

La Gare SNCF

La vie avant le train



Une diligence

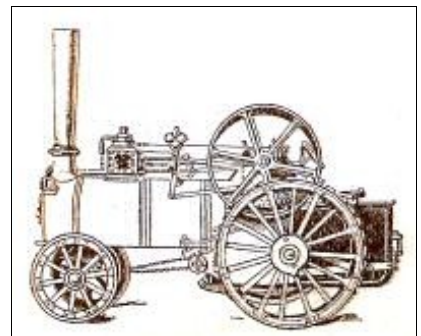
peinture de Wilhelm von Diez du milieu du XIX^{ème} siècle.

C'étaient des diligences, lourdes voitures fermées, ventrues et à hautes roues, attelées de deux à quatre chevaux, qui assuraient le transport des voyageurs entassés tant bien que mal à l'intérieur. À l'impériale, sur le toit, étaient serrés les bagages. Des relais, espacés de vingt à quarante kilomètres, permettaient le remplacement des attelages et la restauration éventuelle des voyageurs. De la sorte, il fallait trois jours pour rallier Paris à St-Dié. Le courrier (poste) et les marchandises voyageaient de même.

Le premier relais de poste de Fraize fut créé en 1818, quand la route d'Alsace par le Col du Bonhomme prit de l'importance. Il était situé au 7, rue de St-Dié, où l'on trouvait l'Hôtel de la Poste. Le Maître de Poste était Xavier Maire, auquel succéda son fils Georges. L'arrivée du train a fait disparaître les diligences entre St-Dié et Fraize, mais elles furent maintenues jusqu'en 1879 entre Fraize et Colmar (le coût était de 5 F 50). Les trois chevaux qui tiraient la diligence sur la vieille route du col arrivaient fourbus à Lapoutroie où ils étaient remplacés par deux chevaux frais jusqu'à Colmar, et l'inverse au retour. Dans la montée du col, les voyageurs suffisamment valides étaient priés de suivre à pied.

Essais de trains routiers

Fin des années 1860, de St-Dié à Fraize, a circulé un train sur route formé d'une locomotive routière traînant deux ou trois wagons à l'allure d'un bon marcheur. Les autorisations administratives avaient été données par délibérations municipales du 11 octobre 1867 en ce qui concerne Fraize et du 15 octobre 1867 en ce qui concerne Anould. Ce lourd convoi, qui portait le nom aérien de « La Sarcelle », effrayait les attelages, mettait en fuite les enfants, effarouchait les poules, et une nuit de février 1868, écrasa un pauvre piéton que l'on retrouva étendu perpendiculairement aux ornières (*L'Espérance* du 23 février 1868).



La locomotive routière

Jean-Baptiste Haxaire : « *Le 18 novembre 1867, à une heure de l'après-midi : Une quantité de curieux et curieuses stationnait sur la partie de la route départementale qui traverse Fraize. On apercevait une colonne de fumée qui s'approchait lentement en suivant cette route et, au bout de quelques instants, elle se présentait à l'entrée de la rue : C'était une locomobile remorquant deux wagons de houille que l'on conduisait à Plainfaing pour faire des essais de cette machine. C'était la première fois pour tous les spectateurs que l'on voyait marcher une machine à vapeur sur terre.* »

La naissance de la Gare

La naissance de la Gare de Fraize est inséparable de l'établissement de la ligne de chemin de fer de St-Dié à Fraize par la « Société des Chemins de Fer des Vosges », intégrée en 1883 à la « Société des Chemins de Fer de l'Est ».

Le bâtiment n'a pas changé depuis sa construction. À gauche se trouvait la salle d'attente des troisièmes classes, au centre la salle d'attente des premières et secondes classes et le bureau du Chef de Gare et à droite se trouvait la

salle des messageries. Des dépendances, à l'extérieur, permettaient d'abriter la locomotive ses chauffeur et mécanicien, ainsi que les autres personnels.



La place de la Gare avant 1920

Le terminus aurait pu se trouver à Plainfaing, mais il semble bien que des pressions assorties d'une subvention conditionnelle de 8000 francs l'ait retenu à Fraize.

La mise en œuvre de la ligne, décidée en 1872, a nécessité des travaux parfois importants, comme le pont qui enjambe la petite Meurthe à Sondreville, ou la tranchée creusée pour passer la côte de Clairegoutte, d'où plus de cent-soixante wagons de terre ont été déplacés pour combler la dénivellation et constituer le remblai, à l'approche de la Gare, derrière Demenemex.

Terminé en 1876 (inauguration le 30 novembre, mise en service le 3 décembre 1876), en même temps que la ligne St-Dié - Laveline-devant-Bruyères, l'embranchement à voie unique St-Léonard-Fraize avait modestement commencé sa carrière. Quatre trains mixtes (trains de voyageurs comportant des wagons de marchandises), tirés par des locomotives de type 030, la parcouraient quotidiennement dans les deux sens. Compte tenu d'un délai de manœuvre à Anould et de l'attente éventuelle d'une correspondance à St-Léonard, il ne fallait pas moins d'une heure pour aller à St-Dié (16 kilomètres).

Le nombre de wagons variait avec les besoins. Le 1^{er} janvier 1879, il a comporté 12 wagons, mais plus tard, le nombre de wagon atteignait souvent quarante, dont une demi-douzaine pour les voyageurs. Le hall d'accueil des marchandises pouvait en entreposer plus de 40.000 tonnes. Un passage difficile au niveau de Clairegoutte, imposait parfois l'attelage d'une seconde locomotive à partir d'Anould ou le partage du train en deux tronçons.

La halte au passage à niveau de Sondreville, pour desservir Clefcy, fut créée en 1912.

Eugène Mathis a plaisamment narré l'arrivée du premier train en gare de Fraize : *« Je vois encore la première locomotive entrant en gare toute pavoisée de drapeaux et de décorations, sifflant allègrement. Nous étions une bande de galopins appuyés à la barrière. Un froid nous passa à la racine des cheveux : nous sentions instinctivement qu'il nous était donné de voir quelque chose gros de changement pour l'avenir. Mais l'émotion ne dura guère et la curiosité l'emporta. Malgré les employés, nous sautions sur la voie et nous nous mettions à suivre les allées et venues de la machine. Le mécanicien amusé devait prendre bien des*

précautions pour n'écraser personne. Et quand la locomotive repartit, nous la suivîmes en courant jusqu'à la tranchée de Clairegoutte où elle finit par nous fausser compagnie. Les vieux s'étaient moins dérangés. Mais, les jours en suivant, il en vint cependant de bien loin pour voir le chemin de fer. Une "Orbelate", descendue exprès des Huttes, demanda comme une faveur, au chef de gare, de le lui montrer. On la fit passer sur le quai pour regarder la machine, puis on la monta dans un wagon et on la promena un moment dans la gare. La chère vieille était charmée. Ces gens de la Lorraine sont ma foi bien obligeants ! Je peux mourir, maintenant, puisque j'ai été dans le chemin de fer. D'autres furent longtemps à s'habituer aux règlements rigides de la Compagnie. Je vois encore un brave homme arrivant en gare au moment où le train démarrait, criant de toutes ses forces en remuant les bras : "Monsieur le siffleur, attendez-moi !" »

L'exploitation n'allait pas sans mal, ni sans accidents. Jean-Baptiste Haxaire rapporte que : « Le dimanche 7 janvier 1877 [après seulement 15 jours de service !], ce matin, en faisant les manœuvres pour le premier train, la locomotive a déraillé sur une voie de traverse, par le retard de l'aiguilleur. Lorsque celui-ci est arrivé à son poste, la locomotive était déjà engagée sur l'aiguille. Il n'y a eu que deux heures de retard. Le mercredi 11 septembre 1878, on dit qu'hier soir, au train de 8 heures, il y a eu déraillement à l'arrêt des Souches, par faute de l'aiguilleur. Il n'y a pas de blessé, les dégâts sont d'environ 300 francs. Le lundi 16 décembre 1878, le train du matin n'a pu quitter la gare de Fraize que vers 8 heures à cause de la neige. Dans la matinée, une locomotive est venue seule pour écarter la neige. Hier soir, au train de 4 heures, une trentaine de voyageurs étaient dans la salle d'attente à Fraize. Le chef de gare a laissé partir le train sans prendre les voyageurs. Le mercredi 18 décembre 1878, on vient de dire que le chef de gare a donné sa démission parce qu'il s'attend à être révoqué à cause de sa faute de dimanche soir. Le lundi 23 décembre 1878, le train qui devait arriver à Fraize à 8 h 30 du matin a été arrêté par la neige entre Sondreville et Clairegoutte ; il n'a pu arriver qu'à 1 heure de l'après-midi. Le samedi 25 octobre 1879, au train du matin venant de St-Dié, la bielle de la locomotive s'est brisée à Anould. Les voyageurs ont été obligés de continuer la route à pied. Le jeudi 16 décembre 1880, on m'apprend qu'un homme vient d'être écrasé à la gare de St-Léonard et que quatre à cinq personnes ont manqué de l'être également. Le vendredi 16 mars 1883, depuis dix jours environ, la neige est tombée en abondance. Depuis hier, le train du chemin de fer n'a pu venir à Fraize ; il a dû rester à Anould. Une compagnie des Chasseurs de St-Dié est employée à débarrasser la voie ; une autre compagnie est envoyée à Sarupt. Une quarantaine d'hommes sont employés au même ouvrage sur la côte du Bonhomme. Le jeudi 22 décembre 1886, le train du chemin de fer n'a pu arriver à Fraize ce matin. Après avoir employé une locomotive spéciale pour la neige et aidée par une deuxième, il a fallu mettre une cinquantaine d'hommes pour enlever [la] neige. Dans une tranchée au-dessous de Clairegoutte, il y en avait 2 m 50 de hauteur. Pourtant, il n'y a que trois jours qu'elle a commencé à tomber. Le jeudi 18 juillet 1889, vers 9 heures du matin, une petite fille de deux ans se trouvait dans la tranchée de Clairegoutte ; elle s'est laissée prendre sous le train et elle a eu un bras emporté. ».

Une belle vitalité



*La place de la Gare
avec le monument aux morts,
donc après 1929*

Le nombre des départs de Fraize augmenta progressivement.

Si à l'ouverture de la ligne, quatre trains faisaient l'aller et retour quotidiennement, il y en avait sept à partir de 1894 et huit après 1910. Le record avec dix trains dans la journée fut atteint en 1912, l'un d'eux était dit « train du charbon ».

Le trafic des voyageurs fut interrompu lors la guerre de 1914-18 durant laquelle l'essentiel des transports étaient militaires. La reprise après la guerre fut lente (deux trains par jour pour St-Dié en 1919). On ne retrouve un trafic important qu'à partir de 1923 (quatre trains par jour), 1925 (cinq trains par jour, et enfin huit en 1929.

C'est en gros le même horaire que nous retrouvons vers 1920. À quelques améliorations près, notamment en 1928 après le doublement de la voie entre Laveline et St-Dié. Il se maintiendra jusqu'en 1932, année du remplacement de nombreux trains par des autobus.

En cette année 1932, la gare de Fraize emploie vingt-deux personnes.

Certains trains faisaient la navette entre Fraize et St-Léonard, où les correspondances avec St-Dié ou Épinal étaient parfois génératrices d'attentes désagréables. D'autres reliaient directement Fraize à St-Dié. Les meilleurs mettaient trente-cinq minutes dans un sens et quarante dans l'autre. L'arrêt de St-Léonard durait de cinq à dix minutes.



Quai de la Gare

Un de ces trains directs, celui qui quittait St-Dié vers trois heures l'après-midi, était encore mixte à partir de St-Léonard où il était censé prendre en charge des wagons de marchandises venus d'Épinal. En fait, le cas était rare, mais il fallait quand même respecter l'horaire qui était celui d'un train de marchandises à marche lente et avec de longs délais de manœuvre à St-Léonard et à Anould.



Voyageurs attendant le train sur le quai.

Une voiture Paris-Fraize de 1^{ère} et de 2^{de} classes du type « rapide » circula quelque temps en hiver le dimanche. Elle était aussi longue que la moitié du train désuet qui la convoyait. Le soir, au retour, la lumière des plafonniers éclairait le luxe de ses capitonnages, de ses dentelles et de ses cuirs repoussés. Il n'y avait jamais personne dedans. Pratiquement tout le monde voyageait en troisième classe.

Il y eut des exemples de sottise administrative. Un beau jour, on avança au départ de St-Dié le train de soirée vers Épinal, sans modifier pour autant l'horaire qui en relevait la correspondance pour Fraize à St-Léonard. D'où une bonne vingtaine de minutes d'attente inutile dans cette gare. Des pétitions signées par les nombreux abonnés ouvriers et scolaires qui empruntaient ce train, attirèrent enfin l'attention des services compétents sur cette anomalie.

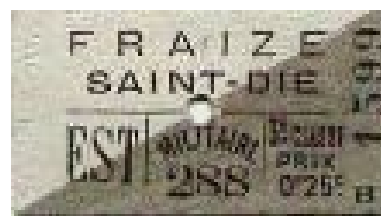
DE FRAIZE A SAINT-DIÉ					DE SAINT-DIÉ A FRAIZE				
	matin	matin	soir	soir		matin	matin	soir	soir
Fraize.....	5 39	9 16	midis	3 49	Saint-Dié...	7 20	2 12	7 10	
Anould.....	6 10	9 37	midis	4 "	Sauley.....	7 33	2 27	7 23	
Saint-Léonard..	6 48	9 35	midis	4 8	Saint-Léonard..	7 39 10 "	2 33	7 50	
Sauley.....	6 48	9 39	1 17	4 21	Anould.....	7 33 10 9	3 5	7 40	
Saint-Dié.....	7 "	10 11	1 31	4 51	Fraize.....	8 3 10 19	3 26	7 50.	

Horaires le 15 mai 1878.

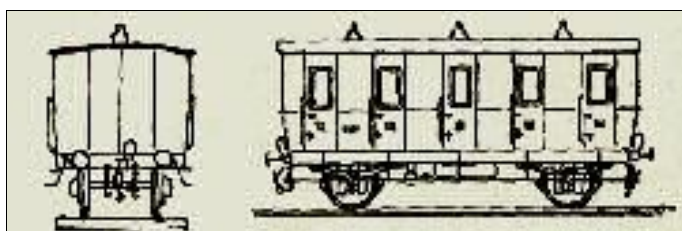
Les premiers billets de 3^{ème} classe Fraize-Anould coûtaient 40 centimes ; ceux pour aller à Saint-Léonard 55 centimes et ceux pour Saint-Dié 1,10 F. Voyager en 2^{ème} classe de Fraize à Anould coûtait 55 centimes, 75 centimes

jusqu'à Saint-Léonard et 1,40 F jusqu'à Saint-Dié. Pour s'offrir le luxe de la 1^{ère} classe, il fallait déboursier 75 centimes jusqu'à Anould, 1 F pour aller à Saint-Léonard et 2 F pour se rendre à Saint-Dié. Mais les gens voyageaient en 3^{ème} classe et les deux autres étaient rarement occupées, sauf par le facteur-convoyeur de la poste dans un compartiment de 2^{ème} classe.

Le facteur-convoyeur procédait au tri et à l'oblitération du courrier durant les aller et retour entre Fraize et St-Dié. En 1931, c'est un certain Monsieur Barlogis qui occupait cet emploi. Il faisait trois aller et retour par jour, quittant Fraize au train de 5h34, de retour de St-Dié à 9h40, puis nouvel aller et retour entre 13h40 et 16h08 et enfin dernier aller et retour entre 19h12 et 20h46 ! Il n'avait pas de wagon-poste spécialisé, et il devait se débrouiller dans un wagon de 2^{ème} classe (presque toujours inoccupé il est vrai).



Exemple de ticket voyageur (militaire)



Wagon de voyageur

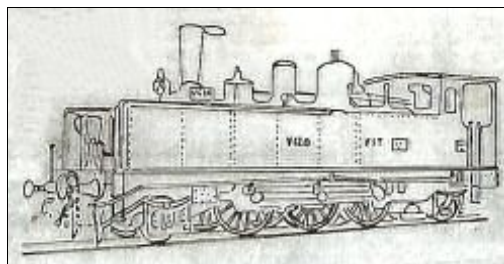
Les trains de voyageurs se composaient ordinairement de six wagons de modèles très anciens et construits entre 1875 et 1885. Ceux de première classe étaient extérieurement rouge cerise, ceux de seconde classe verts et ceux de troisième classe rouge brique. Chacun était composé de cinq compartiments

sans communication intérieure, sauf en troisième classe où l'on pouvait enjamber les dossiers des banquettes accolées, et sans toilettes. Toutefois, le compartiment médian de chaque wagon était complètement clôt de cloisons qui avaient deux minuscules hublots. Probablement avait-il été conçu pour les femmes seules, mais les amoureux s'en accaparaient aussi souvent que possible ; dans ce cas, on ne manquait pas d'aveugler les hublots et les fenêtres latérales par quelques pièces de vêtements, et on était tranquilles...

Le vertige de la vitesse

Oui le croirait ? Il arrivait au train de Fraize de donner le vertige de la vitesse à ses voyageurs !

Certes, les horaires de la ligne de Fraize étaient établis en fonction d'une vitesse maximale de route de 50 kilomètres-heure : c'était la vitesse limite autorisée par les premières machines (type 030 T) attelées à l'envers, c'est-à-dire tender en avant. Cette pratique était imposée par les lignes locales dont la gare terminale n'était pas équipée d'un pont tournant. Mais il y eut ensuite sur la ligne de Fraize un type de locomotive (V. 620) dont la particularité essentielle était précisément de n'avoir pas de tender puisqu'elles emportaient leur eau et leur charbon dans des soutes latérales. Elles pouvaient donc aller à la même vitesse dans les deux sens !



Locomotive - tender V 620.

Jusqu'à concurrence de 60 kilomètres heure, entre Fraize et St-Léonard, de 90 kilomètres heure ensuite, les mécaniciens s'en donnaient à cœur joie, faisant danser frénétiquement les archaïques petits wagons derrière eux. Les arrêts aux gares s'en trouvaient quelque peu prolongés, et comme le délai de route prévu sur la section finale Saulcy - St-Dié était particulièrement généreux, il arriva plus d'une fois au train de Fraize d'entrer en gare de St-Dié avec cinq minutes d'avance.

Pendant les guerres



Le tacot des crêtes

Les lignes de chemin de fer ont naturellement été réquisitionnées par l'armée, notamment entre 1914-1918 quand la gare de Fraize était l'une des plus proches du front.

Pour ravitailler celui-ci, gourmand de toutes sortes de marchandises : armement, munitions, alimentation, matériaux de construction, il restait toutefois plus ou moins dix kilomètres à parcourir. Une route partant du Col du Bonhomme et allant vers le sud fut mise en chantier le long des crêtes, si possible à l'abri côté Vosgien. Parallèlement, un chemin de fer « système Péchot 020+020T » à voie étroite de 60 centimètres fut installé. Il partait de derrière la gare de Fraize et longeait la route nationale. Un premier embranchement suivait la RN 415 jusqu'au Fer-à-Cheval et de là, faisant le tour de la haute vallée du ruisseau de Scarupt, par dessus les Poncez, menait à une gare terminale à la Séboue. Un second continuait le long de la RN 415 jusqu'au Col du Bonhomme, puis bifurquait alors vers la droite, longeant approximativement la route des crêtes en construction. * Enfin, du centre de Plainfaing, un troisième embranchement prenait sur la droite et menait au Valtin en longeant la route, par Habeaurupt et le Rudlin. De la gare terminus du Valtin, un funiculaire rejoignait le Gazon du Faing tandis qu'un téléphérique, nommé « la ficelle », ralliait le Gazon Martin. Dans les passages où la ligne pouvait être décelée par l'ennemi, elle était camouflée. Enfin, depuis des gares intermédiaires ou terminales, les points chauds du front, dont la Tête des Faux et le Linge particulièrement, étaient en fin de

course ravitaillés par des norias de mulets. Le Tacot a été démantelé immédiatement après la guerre, en 1919, mais pour un observateur attentif, des traces de son existence sont encore décelables, notamment dans la vallée du Valtin. Nota : Pour plus de détails sur le Tacot, veuillez consulter Monsieur Daniel Gœhry, de Ban sur Meurthe.

La gare de St-Dié a été bombardée en 1918, et détruite en novembre 1944, de même que celle de St-Léonard.

La fin de l'âge d'or

À partir de 1932, les lignes d'autocars de la fameuse Société Auxiliaire des Transports de l'Est (S.A.T.E), plus souples, ont progressivement séduit la clientèle des trains de voyageurs dont le dernier, malgré l'amélioration du confort, a circulé le 8 janvier 1939.



Une locomotive à vapeur 141 TB manœuvrant en gare de Fraize.



La dernière locomotive à vapeur à avoir circulé jusqu'en 1965 sur la ligne de Fraize, une 141 TB.

Entre-temps, en 1937, la « Compagnie des Chemins de Fer de l'Est », avait été fondue dans la nouvelle « S.N.C.F. ». Les déficits d'exploitation, de moins en moins supportables, ont aussi contribué à la réduction du nombre des trains.

Toutefois, le transport des marchandises (balles de coton pour les filatures, charbon, citernes de vin, matériaux de construction, bois des scieries, service de messageries...), bon an, mal an, a perduré, mais en s'amenuisant, au fur et à mesure, jusque dans les années 1960. Il n'y avait plus alors qu'un train de marchandises, avec un ou deux wagons ; il arrivait à la Gare de Fraize vers 16 heures.

Le seul passage à niveau de Fraize était situé à l'intersection de la voie avec le chemin de Ribeaupierre, à Clairegoutte. Madame Marguet a été la garde barrière pendant dix-sept ans, jusqu'en 1974, date à laquelle elle cessa son activité. Le mécanicien du train descendait alors de sa machine pour activer la barrière.

Les Chefs de Gare ayant opéré successivement à Fraize sont Messieurs **Daniel** en 1877, **Litoff**, **Verelle**, **Michelon** qui décède en 1914, puis Messieurs **Trump**, **Guillemin** et **Lucien Boch**. Monsieur **Jules-Delphin Brultey** a pris la



La dernière locomotive BB66432, diesel, à avoir circulé sur la ligne de Fraize.

suite de 1932 à 1940, puis, pendant l'occupation et jusqu'au 1^{er} octobre 1946, ce fut le tour de Monsieur **André Grebert**. Leur ont encore succédé Messieurs **Cael**, père du regretté abbé Michel Cael, puis **Gilbert Dorr** et enfin **Roger Drouillot** du 1^{er} avril 1966 au 1^{er} novembre 1969. À partir de novembre 1969, la gare est devenue un simple point d'arrêt. Il fut géré par Mesdames **Christiane Francin** jusqu'en septembre 1972, puis **Monique Coulet** jusqu'en février 1976, et, pour terminer, **Martine Lemaire** jusqu'à l'été 1987.

C'est au début de l'automne 1987, le 28 septembre, qu'on a vu repartir vers Anould le dernier train...

Et qu'on a fermé définitivement la gare de Fraize.

Derrière la gare...

Apprécions l'ironie de cet article de presse signé C.Q. (?), dont malheureusement la date manque : « *Dans la crainte de déranger certains amoureux qui ont choisi les promenades du dessus de la Gare pour leurs ébats, il est instamment recommandé aux promeneurs de vouloir bien s'abstenir de passer à cet endroit après 9 heures du soir.* ».

Et aujourd'hui ?



La place Jean Sonrel et l'Office du Tourisme



L'arrachage des rails de la voie dans la tranchée de Clairegoutte.



À la barrière de Clairegoutte, la voie aménagée pour piétons

L'animée place de la Gare s'est effacée sous la tranquille place Jean Sonrel, toute fleurie. Au centre, le bâtiment de l'ancienne Gare abrite maintenant le bureau de l'Office de Tourisme.

Arrachés rails et traverses, la voie s'est transformée, entre Fraize et Anould, en un agréable et bucolique chemin macadamisé qui fait le bonheur des promeneurs, cyclistes et autres patineurs à roulettes, heureux à la fois d'échapper à la circulation automobile et de profiter d'une pente douce et régulière.

Les quais et voies de triage, nivelés, ont fait place, quant-à eux, à une zone industrielle.

Le bâtiment marqué Georges Gérard, avec ses portes à glissière juste à la bonne hauteur, attend toujours les wagons de graines et autres marchandises qu'on y débarquait autrefois...

Un charmant poème d'Eugène Mathis

LE TRAIN DE CHEZ NOUS.

*Un beau sujet me tente :
Mettre en vers la vapeur,
Mais l'œuvre m'épouvante
Par sa robuste ampleur ;
J'ouvre dans mon ouvrage
Que je voudrais sans trous,
Seulement une page
Au vieux train de chez nous.*

*Dans un décor de planches,
On découvre le toit
De la station blanche ;
Derrière on aperçoit
Un convoi minuscule
Brillant comme un joujou
Qui flâne ou déambule
C'est le train de chez nous.*

*Fumant comme un cratère.
Crachant comme un geyser,
Des flancs de sa chaudière,
Il tire un bruit d'enfer ;
Mais grandement se leurre
Qui le croit casse-cou :
Il fait du quinze à l'heure
Le bon train de chez nous.*

*Pour devenir illustre
Il ne fit jamais rien :
Pendant près de dix lustres
Il n'a broyé qu'un chien ;
Jamais il ne déraille
Et transporte surtout
Le monde qui travaille
L'humble train de chez nous.*

*Pour les retardataires
Il se montre obligeant,
Il sifflote aux barrières
Pour saluer les gens ;
Plein de rires de filles
Et de gais tourlourous,
C'est un train de famille
Le doux train de chez nous.*

*Au retour d'un voyage,
Quand, à Saint-Léonard,
Dans un épais nuage,
Paraît le tortillard,
On croit pour nous attendre,
Que le foyer si doux
A bien voulu s'étendre
Jusqu'au train de chez nous.*

*D'y monter on s'empresse ;
On y parle patois ;
L'air des monts vous caresse,
Et l'on se sent chez soi ;
On salue à la suite
Tous les hameaux d'Anould,
Et puis le cœur palpite :
Le train entre chez nous.*

*Comme un coursier s'anime
En flairant le relai
Il ahane et s'escrime
Dans le dernier remblai,
Entendant crier : « Fraize ! »
Il semble qu'avec vous
Se sente rempli d'aise
L'heureux train de chez nous.*

Eugène MATHIS (1937).

Sources

Cette page est en partie inspirée d'un article publié sous le titre « Pages d'Histoire » dans les « Annonces des Hautes-Vosges » n° 738 du 15 février 1976 et suivants. Il s'agissait d'un extrait d'un ouvrage à paraître intitulé « L'auto, l'autobus et le train dans la région déodatienne entre 1920 et 1940 » par P. Moinaux.

Victor Lalevée a inspiré les lignes traitant des diligences et relais de postes.

Divers compléments et corrections ont été apportés à l'incitation de Monsieur Daniel Gœhry de Ban-sur-Meurthe qui accepte qu'on lui soumette par courriel toutes les demandes que cette page ne satisfait pas.