

A LA RECHERCHE DE L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER SAINT-LEONARD – FRAIZE

Daniel GOEHRY

La ligne de Laveline à Saint-Dié avec un embranchement sur Granges et un autre sur FRAIZE est concédée à la Compagnie des Chemins de Fer des Vosges (ancienne Cie « de la Vologne et des Magasins Généraux ») par décret du 2 mai 1873.

Un avant projet est présenté aux communes début 1872 (délibérations des Conseils municipaux de Plainfaing le 23 mars 1872, de Fraize les 28 avril et 9 juin 1872 et d'Anould le 12 mai 1872).

Les plans du projet définitif sont dressés par l'ingénieur de la Compagnie le 30 août 1873 et approuvés par le préfet d'Épinal le 16 octobre 1873 (Premières études en 1870 - Ar. préf. du 18/4).

La compagnie propose à un certain moment de déplacer le site de la gare d'Anould en direction du Souche, au-dessus du chemin du Pair (délibération du C.M. du 25 octobre 1873) et celui de la gare de Fraize vers les Faulx en direction de Plainfaing. Les communes vont refuser ces changements (Anould le 30 octobre 1873 et Fraize le 9 juillet 1876) en menaçant la Compagnie des Chemins de Fer de ne pas verser les subventions demandées.

Un procès-verbal d'enquête sur l'expropriation est déposé dans les mairies durant une période de 10 jours (du 15 au 25 décembre 1873 Impartial des Vosges) : 26 propriétaires sont concernés à Saint- Léonard, 140 à Anould, 34 à Ban/Meurthe et 52 à Fraize.

Une subvention de 1.110.000 frs. est accordée aux concessionnaires (part de l'État : 665.575 frs - part du département 444.425 frs).

Après quatre ans de discussions et de travaux, la ligne est ouverte au trafic le 3 décembre 1876.

STRUCTURE DE LA LIGNE

La ligne a une longueur de 7.479m⁷⁰ et une rampe de 3 à 16mm. Elle part de la station de Saint-Léonard (côte 417m) à une certaine distance de la nationale 415 (rive gauche de la Meurthe) pour arriver à la station d'Anould où un embranchement sera construit pour les papeteries d'Anould. La ligne traverse le chemin de grande communication n° 8 (Route de Gérardmer) à la sortie d'Anould ¹

¹ Au lieu-dit « la Barrière ». Contrairement à l'idée qui s'est immanquablement imposée depuis plus de cent ans, ce toponyme est bien antérieur à l'installation des barrières du passage à niveau. Un accrochage avait eu lieu en 1870 à cet endroit enregistré par les archives militaires sous la dénomination de « affaire de la Barrière » (fait confirmé par J.C. Fombaron, spécialiste en la matière). La « barrière » a sans doute été jadis celle d'un péage (Info. : P.M.)

puis la Meurthe à Ban-sur-Meurthe au moyen d'un pont formé de deux arches (ce pont sera détruit par les Allemands au moment de la retraite – novembre 1944 – et reconstruit avec une seule arche par l'entreprise Ch. Saussure de Saint-Dié en 1946 : plan 15.10.1946 – fin des travaux janvier 1947). Arrivé sur la rive droite de la Meurthe, le tracé n'atteint la station de Fraize qu'après avoir traversé deux tranchées. Le terminus est à Fraize (côte 506,95) où une remise avec un petit logement permet aux mécaniciens et à la machine de passer la nuit à l'abri.

Curiosité administrative : depuis quelques années la ligne ne commence plus au point zéro mais à moins 0km 365 ! A l'origine le point de départ de la ligne correspond à la bifurcation de la ligne Saint-Léonard - Épinal et Saint-Léonard - Fraize. Ce point est déplacé de 365 m. en direction de Saint-Dié et se trouve donc en aval de la gare.

A l'origine, il devait y avoir 20 passages à niveau se répartissant de la manière suivante :

- 13 passages à niveau sans maisons, ni barrières, ni clôtures
- 3 passages sans maisons mais avec clôtures et barrières à deux vantaux manœuvrés par les équipes de la voie ou des stations (un de ces passages deviendra ultérieurement la halte de Ban- sur-Meurthe)
- 4 passages à niveau avec maisons de gardiens, barrières et clôtures.

Voici leur implantation :

- chemin vicinal de Gerhaudel Anould (la seule qui existe encore aujourd'hui sans transformation architecturale)
- chemin de la Grande communication n° 8 - Anould (maison détruite par les Allemands lors de leur retraite en 1944)
- chemin vicinal de Ban-sur-Meurthe (maison rasée par la S.N.C.F. Le 14 octobre 1969)
- chemin rural de Fraize (maison vendue à Mr. Marguet Louis le 9 décembre 1975).

Nous constatons qu'à l'origine il manque 2 maisons « garde-barrière », celle de Saint-Léonard construite en 1888 et vendue à Mr. Moulin le 20 février 1980 et celle de Ban-sur Meurthe construite en 1912 et vendue a M. Huttaux le 26 septembre 1980.

Type voie : la voie à 1,5 m d'axe en axe-des rails (voir normale dite de 1,44 m). Les traverses ont 2.40 m de longueur. 0,20 à 0,24 de largeur et 0.13 m d'épaisseur. Il y a 7 traverses par chaque longueur de 6 mètres de voie. Le poids des rails est ce 30 kg par mètre et peut être abaissé jusqu'à 27 kg pour les voies de garage.

Station d'Anould : le bâtiment des voyageurs sera du type A de la Cie des Vosges, la halle aux marchandises de la station du type 1 et le pavillon des « lieux » (les w.c.)

du type A. Il est établi pour la papeterie du Souche une halle spéciale du type A avec une plaque tournante de 3,50 m de de diamètre.

Station de Fraize : le bâtiment des voyageurs sera du type B, le pavillon des « lieux » également du type B, la halle aux marchandises du type 1 bis. La station aura également des quais pour les bestiaux et pour les dépôts de houille et un quai pour le chargement des bois avec une bascule et une grue de la force de 8.000 kg. La remise à locomotives avec fosse à piquer est placée en bout de ligne.

Malgré les deux guerres, l'aspect de ces deux gares n'a pas changé depuis leur origine. Au contraire, celle de Saint-Léonard a subi plusieurs modifications : agrandissement et transformation des locaux en 1902, reconstruction en 1956 du bâtiment détruit par les Allemands en 1944.

Halte de Ban-sur-Meurthe - Clefcy : Simple Passage à niveau jusqu'au jour où Mr Antoine, maire de Clefcy, devient Conseiller d'Arrondissement puis Conseiller Général du canton de Fraize.

Comme tout élu il obtient une réalisation pour ses concitoyens ; la sienne sera la transformation du passage à niveau en halte. Une délibération des Communes de Ban-sur-Meurthe et de Clefcy en date du 26 février 1911 demande la création d'un « point d'arrêt » en s'engageant à construire une maison de garde avec cave et jardin, munie d'un auvent destiné à abriter les voyageurs et d'un guichet de distribution des billets dans une fenêtre de la cuisine (anecdote rapportée par Mlle Léone Hollard (anecdote rapportée fille de Mme Hollard Lucie première « chef de gare » à la Halte de Ban-sur-Meurthe).

Les dépenses de la maison (type maison de garde-barrière) sont évaluées à 14.700 frs., payées de moitié par Ban-sur-Meurthe et de moitié par Clefcy. Les communes supporteront toutes les dépenses à moins qu'elles ne préfèrent renoncer à l'arrêt des trains de voyageurs, mais toutes les installations deviendront dépendances du chemin de fer (!)

La maison du garde-barrière est construite durant l'été 1912 (terrain acheté le 20 juillet 1912 enregistré à Bruyères le 2 juillet 1912). La famille Hollard peut y emménager pour la rentrée scolaire 1912 (dépense évaluée à 16.000 frs).

Titre exact de Mme Hollard : « distributrice de billets en régie affilié au P.N.J. »

En 1925, Mme Fleurence étant en poste,, le bâtiment subira une profonde transformation : création d'une salle d'attente, d'un local à bagages, d'un bureau de distribution (16.000 F). En 1929, pour faire droit aux plaintes de Mme Fleurence, qui a six enfants et pour améliorer définitivement les conditions d'habitat, on rehausse la salle d'attente d'un étage (10.700 F.) Entre temps (1925) le « point d'arrêt » est devenu « halte » (service des bagages).

En application de la loi du 14 avril 1881, l'État incorpore la ligne des Vosges au réseau d'intérêt général et en confie l'exploitation provisoire à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est à compter du 16 octobre (Ordre de service n° 664 du

12 oct. 1881). Le rapport sur l'état des locaux n'est pas favorable, et il n'y a pas d'eau courante dans le bâtiment. Peut-être y a-t-il volonté de sous-estimation, la reprise définitive de la ligne par la Cie des chemins de fer de l'Est devant entraîner le remboursement du capital aux actionnaires de la Cie des Vosges ².

L'état incorpore définitivement la ligne à la concession des chemins de Fer de l'Est en 1883 (décret minist. des 28 et 29 décembre 1883) et enfin à la S.N.C.F. en application à la nouvelle convention du 31 août 1937.

GRANDEUR ET DECADENCE

Dès 1876 il y a 4 trains mixtes « aller » et « retour » par jour. Il faut plus d'une heure pour se rendre à Saint-Dié ceci à cause un délai de manœuvre assez important à la gare d'Anould et surtout d'une attente éventuelle d'une correspondance à Saint-Léonard, soit une moyenne de 15 km à l'heure !

Les premiers billets valent 40 centimes de Fraize à Anould, 55 centimes pour aller à Saint-Léonard et 1,10 frs pour aller à Saint-Dié en 3ème classe. Les prix en 2ème classe sont de 55, 75 centimes et 1,40 fr. tandis qu'il faut dépenser 75 centimes, 1 fr. et 3 fr. en première classe. Ces dernières sont rarement occupées sauf par le facteur-convoyeur qui trie et oblitère son courrier dans un compartiment de 2ème classe. (Il existe 3 cachets « aller-retour » Fraize – Saint-Léonard et autant pour Fraize – Saint-Dié ³.

Les premières locomotives sont du type 030 (carte postale de Saint-Léonard - Édition Eymann Val d'AJol) puis du type V 600 (carte postale Fraize - la gare - Weick n°7421). La V 600 C'était une locomotive construite en 1881, transformée en 1906. C'était une machine-tender, c'est-à-dire qu'elle portait elle-même son eau et son charbon dans des soutes latérales (cf. P. Moinaux et D. Patingre v. « sources » en fin d'article).

Plus tard (d'après P. Moinaux) il y aura également des machines classiques à tender indépendant type 30.000 puis 3.400 ou 230. Il y aura de même une locomotive 140 C ALVF (d'après Mr. Holweg). La dernière locomotive pour les trains de marchandises est une 141 TB qui roulera jusqu'en 1962 (machine conduite parfois par Mr. Holweg). Depuis cette date les trains de marchandises sont tractés par une B.B. diesel.

Il n'y a jamais eu d'autorail sur cette ligne. Le dernier train de voyageurs a roulé le 8 janvier 1939 (décision ministérielle du 26 décembre 1938 de fermer la ligne Saint-Léonard - Fraize au service des voyageurs le 9 janvier 39).

Les trains de la ligne de Fraize se composent pour l'ordinaire d'une demi-douzaine de wagons, wagons construits entre 1875 et 1885 qui ont gardé les

2 En fait, la remise en état des lignes de l'ancienne Cie des Vosges (Arches - Saint-Dié et embranchements) coûtera deux millions et demi de francs-or à la Cie de l'Est en 1883. Elle se serait bien passée d'un tel cadeau ! (cf. BSPV LXXXV - 1982 - p. 126 note 1 en bas de page : on y trouvera aussi quelques indications sur les circonstances de la création de la Cie des Vosges) (Information : P.M.)

3 Voir en annexe la note : transport du courrier postal avec la description des 3 cachets.

caractéristiques principales des anciens modèles depuis 1850 (compartiments sans intercirculation...) Peintures extérieures : rouge-cerise pour la 1ère classe, verte pour la 2ème, rouge-brique pour la 3ème (cf. Moinaux).

Au début l'éclairage se fait par des lampes à pétrole et le chauffage avec des bouillottes ⁴ (L'Écho de la Frontière - samedi 16 février 1896 – rixe dans un train – le journaliste nous raconte une bagarre entre deux forains qui ont pris comme projectiles les bouillottes du wagon). Chauffage à la vapeur et freins continus à air vers 1900 ; éclairage électrique vers 1923. Dans les dernières années avant la guerre de 1939, le train de Fraize se modernise par l'adjonction d'une voiture ex-allemande (livraison de l'Armistice 1918) de 3ème classe avec un couloir et des toilettes. Il est vrai que le train ne comporte plus normalement que trois wagons, fourgon compris.

Le nombre des départs de Fraize augmente progressivement : - 4 en 1876 (Annuaire des Vosges) – 5 en 1889 (Journal de Saint- Dié) – 6 en 1892 (Gazette Vosgienne) – 7 en 1894 (Impartial des Vosges) dont 4 trains l'après-midi (malgré ceci une pétition réclame une amélioration du service des trains entre Saint-Dié et Fraize – Gazette Vosgienne du 21 avril 1895). Vers 1895 il ne faut plus que 45 minutes pour se rendre à Saint-Dié. Mais le système de mixité des trains (marchandises - voyageurs, avec délais de manœuvre dans certaines gares) ne sera jamais entièrement abandonné.

Vers 1910, il y aura 8 trains dont 7 pour Saint-Dié et seulement 5 trains partant de Saint-Dié pour Fraize et 2 autres partant de Saint-Léonard pour Fraize. Les modifications aux horaires (qui font souvent droit à des réclamations du public) s'accompagnent parfois d'incohérences dans le système des correspondances. D'où, pour les correspondances à Saint-Léonard, des pétitions et interventions diverses. Dans l'état de ramification où était arrivé le réseau ferré, il était difficile de contenter tout le monde (selon Mr. Moinaux).

La veille de la guerre de 1914 il y a 9 trains aller et autant pour le retour... Comme sur toutes les lignes proches du front, la circulation des trains de voyageurs est suspendue pendant la guerre de 1914-18. Il y a quand même les trains de marchandises et surtout de ravitaillement pour le front, mais essentiellement nocturnes.

Les militaires gardent le pont de Ban-sur-Meurthe. Des officiers supérieurs logent pendant la guerre dans la halte de Ban-sur-Meurthe à l'abri des tirs allemands, car ce bâtiment ne figure pas encore sur les cartes d'État-major (anecdote rapportée par Mlle Hollard). Les militaires construiront un embranchement à partir du pont de Ban-sur-Meurthe pour desservir un parc à

4 Les bouillottes – longs et lourds parallélépipèdes remplis d'eau bouillante ou de substances chimiques – étaient lancées sous les pieds des voyageurs à certaines gares (Attention aux pieds !). D'où la différence des délais de route entre l'horaire d'hiver et celui d'été. Dans la première année d'exploitation de la ligne Paris-Strasbourg (1852-53), on constate que les express couvrent les 500 km respectivement en 11 heures et demie et en 10 heures. (Information : P.M.)

munitions installé à peu de distance et à gauche de la ligne (en direction de Saint-Dié).

Après la bataille du Linge, le commandement décida de créer un Chantier de Ravitaillement à Anould (à la Voivre), localité proche du front. La voie de raccordement à la gare d'Anould fut construite durant le premier semestre de l'année 1917 par des soldats russes (deux compagnies). Elle était surtout destinée à servir pour l'artillerie américaine sur voie ferrée (A.L.V.F. « 300 marine ») pour appuyer l'action des 10.000 Américains (division d'infanterie) stationnés dans la région. Les tirs vers l'Alsace devaient s'effectuer de nuit, le train étant refoulé le matin vers les tunnels de Vanémont, par Saint-Léonard.

Entre temps il y a eu contre-ordre et les Américains partent pour le canton de Provenchères. Il n'y aura jamais d'artillerie sur rail et le terrain va servir quelques jours à de petits avions provenant du camp Gerhaudel, sous le bombardement allemand. Ils seront ultérieurement transférés à un vrai camp d'aviation situé à Corcieux. Le terrain de la Voivre, devenu « chantier de ravitaillement » servira parfois de terrain d'atterrissage à l'aviateur Fonck (faits rapportés par Mr. Valence d'Anould et Mlle Hollard). En fait, le chantier servira quelques mois à stocker du matériel, peu avant l'armistice. La voie ne sera plus utilisée. Le terrain sera cédé au réseau de l'Est (délibération du conseil municipal d'Anould, le 3 janvier 1924) et la voie sera démontée par l'entreprise Bravo César vers 1930.

La reprise du trafic est très lente après la guerre. Le besoin de transport est énorme dans le pays, les puits de charbon sont abîmés par la guerre et le matériel roulant est très éprouvé.

En 1919, il y a 2 trains pour Saint-Dié (départ de Fraize à 9h18 et 14h28) et 2 pour Fraize (dép. de St-Dié 9h40 et 16h.20). Le trafic se développera à partir de 1923 : 4 « aller-retour » par jour, 5 en 1925 pour revenir parfois à 4 comme en 1928 et brusquement 8 trains en 1929, 7 en 1930 et 8 en 1931. Le train semble retrouver une nouvelle jeunesse, mais la crise économique venue d'Amérique a touché la France et le déficit des chemins de fer défraye la chronique (un milliard et demi de francs-Poincaré pour 1931).

Dans l'été de 1932, le trafic des trains de la ligne de Fraize est brusquement ramené à 3 mouvements en aller et retour, entre Fraize et Saint-Dié (2 selon la Gazette Vosgienne qui néglige une navette de correspondance Fraize - Saint-Léonard entre 17 et 19h). Les trains supprimés sont remplacés par les autobus de la Société Auxiliaire de Transports de l'Est (S.A.T.E.), filiale de la Cie de l'Est. Le terminus de Fraize est reporté à Plainfaing.

La S.A.T.E. était apparue cinq ans plus tôt dans notre région, établissant alors une liaison automobile éphémère (deux ans) entre Nancy et Colmar, par Rambervillers et Saint-Dié. Son matériel se composait essentiellement d'autobus à moteur Renault, d'un modèle déjà dépassé quand, en 1933, les autobus de la Cie des Transports Citroën, entre Colmar et Saint-Dié, et les autobus Renault de la

récente Société des Transports des Hautes-Vosges (S.T.A.H.V.) se mirent à concurrencer sévèrement le chemin de fer et la S.A.T.E., ne leur laissant plus chez nous que le trafic ingrat des voyageurs à tarif très réduit (abonnés ouvriers et scolaires, cas sociaux multiples...). En 1937, après la constitution de la Société Nationale des Chemins de Fer (S.N.C.F.), la S.A.T.E. se fondit dans une filiale de cette dernière, la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Automobiles (S.C.E.T.A.). Après 1945, la S.C.E.T.A. céda ses lignes des Vosges à la S.T.A.H.V. qui reprit plus tard à son compte la ligne Citroën de Colmar. (Informations pour les deux dernier paragraphes : P. Moinaux)

La fermeture se fait pour les voyageurs à la veille de la guerre (9 janvier 1939). Pour la mobilisation de septembre 1939 on rouvre bien les lignes pour quelques jours... Hélas ce n'est qu'un rêve et pour la mauvaise cause !

CONCLUSION :

Nous ne pouvons ici mieux faire que résumer la pensée de Vauquesal-Papin (p. 252 de l'ouvrage cité en « bibliographie »).

A partir de 1840, l'expansion des chemins de fer avait permis une véritable révolution économique. Après 1870, les préoccupations électorales d'un régime (3ème République) encore mal assuré prennent le pas sur les réalités économiques. Partout les populations réclament des Chemins de fer. Les élus se servent des autorisations de construire des nouvelles lignes comme du bonbon que l'on promet aux enfant sages ⁵.

C'est ainsi que dans les Vosges, comme partout ailleurs, on construisit des lignes qui portaient en elles-même un déficit naturel. La situation d'une ligne comme celle de Fraize devait être particulièrement fragile. Bien sûr, les projets n'ont pas manqué, qui devaient assurer son avenir en l'associant à des rêves transvosgiens. Évoquons à ce sujet : la création d'une commission à la suite de l'inauguration du tramway à vapeur Colmar - Kaysersberg (Impartial des Vosges - 24 janvier 1885) - un plan de l'ingénieur LAUBI (1905-1906) (un siècle de Chemin de Fer en Alsace-Lorraine par VAUQUESAL PAPIN) et surtout un rapport des Vallées de Kaysersberg et de Haute-Meurthe présenté au Comité Commercial Franco-Allemand à Paris le 26 avril 1909. Le document porte la signature de 15 maires alsaciens et des 10 maires du canton de Fraize, La réunion a eu lieu à Orbey au mois de mars 1909.

5 Selon Mr. Moinaux : L'électoralisme (diversement allié à des intérêts petits et grands) n'avait pas attendu 1870 pour faire manquer au chemin de fer une part de sa véritable vocation. Ses effets sont devenus ensuite de plus en plus vertigineux jusque dans les moindres détails. En 1930-31-32, on fit circuler chaque dimanche en hiver une longue voiture des grandes lignes de 1ère et de 2ème classes entre Paris et Fraize. Destinée à promouvoir le ski (sport encore assez aristocratique) dans les Vosges, elle était acheminée de Nancy à Saint-Dié par un train omnibus, puis attachée au petit train de Fraize où l'attendait une auto-chenilles de la S.A.T.E. On n'y a jamais vu personne. L'histoire ne dit pas si le plaisant personnage qui avait eu cette idée de génie a recueilli plus de voix aux élections.

Après la guerre de 1914-18, il ne fut plus beaucoup question d'un tunnel au col du Bonhomme, la percée des Vosges par Saales ou Sainte-Marie paraissant plus séduisante. Et la ligne de Fraize ne devait plus avoir qu'une existence très discutée.

SOURCES

- Les ARCHIVES DEPARTEMENTALES d'ÉPINAL
- Les archives de l'équipement de la S.N.C.F. (MM. Fruchart et Finance)
- Les archives de la S.N.C.F. à Nancy
- La vie du Rail
- Les archives communales d'Anould - de Fraize et de Plainfaing
- LES JOURNAUX : GAZETTE VOSGIENNE
JOURNAL DE SAINT-DIE
L'IMPARTIAL DES VOSGES
L'ECHO DE LA FRONTIERE
- Le livre de M. VAUQUESAL PAPIN : un siècle de chemin de fer en Alsace-Lorraine - Ed. Picadot - Paris - 1980.
- Pierre MOINAUX - un article dans les Annonces des Hautes - Vosges fév.. 1976 « Le Tacot » de Fraize... et les Autobus
- Un article dans le bulletin de la philomatique vosgienne de 1978 « Cinquantenaire du Chemin de fer Saint-Dié - Rothau » et de 1979 « L'autobus des années trente ».
- Diverses cartes postales
- Témoignages oraux de Mlle Léone Hollard de Saulxures, MM. Patingre de Saint-Dié - Drouillot, Holweg, Vallance, Moinaux, Fleurence d'Anould - Vincent de Ste-Marguerite - Cuny et Voinquel de Clefcy.

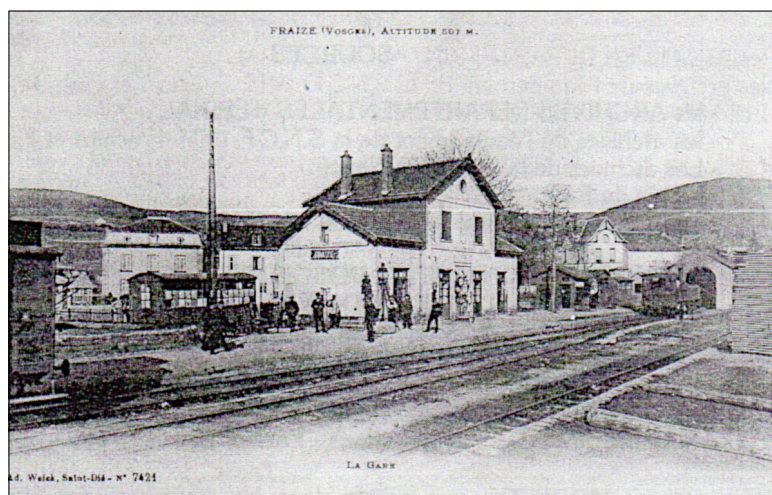


Fig. 1 Devant la remise des locomotives : une des célèbres V 600 qui furent de 1910 à 1935 environ les machines les plus représentatives des lignes locales de l'Est (Laveline - Gérardmer, Saint-Dié - Fraize, Saint-Dié - Provenchères - de 1923 à 1928 -, Baccarat - Badonviller). La lettre V devant le numéro passait pour signifier « vosgiennes »... D'autres renseignements sur ce type de locomotives se trouvent sous la fig. 4 de l'album entre les pages 152 et 153 du BSPV LXXXI – 1978. Carte postale : collection Daniel Gæbry - Informations : P. Moinaux

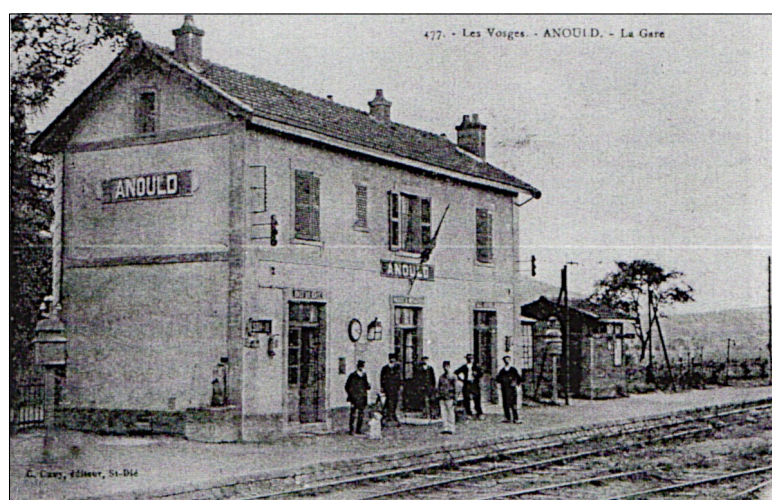


Fig. 2 - Sur la façade de la gare, on distingue les deux boîtes des trembleurs électriques dont le tintement ou le silence permettait de contrôler la position (fermeture ou ouverture) des disques « de protection à distance » de la gare. De part et d'autre du bâtiment : les deux cloches électriques destinées à annoncer un train d'une gare à l'autre. Elles étaient sur le même circuit que les cloches des passages à niveau ou des haltes intermédiaires. En mettant en action la cloche côté départ – au moment du départ d'un train –, un agent de la gare envoyait le courant qui commandait toutes les autres. Au premier plan des personnages, on reconnaît un facteur des postes en tenue d'été (pantalon blanc). Carte postale, collection Daniel Gæbry. Informations : P. Moinaux



Collection Heymann, Val d'Ajol.

60. — Gare de Saint-Léonard, près Saint-Dié.

Fig. 3 - La jonction de la ligne de Fraize avec celle de Saint-Dié à Épinal vers 1900. A gauche : train de la ligne d'Épinal, caractérisé en général à cette époque par un panachage de voitures dont les dates de construction allaient de 1860 à 1880 environ. A droite : train de correspondance pour Fraize. Locomotive du type 030 dont certains spécimens remontaient encore à 1855. Un semi-abri précaire protégeait le personnel de conduite contre les effets frontaux du vent et des intempéries (depuis 1860 environ).N.B. - Pour les voitures utilisées sur les lignes locales vosgiennes de 1920 à 1940 environ v. BSPV LXXXI-1978 - fig. 5 de l'album entre les pages 152 et 153, et BSPV LXXXV - 1982 - fig. 2 et 3 entre les pages 128 et 129. Carte postale, collection Daniel Gabry. Informations : P. Moinaux



Fig. 4 - Personnel de la gare de Fraize avant 1914. - 1er rang, 2ème personnage à gauche : le facteur enregistrant Hollard. Le personnage en veston civil est peut-être le chef de gare Michelon. Les uniformes EST ne varieront pratiquement pas jusqu'à la nationalisation des chemins de fer en 1937 (création de la S.N.C.F.) Collection D. Gébry

Note complémentaire :

TRANSPORT DU COURRIER POSTAL

Le chemin de fer a remplacé l'antique diligence ou malle-poste pour le transport du courrier, assurant ainsi une plus grande régularité, fréquence et rapidité à son acheminement.

Le service est assuré par un agent des postes qui voyage sur les lignes locales, dans un compartiment de seconde classe. Il transporte et remet, sans les ouvrir les sacs clos des dépêches aux stations du parcours et relève en cours de trajet les boîtes des gares, reçoit également, en cours de route, des correspondances de la main à la main. Il appose sur ces lettres un cachet postal, à contour ondulé, appelé cachet « convoyeur-ligne », en effectue le tri et les livre soit à une station du trajet, soit au bureau terminus.

Le cachet comporte, dans sa partie supérieure, l'indication des 2 stations terminus, selon le sens du parcours. Au centre le numéro de départ quotidien, le jour, en dessous le mois, puis le millésime de l'année.

Selon que le train considéré faisait le parcours réduit de Fraize à Saint-Léonard, ou le parcours complet jusqu'à Saint-Dié, on utilisait le cachet avec le billet correspondant et bien sûr selon le sens, soit :

- FRAIZE à SAINT-LEONARD ou SAINT-LEONARD à FRAIZE
- FRAIZE à SAINT-DIE ou SAINT-DIE à FRAIZE

Il existe 3 types de cachets utilisés successivement :

- TYPE I : mis en service en 1877
- TYPE II : après 1890, diamètre légèrement plus grand. Les inscriptions en capitales « bâton »
- TYPE III : vers 1910, diamètre encore plus grand. Le mois est exprimé en chiffre. Une étoile dans la partie inférieure, (à noter que dans ce type on ne connaît pas le sens SAINT-DIE A FRAIZE)

J. Strohl.

