (archives municipales de Jœuf).

... mais dès 1927, l'entreprise est confrontée à une âpre concurrence !

Dès le début d'année 1927, poursuivant sa volonté d'attirer la clientèle du bassin industriel de Briey, M. Hacquard, président de la "Sauvegarde commerciale messine" prend contact avec la puissante "Société générale des transports départementaux" qui vient d'organiser un réseau complet de transports en commun sur route reliant les principaux centres de Meurthe-et-Moselle à la préfecture de Nancy. (5)

Si l'on en croit le très documenté article de L. Desmonts, paru le dimanche 20 février dans l'Édition de Briey de "L'Est Républicain", **le projet de liaison par autobus entre la ville de Metz et le sud de l'arrondissement de Briey est enfin en bonne voie** (cf. extraits ci-dessous).

Mais nous voudrions, en ce qui concerne Briey, dire aux promoteurs du mouvement : « Ce n'est pas tant Briey qu'il faut atteindre que les gros centres industriels de l'arrondissement. Briey est une toute petite ville de moins de 3.000 habitants, ayant une population économe et volontiers sédentaire. Ce qui est intéressant pour Metz, c'est de s'efforcer à attirer les habitants de Jœuf, d'Homécourt, d'Auboué, cités voisines réunissant plus de 25.000 habitants. Ce qu'il faut, c'est aller chercher à leur porte les riches populations agricoles des cantons de Conflans et Chambley. C'est, dépassant Briey, pousser jusqu'à Longuyon par les cités minières et peuplées de Tucquegnieux, Landres, Piennes, Bonvillers, Joudreville, Boulogny, Dommary. C'est aller jusqu'à Longwy et sa banlieue si peuplée : Mont-Saint-Martin, Herserange, Rehon, Longlaville. Il y a là 4.000 habitants éloignés de tout grand centre. Ce qu'il faut aussi, c'est desservir Hussigny, Thil et Villerupt, cités peuplées et isolées, mal desservies par de rares trains. »

... Mais les transports départementaux seront à même d'amener à Metz des populations qui espèrent cela depuis plusieurs années, il ne restera aux commerçants messins qu'à s'imposer à leur attention par une publicité judicieuse.

Mais il faut commencer par le commencement. Or, le commencement c'est l'organisation d'un réseau complet de transports économiques et pratiques. C'est donc avec le plus grand plaisir que nous annonçons que des pourparlers sont entamés, afin de réaliser cette œuvre d'importance et qu'une première réunion aura lieu tout prochainement, au cours de laquelle se rencontreront les représentants de tous ceux ayant intérêt à la réussite du beau et grand projet qu'est l'organisation d'un réseau de transports routiers destinés à relier Metz à l'arrondissement de Briey.

Si cette nouvelle est bien faite pour réjouir les Messins, nous savons qu'elle comblera les vœux de nos amis de l'arrondissement de Briey qui, malgré la séparation, sont restés de fidèles Mosellans.

I. DESMONTS.

Extraits de l'article de Louis Desmonts, paru dans "L'Est Républicain" du dimanche 20 février 1927.

La réunion annoncée en février par le journaliste se tient effectivement au cours des semaines qui suivent ! Et, conséquence de négociations rondement menées, un accord rapide permet la mise en place, dès le printemps, d'un service Metz-gare d'Homécourt, avec un arrêt à Franchepré devant le "Café de la Croix de Lorraine" tenu par la famille Heller.

Pour Albert Lebon, il est évident que cette initiative représente une sérieuse concurrence pour le service journalier qu'il assurait depuis deux années entre Jœuf-Franchepré et Moyeuve.



Service d'autobus. — A dater du 13 juin, l'autobus départemental, qui assurait déjà le service de Metz-gare Homécourt, est prolongé jusqu'à Auboué, à la grande satisfaction des piétons qui n'avaient pas toutes facilités pour effectuer ce trajet.

Cliché daté de 1927 du "Café de la Croix de Lorraine" tenu par la famille Heller vers 1928/1929. On remarque à droite du bâtiment la plaque récemment apposée signalant l'arrêt des autobus départementaux (en vignette ci-dessus à droite).

(5) La "Société générale des transports départementaux" (SGTD) est une société de transports française créée en 1919, filiale de la "Société des transports automobiles". En 1927, la SGTD est déjà présente dans 25 départements et, en 1930, elle est la première société de transports de voyageurs par route en France, avec 779 voitures en service.

En juin 1927, on constate cependant que cette multiplication des services automobiles ne satisfait pas totalement les Joviciens qui s'impatientent toujours de voir s'ériger une gare dans leur commune (cf. extrait à gauche ci-dessous).

La presse locale de l'époque témoigne d'autres types de possibilités ponctuelles offertes à l'entreprise d'Albert Lebon : ainsi, les fêtes patronales dans les diverses communes du secteur lui permettent d'organiser des services très rémunérateurs (cf. extrait à droite ci-dessous).

Malgré ses 11,000 habitants, notre ville se trouve défavorisée au point de vue locomotion, car, à part les services d'autobus créés récemment, elle est démunie de gare, et les Joviciens que leurs affaires appellent à l'extérieur doivent faire près de trois kilomètres « pedicus comme jambis ».

Avant guerre, la proximité de l'ancienne frontière et la partie du territoire qui serait propice à l'installation de la gare étant revendiquée par les deux réseaux de l'Est et d'Alsace Lorraine, aucune solution ne put jamais être donnée.

Depuis guerre, de nombreux vœux ont été émis par le conseil municipal et le conseil général, mais c'est toujours l'incertitude. Cependant, si une gare existait, le commerce local se trouverait avantage ; il ne suffirait qu'une forte pression des personnes compétentes pour combler le vœu de toute une population. (A suivre.)

Extrait d'un article paru dans "L'Est Républicain" du mardi 21 juin 1927 (il fait partie d'une série de papiers intitulée "À travers Jœuf" publiée au cours de l'année 1927 et rédigée par Louis Lepezel, alors correspondant jovicien du journal).

Extraits d'articles parus dans "L'Est Républicain", les vendredi 25 et jeudi 31 mai 1928, avant et après la belle fête s'étant déroulée à Jœuf, rue de Franchepré. On constate que, comme les années précédentes, les autobus Lebon ont bien travaillé pendant le week-end de la Pentecôte 1928 (du 27 au 29 mai).



Autobus de la "Société générale des transports départementaux" lors d'un arrêt devant le café Heller à Franchepré en 1929 : un exemple de la concurrence commerciale à laquelle est confronté A. Lebon.

1931/1932, Albert Lebon renonce à poursuivre son aventure entrepreneuriale en Lorraine

Au début de la décennie trente, les problèmes n'épargnent pas Albert Lebon, notamment lors de ses déplacements à Moyeuvre-Grande (cf. les deux fac-similés à gauche ci-dessous).

Mais sujet plus préoccupant que les deux faits divers évoqués ci-dessus, la concurrence devient encore plus rude avec l'apparition de nouveaux intervenants qui, disposant de véhicules plus modernes, enlèvent des marchés à l'entrepreneur jovicien.

MOYEUVERE-GRANDE
Verkehrsunfall

E - M. W. aus Moyeuvre begab sich von Jœuf zu Fuss nach Hause und merkte nicht, dass er sich auf der linken Seite der Chaussee befand. Unterwegs wurde er von dem Autobus des M. Lebon aus Jœuf zur Seite geschleudert und ziemlich schwer an der rechten Seite und am Kopfe verletzt. W. wird mindestens 14 Tage arbeitsunfähig sein.

Article paru le 29 juin 1930 dans le "Metzer freies Journal" (titre du "Républicain Lorrain" paraissant uniquement en langue allemande jusqu'en 1936).

Traduction : « **Accident de la circulation** – E - M.W. de Moyeuvre revenait chez lui à pied depuis Jœuf, sans se rendre compte qu'il se trouvait sur le côté gauche de la chaussée. En chemin, il a été renversé par l'autobus de M. Lebon en provenance de Jœuf, et a été grièvement blessé au côté droit et à la tête.

W. sera incapable de travailler pendant au moins 14 jours. »

La fête à Franchepré. — Les dimanche, lundi et mardi de la Pentecôte, aura lieu la fête de la rue commerçante de Franchepré, faisant partie de la paroisse Notre-Dame de Franchepré.

Cette fête a été fondée vers 1909 ou 1910 par un groupe de commerçants, et, à part les dures années de l'occupation, elle s'est perpétuée tous les ans.

Coincitant avec la foire de notre chef-lieu de canton, elle attire toujours de nombreux promeneurs venant du pays haut et des cités industrielles environnantes. Le service d'autobus départementaux de la Moselle et les autobus Lebon déversent, ces jours, un nombre important de visiteurs, rendant à certains moments la circulation difficile dans la rue.

La fête de Franchepré. — Favorisée par un temps superbe, auquel depuis longtemps nous n'étions plus accoutumés, la fête de Franchepré avait attiré une nombreuse affluente de visiteurs qui, trouvant le divertissement voulu, ne regrettèrent pas leur déplacement.

Les autobus Lebon et départementaux déversèrent sans discontinuer de nombreux visiteurs, et à certains moments la foule était si dense que l'on éprouvait de grandes difficultés de se mouvoir.

Les forains firent de magnifiques recettes et les cafetiers virent leurs terrasses bien achalandées.

Schlägereien

Dieudonné Emile, 22 Jahre alt, o. f. W.: 15 Tage Gefängnis wegen Schlägerei und Hausfriedensbruch in Metz.
Ferrantini Ferruccio, 38 Jahre alt, wohnhaft in Metz, rue Chambièrre: 16 Frs. Geldstrafe mit Aufschub wegen Mißhandlung.

Lebon Albert, 31 Jahre alt, wohnhaft in Jœuf: 30 Frs. Geldstrafe wegen fahrlässiger Körperverletzung an einem gewissen Cuenza Joseph in Moyeuve-Grande.

Extraits d'un article paru le 25 février 1931 dans le "Metzer freies Journal", relatant les décisions rendues par le tribunal correctionnel de Metz.

Traduction : « **Rixes** – Lebon Albert, âgé de 31 ans, résidant à Jœuf : 30 Frs d'amende pour lésions corporelles commises par négligence à l'encontre d'un certain Cuenza Joseph à Moyeuve-Grande. »

MOYEUVE-GRANDE

« Les Roses » en excursion. — Voilà plusieurs mois que le comité de la société « Les Roses » de Moyeuve avait projeté l'organisation d'une excursion vers la Petite Suisse luxembourgeoise. L'année dernière, nous avions eu le plaisir de faire une randonnée avec l'autobus de M. Lebon, et de visiter la jolie roseraie de M. Jouin, à Marly. Cette année, la tournée devait être plus grande et plus belle encore. La date du 14 juillet, qui avait été prévue, n'ayant pu être maintenue, ce fut dimanche 26 juillet, qu'on vit atopper, devant les Galeries Fabert, bien avant 7 heures du matin, une belle grande voiture toute neuve de la Société Basse-Moselle de Thionville. A 7 h. 10 nous étions installé, et le « car » partait à vive allure au travers de notre vallée industrielle. Par Richemont et Uckange,

Extrait d'un article paru le 2 août 1931 dans le journal "Le Lorrain". Pour leur périple annuel au Luxembourg, les excursionnistes d'une association de Moyeuve ont préféré choisir une entreprise thionvilloise disposant d'un autobus tout neuf !

Mais, la plus grave difficulté rencontrée par l'entreprise Lebon concerne le **contrat conclu avec le département de la Moselle** pour l'exploitation du "service d'autobus d'Amanvillers à Malancourt-la-Montagne", **marché qui se révèle déficitaire** en raison de diverses concurrences. En conséquence, **l'entrepreneur jovicien se résout à résilier ce contrat en septembre 1931.**

Transports automobiles. — Résiliation du contrat régissant l'exploitation du service d'autobus d'Amanvillers à Malancourt-la-Montagne.

A la date du 1^{er} septembre 1931, M. Lebon, entrepreneur du service d'autobus d'Amanvillers à Malancourt-la-Montagne, a demandé la résiliation de son entreprise contractée par convention du 10 septembre 1927.

Le motif qui a amené M. Lebon à faire cette démarche, réside dans la diminution des recettes pendant les derniers mois, du fait que des services libres lui font concurrence depuis un certain temps.

Le Service du Contrôle a, dans un rapport joint au dossier, reconnu le bien fondé de la demande de l'entrepreneur.

En effet, la recette brute par kilomètre-voiture pour les mois de juin, juillet et août 1931, a été de 0 fr. 78.

Or, l'article 3 de la convention précitée du 10 septembre 1927, stipule que « l'entrepreneur aura droit à la résiliation dans le cas où pendant une période de 3 mois consécutifs, la recette brute par kilomètre voiture, pour l'ensemble de la ligne, n'atteindrait pas 2 fr. 35 ».

Dans ces conditions, la demande de M. Lebon était fondée et je n'ai pu, d'accord avec le service du Contrôle, que lui donner acte de sa déclaration de résiliation.

L'exploitation du service a cessé le 16 septembre 1931.

Extrait d'un rapport des délibérations du Conseil Général de la Moselle, évoquant la résiliation légitime, à la date du 16 septembre, du contrat passé par Albert Lebon avec le département de la Moselle pour l'exploitation du "service d'autobus d'Amanvillers à Malancourt-la-Montagne". Cette exploitation est aussitôt rétrocédée à M. Théophile Clerc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées demeurant à Sainte-Marie-aux-Chênes, qui s'engage à assurer le service d'autobus aux mêmes conditions du cahier des charges demandé à l'entrepreneur jovicien.

L'année 1931 marque donc la fin de l'entreprise de transports Lebon !

Au début du mois de janvier 1932, A. Lebon vend son fonds de commerce à MM. Christophe Bonu et Robert Bauchot, respectivement garagiste et mécanicien exerçant à Jarny.

Le 10 janvier, le quotidien "L'Éclair de l'Est" annonce que l'exploitation des "Autobus Jovicien" vient de changer de main et qu'une amélioration, en voie d'étude est déjà patiellement en vigueur. Dès le 1^{er} février, les nouveaux propriétaires de l'entreprise de transport créent une S.A.R.L. qui conserve la dénomination commerciale utilisée par leur prédécesseur (cf. documents page suivante).

Fac-similé de l'insertion légale parue dans le journal "Le Lorrain" du 27 janvier 1932, annonce également passée à deux reprises dans le quotidien nancéien "L'Éclair de l'Est".

CABINET de CONTENTIEUX
E. BEAUCOURT
Conseil juridique
METZ, Place Paul-Déroulède, METZ

Insertion légale (2^e Avis)

Suivant acte sous-seing privé en date à Jœuf, le 1^{er} janvier 1932, enregistré à Briey le 13 janvier 1932, folio 32, n° 8, M. LEBON Albert, entrepreneur de transports publics, demeurant à Jœuf, 45, rue de Franchepré, a vendu à M. BONU Christophe, garagiste, rue de la République, à Jarny, et BAUCHOT Robert, à Jarny, le Fonds de commerce de TRANSPORTS PAR AUTOBUS, rue de Franchepré, n° 45, à Jœuf.

Les oppositions seront reçues dans les dix jours qui suivront la deuxième insertion, soit au domicile des acquéreurs, chez MM. BONU-BAUCHOT, rue de la République, à Jarny ; ou chez M. BEAUCOURT E., conseil juridique, place Paul-Déroulède, à Metz.

Cette insertion est faite en renouvellement de celle parue dans le « Bulletin Officiel », à la date du 20 janvier 1932.

Pour deuxième publication :
BEAUCOURT.

1932/1934, les "Autobus Joviciens" poursuivent leur route et la famille Lebon part vers le sud

Les autobus joviciens. — Nous apprenons que l'exploitation des « Autobus Joviciens » vient d'être reprise par MM. Bonu et Bauchot, garagistes à Jarny. A cette occasion, une amélioration des services est en voie d'étude et de réalisation. D'ores et déjà, nous publions le nouvel horaire actuellement en vigueur. Départs pour la direction de Moyeuve-Grande : 8 h. 30, 10 h. 30, 13 h. 15, 15 h. 30, 17 heures, 19 heures, 21 h. 30.
 Départs de Moyeuve-Grande vers Jœuf : 9 heures, 11 heures, 13 h. 45, 16 heures, 17 h. 30, 19 h. 30, 22 heures.
 Départs de Jœuf vers la gare de Homécourt : 11 h. 30 et 18 h. 30.
 Un service des spectacles sera assuré les jeudis, samedis en soirée et dimanche, ainsi que les jours de fêtes entre Moyeuve-Grande et Jœuf.
 Tous autres renseignements peuvent être demandés au café du Bon-Coin.

Extrait de la rubrique Jœuf de "L'Éclair de l'Est" du 10 janvier 1932. Les nouveaux propriétaires n'ont pas tardé à investir le garage contigu au café du Bon-Coin et à remanier les horaires de leur ligne d'autobus.

Ci-contre, extrait de l'annonce concrétisant la création de la S.A.R.L. de Messieurs Bonu et Bauchot, parue dans le même journal le 27 février 1932.

Suivant acte sous seings privés, en date, à Jarny, du 1^{er} février 1932, portant la mention suivante :
 « Enregistré à Conflans-en-Jarnisy, le 17 février 1932, folio 150, n° 845 ».
 MM. Christophe BONU, garagiste, demeurant à Jarny, et Robert BAUCHOT, mécanicien, demeurant au même lieu,
 Ont formée entre eux une Société à responsabilité limitée, ayant pour objet l'exploitation d'un service d'autobus et de transports publics à Jœuf.
 La dénomination de la Société est : BONU-BAUCHOT, Société à responsabilité limitée.
 La durée est fixée à dix années, à compter du 1^{er} février 1932, sauf en cas de dissolution anticipée.
 Le siège de la Société est à Jarny, au domicile de M. BONU.
 M. BONU a apporté à la Société la somme de **vingt-cinq mille fr.** 25.000
 M. BAUCHOT a apporté également une somme de **vingt-cinq mille francs** 25.000
Ensemble..... 50.000

EXCURSIONS
POUR
PÉLERINAGES, NOCES, etc..

R. C. BRIEY B 538

SIÈGE SOCIAL: GARAGE BONU
JARNY-GARE (M-A-M)

TÉLÉPHONE 55 JARNY

"AUTOBUS JOVICIENS"
SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 50.000 FRANCS

BONU & BAUCHOT

JARNY, LE 1^{er} Février 1932

En-tête du papier à lettre utilisé par la société "Autobus Joviciens" après sa reprise par MM. Bonu et Bauchot. Après avoir utilisé pendant les deux premières années l'ancien garage rue Pierre de Bar, les entrepreneurs remettent leurs autobus dans un bâtiment en ciment armé isolé, situé rue de l'Hôtel de Ville.

Il est assez probable que le couple Lebon et leurs enfants quittent la cité jovicienne assez rapidement au cours de l'année 1932. D'après un descendant d'Albert et Charlotte, ayant d'abord envisagé le projet de gagner le Maroc, ils s'établissent à Antibes (Alpes Maritimes), où naissent deux autres enfants, Andrée Jeanne, le 30 janvier 1935, et Yvonne, le 19 septembre 1939.

Dans un premier temps, Albert travaille dans les travaux publics, et Charlotte est employée comme femme de chambre à l'hôtel "Les Amphores" de Juan-les-Pins. Plus précisément, le recensement de 1936 indique l'adresse antiboise de la famille : la villa "Mon Nid", située dans le Quartier du Trianon, à Juan-les-Pins. Il atteste également qu'Albert Lebon a renoncé à diriger une entreprise, pour exercer comme chauffeur à la Compagnie d'autobus S.T.A.R. (cf. document ci-dessous).

DÉSIGNATION		NUMÉROS par QUARTIER, VILLAGE hameau ou rue			NOMS	PRÉNOMS	ANNÉE de NAISSANCE	LIEU de NAISSANCE	NATIONA- LITÉ	SITUATION par RAPPORT au chef de ménage	PROFESSION	Pour les patrons, chefs d'entreprise, ouvriers à domicile, inscrire : patrons. Pour les employés et ouvriers, indiquer le nom du patron ou de l'entreprise qui les emploie.	
des QUARTIERS villages ou hameaux	des rues dans les villes	des maisons	des ménages	des individus	DE FAMILLE								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
		Mon Nid.	138	H15	Lebon	Albert	1899	Brille France		Chef	Chauffeur	S.T.A.R.	
				H16	"	Charlotte	1905	"		épouse	s. p.		
				H17	"	Daniel	1930	Moyeuve			fil	s. p.	
				H18	"	Andrée	1935	Antibes			fille	s. p.	
				H19	"	Charlotte	1928	Nancy			fille	/	

Extrait du recensement de la ville d'Antibes en 1936. Le couple Lebon semble avoir déclaré la présence de leurs trois enfants au domicile familial. Les éléments concernant la fille aînée Charlotte posent quelques petits problèmes car, comme indiqué en début d'article, elle est née à Moyeuve-Grande en 1927 ! Par ailleurs, à la même époque la fillette est aussi déclarée résidant à Jœuf chez ses grands parents (doc.ci-dessous)... Il nous est difficile de trancher à propos de cette "ubiquité administrative" !

152	I	1	JACQUES	Eugène	1874	Jarny	"	chef	cafetier	Patron
		2	" WEYRICH	Marie	1879	Conflans	"	femme		
		3	LEBON	Charlotte	1927	Moyeuve	"	petite fille		

Extrait du dénombrement quinquennal de la commune de Jœuf en avril 1936, ménage recensé dans l'immeuble situé au 152 rue de Franchepré (archives municipales de Jœuf). Charlotte Lebon était peut-être pour quelque temps confiée à la garde de ses grands-parents maternels.

Entrée du café du Bon-Coin, photographiée en août 1997, peu de temps avant la démolition de l'immeuble qui fut un lieu privilégié de cette "saga de la famille Lebon".



Au début des travaux, dernière vision du bâtiment, avec sur la gauche, le garage ayant abrité les "Autobus Joviciens" pendant l'entre-deux-guerres.

L'ancien hôtel-restaurant Jacques-Weyrich et le garage Lebon sur le point de s'effacer définitivement du paysage du Bon Coin.

Quelques mois plus tard, la maison médicale André Aweng viendra fixer le nouvel aspect de ce secteur, où se sont conjuguées l'histoire de la ville et la mémoire familiale retrouvée des descendants d'Albert et Charlotte Lebon.



Le couple Lebon photographié à Antibes vers 1980. Albert décède dans cette ville le 13 janvier 1984; son épouse Charlotte s'éteint à Cahors (Lot) le 14 novembre 1998, sans doute au domicile de l'une de ses filles.

Rédigé suite à une demande de leur petit-fils Eugène et de son épouse, sans doute incomplet, cet article veut simplement rendre hommage à leur participation à la riche histoire de la ville de Jœuf.

