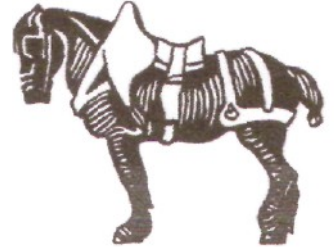


## LES VOIES DE COMMUNICATION

Sous la monarchie de Juillet, le réseau routier a été notablement amélioré (loi sur les chemins vicinaux); des chemins praticables relient toutes les communes du canton.

Les travaux de la nouvelle route du Bonhomme, par le Fer à Cheval, contourne la montagne de Mougifontaine, sont commencés.

Son ouverture se fera désirer jusqu'aux premières années du Second Empire. En attendant, la route départementale N° 4, de Saint Die à Colmar, la vieille route du Col. tracée en 1755 sous le règne de Stanislas, celle que suivit Char les X en 1828 pour se rendre de Strasbourg à Lunéville, monte par le fond de Barançon, en pointillé sur la Carte.



Très montante dans sa dernière partie, la vieille route nécessite l'emploi de chevaux de renfort que les rouliers se rendant en Alsace empruntent aux cultivateurs du pays. De Clairegoutte aux Auvernelles, on trouve dans les fermes des chevaux spécialement destinés à la conduite. La montée du Col est payée cinq francs par bête.

*Histoire de Fraize par V. Lalevée*

## LA VIEILLE ROUTE DE STANISLAS

Comme je l'ai écrit précédemment, l'antique et primitif chemin de la Vallée, venant d'Alsace, descendait du Col du Bonhomme par le vallon de Barançon, puis franchissait l'éperon rocheux des Auvernelles, il passait sous la Mongade et au Martinet, et pénétrait dans la prairie de Gayreau, en direction de la Costelle. Il abandonna en partie ce tracé et, prenant en écharpe la prairie, il franchit une première fois la Meurthe, pour atteindre, sur la passée de Plainfaing à Fraize, la maison seigneuriale de PIEROSEL. où existait le péage des marchandises importées d'Alsace. La douane du Col du Bonhomme qui contrôlait les entrées des marchandises sur les divers passages frontaliers, les dirigeait sur le péage. Un contrôleur des douanes, devenues provinciales, habitait la CAPITAINERIE (la capitaine). De Pierosel sur la rive gauche de la Meurthe, le chemin gagnait Fraize, et, passant sur la rive droite, il grimpait à Mandramont. Puis, par Mardichamp, laissant Saulcy à gauche, il franchissait la Meurthe entre cette localité et Ste-Marguerite, au lieu dit Le Saulcy.

Mais au cours des siècles, le passage par Mandramont fut progressivement abandonné au bénéfice de divers tronçons de chemin longeant la Meurthe, sur la rive droite, en direction de Saulcy. Un autre chemin établit la liaison avec Fraize, en franchissant le promontoire du Chéneau. Reprenons maintenant, toujours par l'Est, le tracé de l'ancien chemin qui fut remanié et utilisé pour la nouvelle voie appelée d'abord le chemin de Stanislas, et qui, plus tard, après 1840, date de la construction de la nouvelle route (la N 415) prit le nom de Vieille Route de Stanislas

Du Col du Bonhomme, celle-ci descendait toujours le vallon de Barançon, en longeant d'abord la lisière nord de la forêt de Vieille Charrière qui reliait le Luscpach au Col du Bonhomme, à l'ouest de l'actuel chemin des Crêtes, et qui avait donné son nom à ce canton de forêt. Sans l'entailler davantage, la vieille route franchissait l'éperon rocheux des Auvernelles, descendait vers Plainfaing abandonnant le passage par le Martinet et Gayreau. Un ponceau fut jeté sur la Meurthe à Plainfaing et un autre à Fraize. La Passé entre ces deux localités fut aménagé en route, celle-ci franchit la

Meurthe à Fraize et de nouveau sur la rive droite, par les Aulnes et le Belrepaire, elle grimpa le promontoire du Chêneau, puis par le N O, passa entre la rivière et l'éperon se détachant à Mandramont en direction de Saulcy.

Le chemin qui, jadis, passait à une demi lieue de Lorraine au N-E de Venchères desservit cette localité, puis St Léonard et Saulcy. Enfin, entre cette localité et Sainte Marguerite franchissant la Meurthe, il gagna St Martin de St Die.

## **LA VIEILLE ROUTE DE STANISLAS (suite)**

La Vieille Route de Stanislas ne constitua donc pas une nouvelle voie de communication mais seulement une utilisation de plusieurs tronçons de chemins antérieurs qui furent reliés entre eux et rendus carrossables.

La Voie fut quelque peu élargie pour permettre le croisement de deux voitures sur les points où la visibilité laissait à désirer, La chaussée fut empierrée à l'aide de matériaux ramassés à proximité, ou de cailloux roulés extraits du lit de la rivière.

Sur le flanc des pentes, un fossé latéral fut établi pour canaliser les eaux de pluie et de source sur les fortes pentes, la chaussée fut aussi renforcée non par des pierres cassées, mais en employant de grosses pierres, des quartiers de granit ou de gneiss non désagrégé.

Entre Plainfaing et le Belrepaire, le terrain naturel était formé d'alluvions de vallée, sous la forme de cailloux roulés galets et sable lavé, fi était donc sec et résistant n'exigeant qu'un aménagement simplifié. Il en fût de même en direction de Barançon, où l'éperon rocheux des Auvernelles ne fut pas davantage entaillé, heureusement, car ce coin pittoresque, avec ses petites maisons pas trop modernisées, met le paysage en valeur, et méritait d'être conservé.

Ce n'est qu'après la création de la N 415 qu'un branchement permit d'éviter cette grimpette par les deux côtés.

Aux temps plus rapprochés de nous, le défaut d'entretien, et surtout le manque de curage du fossé existant en lisière de la forêt de Vieille Charriere rendit le passage marécageux. Finalement, les charretiers, prenant le vallon en travers, gagnèrent' avec leurs attelages, le bas du versant exposé au Sud, donc en terrain sec, et passèrent derrière les bâtiments de l'Hôtel actuel.

Plusieurs écrivains se sont penchés et apitoyés sur la corvée imposé à nos ancêtres lors de la construction de la vieille route. A les lire ce fut un travail énorme épuisant les possibilités d'une main d'œuvre exténuée. Quelle exagération ! La réalité saute aux yeux. Tout se borna à des travaux de raccordement, de terrassement et d'empierrement effectués à l'aide des outils primitifs de l'époque. Aucune maçonnerie de mortier ne lut employée, pas un coup de mine ne fut tiré. L'on a qualifié cette corvée de travail forcé, comparant nos ancêtres à des forçats. Tout cela n'est que vaine littérature. A cette époque, dans notre région, encore sous développée où il n'existait aucun entrepreneur de travaux publics, pas d'ouvrier spécialisé, peu de surveillants qualifiés, et point d'outillage perfectionné, force était bien d'avoir recours à la main d'œuvre locale qu'il fallait en quelque sorte mobiliser. Les travailleurs indigents étaient d'ailleurs défrayés par les collectivités. Il y a 70 ans. j'ai encore vu les cultivateurs possédant un attelage effectuer, en corvée, les travaux de réparation des chemins ruraux de notre commune. C'était le régime de la corvée, décoré du nouveau nom de prestation.

Les cantonniers assuraient surtout l'entretien normal. Pour les grosses réparations, il était fait appel à la corvée annuelle. Le cassage des pierres pour la réparation des chaussées, s'effectuait au bord des chemins, d'abord à la masse, puis à la massette emmanchée d'un bâton de houx, flexible à l'extrémité. Les casseurs de pierre portaient, au cours de leur travail, des lunettes grillagées.

Une partie des prestataires livraient des pierres ramassées dans leurs champs. Chaque fois que le soc de la charrue en éraflait une, elle était extraite et apportée au bord du chemin. Chaque corvéable fournissait ainsi des matériaux, outre les transports et la main d'œuvre, les cantonniers prenant note des services rendus.

Ce ne fut que plus tard que l'on ouvrit des carrières, comme l'écrivit Eugène Mathis, il fallait alors « mainaidgi pirre et muhh », selon la formule patoise.

Mais la prestation était si peu considérée comme un travail humiliant et forcé que des cultivateurs à l'aise tenaient à y participer eux mêmes au lieu de se faire remplacer par des journaliers ou de racheter leurs prestations, ce qui, d'ailleurs, leur évitait de desserrer les cordons de leur bourse, à une époque où l'argent était rare et la monnaie papier considérée comme peu sûre ; les assignats de la Révolution Française n'étaient pas encore oubliés.

Joseph VALENTIN (1875-1964)

