



GUNDERIC

Bulletin bimestriel N° 128 MARS - AVRIL 2018

Retrouvez-nous sur : <http://celcontrex.fr/>

Abonnement Email : 12 € l'année

Directeur de la publication G. SALVINI - gilbert.salvini@orange.fr

- À l'écoute du Cercle d'Études

Le journal Vosges-Matin du mercredi 28 mars rendait public la réponse de Gilou Salvini et de la présidente du Cercle d'études locales, à l'attaque des employés du casino (Relire l'article paru page 1044 du Gunderic n° 127).

Si le faux débat provoqué par les employés du casino semble clos, une autre affaire vient de débiter, le directeur du casino se démasque et sort du bois, en envoyant une lettre officielle à Gilou Salvini en date du 23 février 2018, avec accusé de réception, et copie à la présidente du Cercle d'études et au maire de Contrexéville.

Monsieur Benhamou directeur général délégué de la société d'exploitation du casino et hôtels de la station y dénonce :

" Les informations sur la prétendue absence de gestion des espaces verts dont la société a la charge".

" Les reproductions et diffusions d'images et publicités sans droit ni titre, ainsi que des fausses informations...."

En fonction de quoi une liste des sanctions est fournie, assortie d'une mise en demeure, intimant de cesser et de ne plus diffuser de fausses informations. Pour conclure et à défaut "le groupe se réserve le soin de diligenter une procédure qui sera confiée à un conseil habituel pour préserver les droits et obtenir réparation".

Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler, le temps de laisser le soin au groupe Partouche de se dépêtrer d'une accusation du côté de Cannes, ou il s'est porté partie civile dans une affaire de « blanchiment de fraude fiscale », « tenue illicite d'une maison de jeux et de hasard » et « abus de bien social ».

En attendant, loin de ces manigances, nous ne pouvons que nous réjouir de la prochaine réhabilitation du kiosque à musique du parc thermal, par la commune de Contrexéville.

Photo aérienne de 2015 : Gilou Salvini, pilote Marc Bellot.



Assemblée générale du Cercle d'Études Locales :

Elle aura lieu cette année à La Neuveville-sous-Montfort le samedi 21 avril 2018, c'est inédit pour notre association qui a voulu marquer sa dimension régionale, en se déplaçant vers le village qui a vécu au mois de septembre 2017, grâce au Cercle d'études, un événement pathétique, suite à la relance des recherches et aux révélations qui suivirent sur le crash d'un avion américain survenu le 8 novembre 1944, cette histoire était tombée dans l'oubli et elle n'avait jamais été élucidée, malgré le témoignage de Jean Vançon qui avait 11 ans à cette époque, et qui s'était précipité sur le lieu du sinistre.

Aujourd'hui, une stèle et une place honore le nom du héros américain Edward Hunt mort dans le crash. Sa fille et sa petite-fille qui avaient été accueillies en 2017 par la municipalité et la population, émues de la réception qui leur avait été faite, pensent pouvoir revenir à nouveau cette année dans ce village qui les a si bien reçues et quelles apprécient.



Ce montage photo est tiré du diaporama de Gilou Salvini « Les ailes brisées » présenté lors d'une conférence, elle retrace le moment où l'impact de l'aile de l'avion qui a heurté la cime des arbres, a déséquilibré celui-ci qui est tombé dans les vignes à quelques centaines du village. *Gunderic de 2017, n° 124 page 1024 et n° 125 page 1035.*

1719-1723 : Contrexéville, port fluvial ?

Histoire d'un serpent de mer.. Par Jean-François MICHEL

Cela paraît une boutade. Mais sait-on que la liaison directe entre la Saône et la Meuse, sous le règne du duc Léopold, fut à deux doigts de réussir ? Sait-on surtout que, si le projet avait abouti, Contrexéville aurait eu (et aurait encore) des bassins encombrés de bateaux de commerce entourés de grues ? Le destin de la région en eût-il été changé ? Aurions-nous actuellement un « ascenseur d'Hartzviller » à Viviers-le-Gras ? (fig.1)

Ces questions sans réponses s'appuient sur deux dossiers assez fournis qui se trouvent, l'un aux Archives départementales de Nancy, l'autre aux Archives nationales de Paris. Ils racontent une histoire à rebondissements, dans laquelle furent impliqués, outre le duc de Lorraine, son beau-frère le régent Philippe d'Orléans, et de nombreuses autres célébrités du monde des arts, des finances et de l'économie. Je ne soulèverai, pour l'occasion, qu'un coin du voile masquant l'ensemble de l'affaire, précisément celui qui cache le secteur de Contrexéville.

En 1718, Léopold Ier, était tout à la reconstruction de son duché, bénéficiant d'une paix certes précaire, mais aussi de bons rapports avec les États voisins, dont la France que dirigeait son beau-frère au nom du jeune Louis XV : réfection des routes et des ponts (fig.2), recherche des mines de cuivre et d'argent (dont celles, hypothétiques, de Bleurville), coups de fouets et de pouce au commerce et aux investissements. En 1719, il chargea un sujet du roi de France, ingénieur de son état, et surtout professeur de mathématiques de ses enfants (dont le futur empereur François Ier), Claude Bavillier, de repérer les possibilités de jonction entre le grand fleuve du nord, la Meuse, et la paresseuse rivière du sud, la Saône, en deux mots de voir où un bateau venant de la mer du nord pourrait gagner, sans décharger ou désarmer, la Méditerranée. Vieux projet remontant, paraît-il, au légat Lucius Vetus, à la reine Brunehaut, et plus récemment au grand Vauban !

Mais il exigea que son chargé de mission ne fût pas seul : il lui adjoignit son cartographe et géographe Broutin (fig.3), et trois autres compagnons, dont un ingénieur des Pays-Bas, le sieur de Bauffe, spécialisé dans la construction et l'entretien des ouvrages hydrauliques pour les Habsbourg. La rencontre entre Bavillier et Bauffe eut lieu à Bruxelles dans l'été 1720, puis les deux compagnons arrivèrent en Lorraine pour retrouver les autres, et le petit groupe remonta à cheval le cours de la Meuse depuis Verdun. Il n'était pas question d'aller jusqu'aux sources de Pouilly-en-Bassigny, mais plutôt de trouver un affluent passant à peu de distance de la jeune Saône. Le Mouzon ? Vu les disparitions épisodiques dans le sol calcaire, il ne pouvait en être question. Le Vair ? Oui, mais lequel ? De Coussey à Saint-Remimont, il n'y avait aucun problème, mais au-delà, il n'était pas question du petit Vair (appelé Ver ou Verre par le rapporteur), trop fluët et éloigné de la Saône. Il fallait donc se diriger vers les sources du grand Vair, ou trouver d'autres possibilités de jonction avec le système méridional. Les 19 et 20 août 1720, Bauffe et Bavillier couchèrent à Dombrot-le-Sec appelé désormais Bouzey depuis cinq ans, mais malheureusement nous ignorons si ce fut au château. Différentes lettres écrites à Léopold depuis le village constituent un témoignage intéressant : une incursion à la cense de Rapéchamp au dessus de Lamarche, une descente du Rû de l'Iche jusqu'aux Thons, rien de convaincant. Il fallait se résoudre et se focaliser à et sur Viviers-le-Gras, et sur le ruisseau allant à la Saône. Mais, comme des travaux pharaoniques étaient inenvisageables (à l'époque) pour lier le grand Vair et le Gras, il fallait se résoudre à une rupture de charge à Contrexéville, qui deviendrait, pour reprendre des termes ultramodernes, une plate-forme multimodale, liée à Viviers par une grande chaussée pavée. Chaussée qu'emprunteraient les charrois jusqu'à un bassin ouvrant, en contrebas de la côte, sur le « système Saône ». Voici le compte rendu de Bavillier concernant ce secteur et ce problème : « Depuis Saint-Remimont où le ruisseau de Vittel se joint à la rivière de Verre, elle diminue considérablement, n'ayant au plus qu'environ 6 à 7 pieds de large, parce que le ruisseau de Vittel est plus fort, le cours de la Verre (sic) est beaucoup plus rapide que ci-dessous, elle continue jusqu'au moulin de Mandres et même jusques au dessus du village, entre ce moulin et le dit village, il y a un vallon où coule un ruisseau, dans lequel vallon on pourra faire un magasin d'eau qui servira beaucoup jusques à la jonction du ruisseau de Vittel depuis le dit Mandres jusques à Outrancourt ; elle coule dans la même prairie par beaucoup de sinuosités, et dans cet intervalle, elle reçoit le petit ruisseau de Neufville où il entre sur sa gauche, elle continue avec peu de largeur, même rapidité et beaucoup de sinuosités jusques à la forge près de Contrexéville ; les eaux forment une espèce d'étang par la grande digue qu'on y a fait d'une hauteur à l'autre qui fait regonfler les eaux sur près de 100 pieds de long on pourra faire un sas sous cette vanne, mais peut-être qu'en changeant le lit depuis le village, le plaçant au pied de la pente, on pourra bien le conduire jusques à Saint-Remimont sans écluse ni sans suppression de la forge ni des moulins au dessous ; la rivière ou plutôt le ruisseau se partage à peu près dans le milieu du village, il y est digué pour conduire les eaux à la roue du fourneau qui est presque à l'extrémité du dit village, et presque à l'autre extrémité il y a une des plus belles sources qu'on puisse voir ; elle sort sous une maison qui est appuyée contre la montagne, cette source a plus de six pieds de large à sa sortie, et plus de deux pieds de profondeur d'eau sans avoir tari, il y en a une autre à dix ou douze pieds de distance d'environ un pied et demi de large, sur 7 à 8 pouces de profondeur d'eau, qu'on prétend être une des branches de la première, car elle se tarit l'été ; tout l'inconvénient sera qu'il faudra que le canal de la navigation passe dans ce village ; cette rivière ou ruisseau continue son cours en remontant entre deux

Mesures de France ou de Lorraine ?

Pour calculer ci-après

Pied de France 32,48 centimètres

Pied de Lorraine 28,59 centimètres

Pouce de France 2,76 centimètres

Pouce de Lorraine 2,28 centimètres

Références Raymond Millon

Gunderic n° 52 de 2005

monticules fort serrés dans le bas, avec beaucoup de rapidité, elle a environ 2 à 3 pieds de largeur, plus dans d'autres, sur environ 5 à 600 pieds de long, après quoi elle coule tantôt dans des petits pâquis, tantôt resserrée entre deux monticules jusques à deux petits moulins qui sont au dessous de Bouzée, ci-devant Dombrot ; joignant le dernier desquels moulins, il paraît les vestiges d'une vieille digue qui autrefois a formé un étang, ce ruisseau retourne sur la gauche le long d'un monticule où on le soutient pour faire moudre ces deux moulins ; passant sous le village du dit Bouzée, il tourne encore sur la gauche, et passe entre le château et le parterre qu'on prétend faire à l'opposite, au dessus des quels il reçoit encore deux petites fontaines sur la droite, un peu plus loin il en reçoit encore une sur la gauche, et continuant son cours, il en reçoit une du même côté qui vient de plus loin que sa source, cette source nommée vulgairement source Genin, première source de la rivière de Verre parce que celle de Contrexéville en est réputée source, elle jaillit du fond dans un petit bassin de 5 à 6 pieds de diamètre, elle sourcille aussi de la hauteur dans le même bassin et son lit à la sortie peut avoir un pied de large sur 4 à 5 pouces de profondeur d'eau ; l'on a assuré qu'on avait jeté dans cette source une très grande quantité de pierres pour tâcher de la tarir, ce qui n'est arrivé de vie d'homme que dans l'été dernier ; pendant seulement 15 jours, peut-être qu'en la dégageant, elle fournira un plus gros volume d'eau ; un peu plus long que cette source sur la droite, il y a un petit vallon qui monte en pente très douce jusques au plateau de la montagne, lequel plateau n'a pas plus de 50 à 60 pieds de large, au bout duquel il retombe dans un autre vallon fort serré qui sert d'écoulement aux eaux des pluies et fonte des neiges du haut de la montagne qui est supérieure au plateau ci-devant, mais d'abord par une pente douce, après quoi elle devient plus roide et se continue toujours sur environ 100 pieds de long où l'on trouve une source considérable qui ne tarit point ; à environ 2 à 300 pieds du plateau ci-devant, on trouve une fontaine qui lui est beaucoup supérieure, elle coule à découvert pendant près de 100 pieds, après quoi elle rentre sous terre ; cette source peut avoir un pied et plus de largeur sur 4 à 5 pouces de profondeur d'eau, elle ne tarit point, il en vient plusieurs autres petites de plus loin et de plus haut et sur la droite de la grande route de Mirecourt à Langres, on découvre un petit fond de 50 à 60 de diamètre dans lequel on a dit qu'il s'y amassait 5, 6, 7 pieds de hauteur d'eau, même plus selon que les pluies et les neiges étaient abondantes ; la fontaine ci-devant qui rentre sous terre est dans une espèce de vallon, renfermé entre des terres labourables, qui remontent de part et d'autre en rampe fort douce ; toutes les eaux de pluie et des fontes des neiges y ont leur dégorgeement par le vallon du côté de la Saône, il semble que la nature ait préparé cet endroit pour servir à la communication des mers qui paraît facile par l'abondance des eaux qui sortent en plusieurs endroits du haut de la montagne parce que l'on pourra faire un magasin d'eau très considérable, en diguant le vallon entre les terres labourables en dessus, il semble même que cette montagne doit en renfermer une très grande quantité, puisque depuis Iche jusques à Grésil distants de six lieues l'un de l'autre, l'on ne trouve aucune eau que dans cet endroit, quoique le terrain soit presque égal ; ainsi on doit croire qu'avec de la dépense, on surmontera toutes les difficultés qui se pourraient trouver, mais peut-être que cette dépense ne sera pas si exorbitante qu'on peut se l'imaginer en y faisant néanmoins des ouvrages solides et de durée pour conserver l'eau sur cette hauteur afin d'en fournir pendant l'année en suffisance pour passer les bateaux et les mettre dans les ruisseaux des bas de part et d'autre de cette hauteur ; à un bon quart de lieue des fontaines des hauteurs ci devant, il y a une autre fontaine assez considérable, qui ne tarit point, on la croit le commencement de la grande source de Contrexéville, si on peut la retourner suivant qu'il a paru possible au coup d'œil, et la conduire sur la droite ou sur la gauche du plateau, et y en joindre un autre qu'on a dit être plus considérable et un peu plus éloignée, ce qui n'a été su qu'après la visite des autres, on doit espérer qu'on aurait de l'eau suffisamment l'hiver et l'été pour cette communication.

Descendant enfin dans le vallon du côté de la Saône au dessous de la source du ruisseau de Viviers, on le voit couler avec beaucoup de rapidité fort serré entre les deux montagnes, il traverse le village qui est dans le bas, mais il n'est pas impossible de la dévoyer par des retenues au-delà du village, il coule dans un petit pré où il fait moudre un moulin à l'entrée d'une petite gorge, et par une autre petite gorge, il reçoit sur la gauche le ruisseau qu'on dit venir de Provenchère en passant sous Gignéville, ce dernier grossit l'autre du double, il continue toujours dans une gorge fort serrée, il y est rapide plus ou moins, ce qui se continue ainsi jusques à la sortie de cette gorge, dans laquelle il reçoit deux autres ruisseaux, mais comme il n'a pas été possible de suivre son cours dans cet intervalle, n'y ayant pas trouvé de chemin praticable à cause de la forêt qui est sur les deux ravins qui sont fort escarpés, on l'a seulement traversé par un mauvais chemin très difficile, sortant de cette gorge, il coule dans un petit pré jusque sous Bleurville où il y a un moulin, et continuant son cours sinueux dans la prairie, il reçoit sur la gauche un autre ruisseau, qui sort d'un vallon qui est sur la droite du grand chemin de Bleurville à Mirecourt, dans lequel vallon on pourra faire un magasin d'eau très convenable, lequel pourra fournir des eaux pendant tout l'été, sans les deux autres qu'on pourrait faire dans les vallons des deux autres ruisseaux ci-devant ; depuis Bleurville, on a voulu autrefois faire un canal en droiture le long de la pointe des terres labourables qui sont sur la droite, depuis le dessous du moulin jusques à l'extrémité de la prairie, un peu au dessous de la jonction du ruisseau du grand vallon ci-devant, il y joint un autre ruisseau du même côté qui coule dans un petit vallon sur la gauche, ces ruisseaux étant rassemblés forment un lit déjà considérable, mais rapide, profond et beaucoup sinueux, il coule dans un petit pré au bout duquel il se joint à la Saône. » On notera en passant l'insistance sur les sources du « village » de Contrexéville : le docteur Bagard n'était pas loin, dans la chaîne du temps (1760) ! On appréciera aussi la mention des forges. Tout cela est précisé et corroboré par de nombreuses lettres envoyées au duc au cours du périple, et qu'il serait trop long de détailler ici. L'ingénieur voyait donc en Contrexéville, outre une tête d'arrivée (avec bassins, grues et engins de levage), un véritable carrefour qui pouvait être largement développé et renforcé. Mais laissons-le échafauder et rêver :

« Il est vrai que cette jonction est imparfaite, puisqu'il y aura une jonction par une intervalle (sic) d'une chaussée d'une lieue trois quarts de France (entre 7 et 8 km). Nous proposons en premier lieu de faire quelques réparations aux portières qui sont sur les parties de la Meuse actuellement navigables, de construire ensuite depuis Verdun en remontant jusqu'à Neufchâteau, faire les bouts de canaux nécessaires où le lit de la rivière n'est point propre à la navigation ; nettoyer les gués qui pourraient l'interrompre. En deuxième lieu, par les ouvrages aussi marqués sur la carte, rendre la rivière du Ver (sic) navigable depuis son embouchure au-dessous de Neufchâteau, en la remontant jusqu'au village de Contrexéville, où sera fait un bassin qui puisse contenir quarante à cinquante bateaux longs de soixante-quinze pieds, larges de quinze, capables par conséquent de porter chacun 140 milliers pesant. Ce bassin servira de port, la navigation étant interrompue jusqu'au ruisseau du village de Viviers-le-Gras, sur lequel sera fait un bassin ou port semblable à celui de Contrexéville ; l'on fera à ces ports les grues nécessaires pour charger et décharger avec facilité les bateaux ; et dans cette interruption de navigation sera faite une chaussée bien pavée et entretenue pour le transport de marchandises d'un port à l'autre. En troisième lieu, l'on fera quelques réparations nécessaires aux portières et passages qui sont actuellement sur la partie de la Saône navigable, et en la remontant jusqu'à l'embouchure du ruisseau de Viviers-le-Gras au-dessus de Monthureux-sur-Saône, et dans le cours de ce ruisseau jusqu'au bassin proposé au-dessous du village de Viviers-le-Gras ; on construira les bassins, écluses marqués sur la carte, l'on fera les bouts de canaux dans les parties où les lits des rivières ne sont point propres à la navigation, l'on nettoiera quelques gués qui pourraient l'interrompre. Quel que vaste que soit ce projet, sa dépense ne monte qu'à la somme de 4.025.400 livres. Ce travail peut être partagé en trois années ; et pour son exécution, S.A.R. Monseigneur le Duc de Lorraine voulant y contribuer autant qu'il est en lui ; quoique ses États et ses peuples en doivent retirer les moindres avantages, la France y ayant un plus grand intérêt, il propose à S.A.R. Monseigneur le Duc d'Orléans, s'il juge à propos d'abandonner l'exécution entière de ce projet à une compagnie qui jouirait pendant un nombre d'années d'un droit modéré à chaque écluse et bassin pour son remboursement. Ou s'il veut se charger seul de l'exécution tant sur les terres de France que de Lorraine. Ou s'il souhaite que S.A.R. de Lorraine se charge de l'une et de l'autre. Ou s'il aime mieux que chacun travaille sur ses terres. Quelque parti qu'il plaise prendre à S.A.R. Monseigneur le Duc d'Orléans, S.A.R. Monseigneur le Duc de Lorraine l'acceptera, n'ayant en vue que le bien public ; et dans cet esprit, il souhaiterait qu'il soit fait un traité solennel entre la France et la Lorraine, pour que dans tous les temps, les sujets d'une puissance passent sur les terres de l'autre par forme de transit, sans aucun empêchement ni retard, en payant seulement les droits modérés qui seraient réglés par un tarif. Et comme les moyens les plus certains pour l'établissement d'un nouveau commerce sont la liberté, la modicité des droits, la sûreté, la brièveté et les occasions fréquentes des ventes, achats ou échanges. Pour l'exécution des ouvrages proposés, non seulement nous évitons les difficultés et fréquents dangers des voyages d'une des mers à l'autre, nous abrégeons très considérablement le chemin ; nous donnons de plus aux négociants une occasion continuelle de vendre, acheter ou échanger, ce qui est l'objet essentiel du commerce. L'on pourvoit, par le traité proposé, à la liberté des peuples pour le passage d'une puissance à l'autre ; et à la modicité des droits par le tarif demandé. Il paraît presque inutile de détailler les avantages que la Lorraine, et surtout la France, retirerait de l'exécution du projet en question ; les Français auraient de commun avec les Lorrains la facilité de transporter de l'océan à la Méditerranée ce que les climats fertiles de leurs provinces leur fournissent de trop pour les besoins de la vie, et avec la même facilité, on leur apporterait ou ils iraient chercher ce que la nature leur refuse chez eux. La Lorraine, les Évêchés, la Franche-Comté s'enrichiraient par le débit de leurs bois, au lieu qu'à ce défaut, les forêts périssent par les bois morts et les débris des arbres coupés qui étouffent et empêchent les jeunes de pousser. Les fers, les grains, les fourrages, les vins, les eaux de vie et huiles qui, dans les années ordinaires, sont beaucoup plus suffisants qu'il ne faut pour le besoin des peuples qui habitent ces provinces, deviendraient d'un prompt secours pour celles qui en ont besoin, et par là enrichiraient les uns et les autres ; au lieu que les frais de voiture retardent les secours, augmentent le prix et consomment le profit. La Bourgogne, dont les vins sont très recherchés, les transporterait dans les Pays-Bas, ce qui rendrait dans peu cette province opulente. La ville de Lyon aurait un moyen aisé, et à peu de frais, pour répandre dans les provinces les plus reculées les ouvrages de ses manufactures ».

A la fin de ce long plaidoyer pro domo et surtout pro fluvio, Bavillier se risque à évaluer et chiffrer les travaux, avant qu'un devis plus sérieux et conséquent soit fait par les éventuels adjudicataires. La somme de quatre millions de livres (et des poussières) est avancée, mais le rédacteur ne cache pas que le coût le plus élevé concernera le secteur de Contrexéville, Bouzey, et Viviers-le-Gras :

« Depuis l'embouchure du ruisseau de Viviers-le-Gras, en le remontant aussi près qu'il sera possible de sa source, seront faits sept bassins estimés chacun à quarante milliers, ce qui fait pour les sept la somme de 280.000 livres (1).

Seront faits six autres bassins au-dessus des précédents, qui seront revêtus de maçonneries dans leurs entiers et soutiendront les eaux dans toute la largeur de la gorge, qui dans cet endroit se trouve fort étroite, et chaque bassin doit coûter cinquante mil livres, pour les six, 300.000 livres (2).

Pour la construction d'un nouveau canal depuis la Saône jusques à la cense de Neumont qui se trouve de la longueur de deux mil sept cent toises à raison de cinquante livres la toise courante, feront la somme de 135.000 livres (3).

Pour la construction de deux ponts tournants et leurs têtes de maçonnerie, chaque pont doit coûter la somme de quinze cent livres, et pour les deux 3.000 livres (4) .

Pour la construction de six digues à faire aux six bassins dans la gorge du ruisseau de Viviers-le-Gras, se joignant de l'une des montagnes à l'autre de cinq toises de couronnement, donnant un pied et demi de talus sur pied de chaque côté, dont chaque digue doit coûter la somme de cinq mil quatre cent livres, et pour les six trente deux mil quatre cent livres (5). ci 32.400 livres

A la fin du sixième bassin, l'on doit creuser dedans la gorge du susdit ruisseau six pieds de profondeur en partie dans le roc, dont les pierres seront employées à la construction d'une muraille que l'on doit faire des trois côtés de ladite excavation, qui servira de port ou de rivage, et pour charger et décharger les bateaux avec plus de facilité, leur sera fait sur le bord du rivage un crône ou grue, lequel travail doit coûter la somme de 11.000 livres (6).

(1). ci : 280.000 livres
 (2). ci : 300.000 livres
 (3). ci : 135.000 livres
 (4). ci : 3.000 livres
 (5). ci : 32.400 livres
 (6). ci : 11.000 livres
 Total : 761.400 livres

Pour la construction d'une chaussée d'environ une lieue et trois quarts de chemin (entre 7 et 8 km), selon qu'il est marqué sur la carte depuis le bassin de Viviers-le-Gras, passant dans le village de Bouzey ci-devant Dombrot jusque au bassin à faire au village de Contrexéville (*fig.4*), laquelle chaussée doit être de la largueur de cinquante-deux pieds, savoir vingt pieds de pavé, et à chaque côté les chemins d'été de seize, en y faisant des petits ponts aux endroits nécessaires pour l'écoulement des eaux de campagne, lequel travail portera la somme de (7). ci : 80.000 livres.

Comme on le voit, le nœud du problème était bien sur cette maudite ligne de partage des eaux et sur ces accidents du relief que l'auteur appelle « gorges » ou « montagnes », ce qui pourrait prêter à sourire quand on connaît le paysage. Mais d'autres considérations valurent à ce plaidoyer un accueil peu enthousiaste de la part de la France. En effet, Bavillier, ingénieur français rappelons-le, fut chargé par le duc de Lorraine d'aller plaider l'affaire à Paris et de rencontrer les personnes adéquates, dont Philippe d'Orléans lui-même. En décembre 1720, il rencontra successivement le futur maréchal d'Asfeldt, le ministre Leblond, le cardinal Dubois premier ministre, la princesse Palatine, puis finalement, avec bien du mal, le régent du royaume. Partout, la réponse fut la même : si la guerre reprenait un jour, le ennemis auraient une voie de pénétration idéale ; tenir les écluses, c'était tenir des leviers, qui permettaient de surcroît d'envoyer toute une région. Pour atteindre Lyon depuis Namur ou Sedan, ne suffisait-il pas de suivre ce beau couloir fluvial ? Ces arguments gelèrent les ardeurs de Bavillier, qui s'effaça dès lors. En 1722, Léopold tenta de relancer l'affaire : il chargea même un nouvel ambassadeur officieux pour la défendre à Paris. Germain Boffrand (*fig.5*), le grand architecte (et ingénieur lui-aussi), reçut des instructions précises écrites de la main du duc : il fallait que la France comprenne que son intérêt était plus grand que celui de la Lorraine, il fallait cueillir le fruit car il était mur, il fallait aller vite. Boffrand, bien en cour en France (cf. ses nombreux chantiers à Paris), connaissait sûrement la région de Contrexéville, lui qui était le châtelain de Thuillières, et peut-être l'architecte de sa demeure. Mais rien n'y fit non plus, et le projet fut définitivement enterré. Ennoyé, devrions nous dire... Jusqu'au jour où, avec la bénédiction de Stanislas et l'aide du chevalier de Tressan, le maréchal de Belle-Isle, gouverneur des Trois-Évêchés, caressa le projet d'une liaison Meuse-Saône par les étangs de Morimond et un canal vers Châtillon. Jusqu'au jour où, dans les années 1960 finissantes, des aménageurs régionaux envoyèrent des géomètres et des techniciens dans la région de Monthureux-Godoncourt pour prendre des mesures sous couvert d'une relance du grand projet. Jusqu'au jour où André Rossinot, maire de Nancy, fit savoir qu'il considérait la Liaison Saône-Meuse à grand gabarit comme un objectif possible et souhaitable des prochaines décennies. De quoi créer un abcès de fixation et de mobilisation pour nos écologistes doctrinaires. On en est loin..

Rêvons un peu : si le projet de Léopold avait abouti, et si le fameux canal avait été renforcé aux XIXe et XXe siècles, des pétroliers ou des super-péniches aborderaient-ils le « port » de Contrexéville ainsi sorti du néant autrement que par ses eaux minérales reconnues par le docteur Bagard en 1760 ? Un ascenseur à péniches n'aurait-il pas créé autant de lenteur qu'une chaussée interstitielle ? (*fig.1*) La face de notre région en aurait-elle été bouleversée économiquement ? Au lecteur de se faire une opinion, ou de partager la fiction.



L'ascenseur d'Hartzwiller

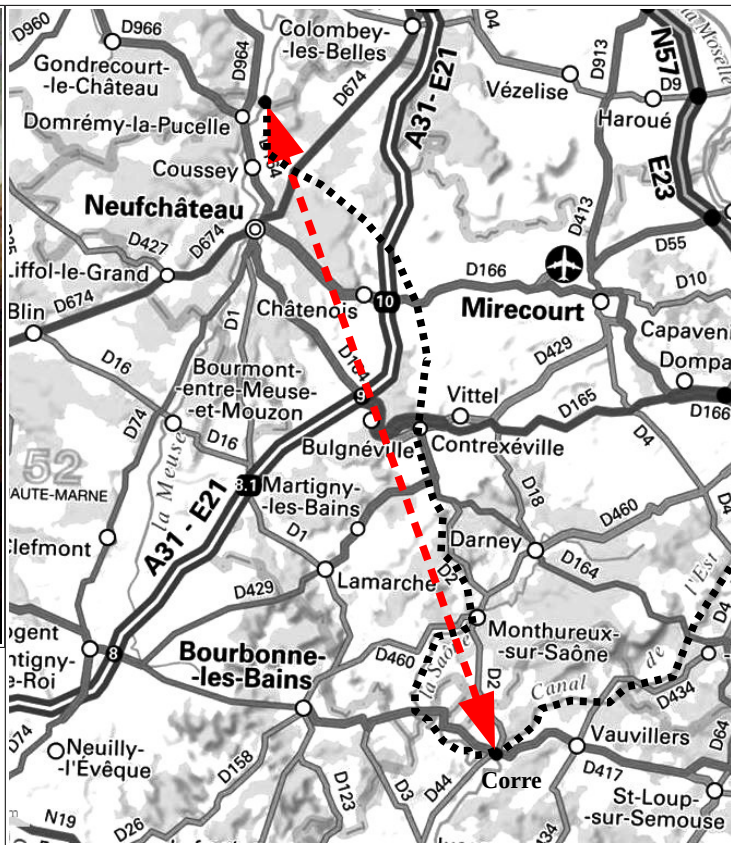


Médaille célébrant le rôle de Léopold dans l'amélioration des rivières et ponts. Gravée par Saint-Aubin



fig.5

Portrait présumé de Germain Boffrand (Musée de Versailles)



67 km à vol d'oiseau
 Tracés du canal projeté
 et du canal de l'Est actuel

Extraits de la Carte de Broutin (1720) – ANF KK 1174



fig.3

De Viviers-le-Gras à Houécourt

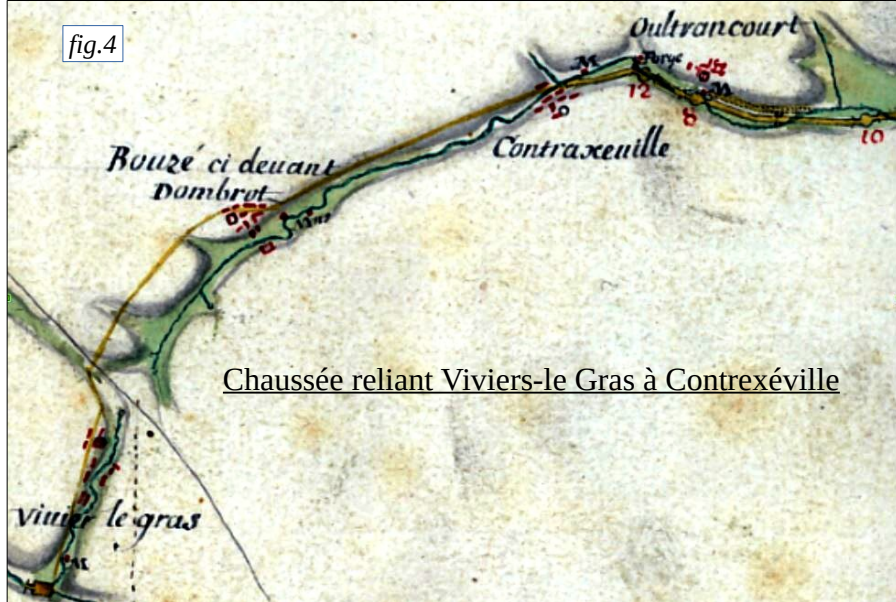


fig.4

Chaussée reliant Viviers-le Gras à Contrexéville

L'agrandissement de la carte permet de voir le tracé de la chaussée, qui monte de Viviers-le-Gras, passe le col du Haut-de-Salin, pour ensuite longer la vallée du Vair en suivant la terrasse de la rive gauche.

À Dombrot, la chaussée passe entre le château et l'église, puis par la rue de la Tour, prend l'ancien chemin de Contrexéville, qui passait près de la villa gallo-romaine fouillée en 1997, et ensuite près du village d'Agéville détruit en 1639 (le tracé du chemin est encore visible), la chaussée entrait à Contrexéville par la rue Salabéry actuelle (vieille route de Dombrot).

La gare de régulation "H" de Liffol le Grand (1918-1919)

À la suite des prospections aériennes en 2005 et 2015, Gilou Salvini se posait quelques questions à propos de traces étranges, déjà observées dans les cultures, au dessus de Liffol-le-Grand. A l'époque l'hypothèse tout à fait séduisante de plusieurs voies romaines convergent vers le site romain de "la Goulotte" était évoquée mais voilà, c'était sans compter sur le passé mouvementé et beaucoup plus récent de Liffol-le-Grand.



Photographie aérienne G. SALVINI 2015



Photographie aérienne date inconnue (archives J-P MARQUE)

En avril 1917, les américains entrent officiellement en guerre aux côtés des alliés, par décision du congrès. En juin de la même année, les premiers "sammies" débarquent en France et viennent s'installer dans l'Est. On en retrouve de l'Aube à la Côte d'Or en passant par la Haute-Marne, la Meuse, le Haute Saône et les Vosges. Dès l'automne 1917, le Général Pétain souhaite engager ces renforts frais en Lorraine sur un front s'étendant de Verdun à Lunéville. Pour se faire, il faut absolument entraîner ces soldats, qui n'ont reçu qu'une instruction sommaire, aux conditions de vie sur le front. Il faut également les transporter rapidement, assurer leur ravitaillement en munitions, chevaux, matériel qui arrivent des États-Unis par bateaux et surtout intendance.

Le train, qui à l'époque vit "ses heures de gloire" est la solution la plus adaptée pour transporter rapidement cette armée vers l'Est, région où le trafic ferroviaire est relativement dégagé. Depuis les bases portuaires de Brest, Saint-Nazaire, Rochefort, Bordeaux ou de Marseille les trains convergent vers Is-sur-Tille, Chaumont, Épinal ou Neufchâteau mais voilà, les infrastructures existantes pour recevoir ces rames sont déjà surchargées par le flot incessant de trains ravitaillant le front. Il est donc décidé par l'état major américain de créer de nouvelles gares de régulation, proches des grands axes ferroviaires. Liffol-le-Grand, qui se trouve à 9 km au Sud Ouest de Neufchâteau, sur le tracé de la ligne 24 (de Bologne à Épinal) est idéalement placée pour recevoir ce type d'installation. La gare de régulation "H" de Liffol-le-Grand était née.

Le 16 avril 1918, les premiers travaux de terrassement commencent sous le commandement du Lieutenant-colonel Sturtevant. Les compagnies "D" du 15^{ème} et 510^{ème} Génie américain avec l'appui de 76 civils portugais donnent les premiers coups de pelle sur un terrain en grande partie marécageux, rendant les travaux difficiles. Le 30 avril la plate-forme de raccordement à la ligne 24, constituée en grande partie par l'argile extraite des fossés remplis d'eau est terminée. Les travaux de pose des voies de réception peuvent commencer.



À partir du 1^{er} mai 1918, une pelleteuse mécanique "Marion" à vapeur entre en action pour creuser l'emplacement des futures plate-formes mais la butte de trie de 1,20 mètre de haut est réalisée à la main avec brouettes et wagonnets roulant sur voies étroites. Le 3 mai 1918, 54 civils Français viennent apporter leur aide et le 13 mai, la première locomotive de manœuvre (USA n°3176) fait ses premiers tours de roues sur les voies de réception pour déplacer des wagons de matériel.

*Photo de la gare 1918/1919
(archives J-P MARQUE)*

Le 3 juin 1918, un renfort de 400 soldats chinois arrive sur le chantier. Avec l'aide d'un train/chantier, ils réalisent une grande partie des plate-formes des voies de triage et de départ de la gare.

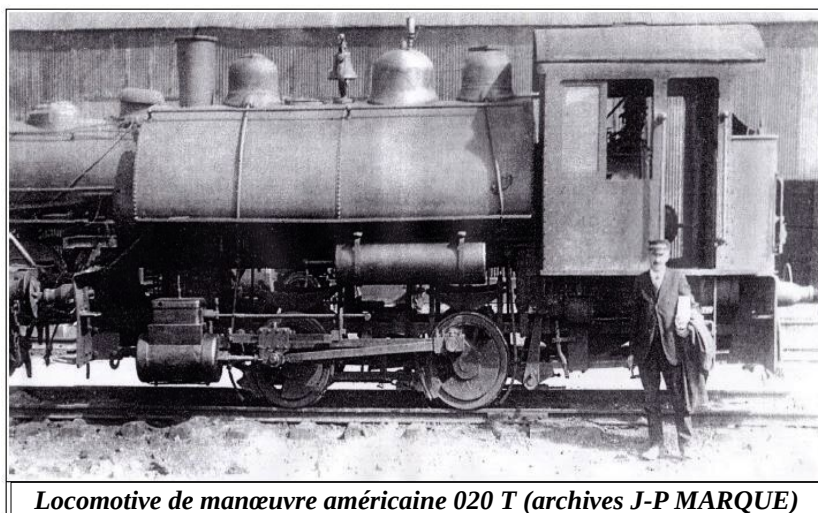
À la même date, 12 attelages de chevaux plus 15 autres le 25 juin, sont affectés aux travaux pour tirer des niveleuses à roues. Avec l'été 1918, arrive la sécheresse et l'argile devient tellement dure qu'il faut la creuser à la pioche. Le 19 juillet, la pelleuse à vapeur doit s'arrêter par manque d'eau, la source captée qui servait à l'alimentation du chantier se tarie mais l'utilisation d'une foreuse depuis le 25 juin,

au creusement de 6 puits, remédie à la situation difficile et permet avec l'aide de 3 citernes mobiles et de pompes à moteurs, pour faire redémarrer le chantier. Sur les plans initiaux français, la gare était prévue pour recevoir 3.500 wagons mais sa capacité à l'armistice le 11 novembre 1918, date d'arrêt des travaux, n'est que de 1.800 wagons. Dans la zone de départ, 20 voies sont prévues mais seulement 6 sont achevées et 5 autres sont posées sur hérisson, sans ballast. Dans la zone de triage 22 voies sont réalisées et 7 supplémentaires n'ont pas été achevées. Dans la zone de réception, 18 voies sont réalisées, dont 8 inachevées. Le premier train entre sur les voies de réception le 12 octobre 1918 en provenance d'Is-sur-Tille et c'est à un trafic quotidien ininterrompu moyen de 5 trains à l'arrivée et 6 trains au départ, que 40 machines américaines, affectées aux manœuvres dans cette gare, trient et forment 24 h sur 24 et 7 jours sur 7.

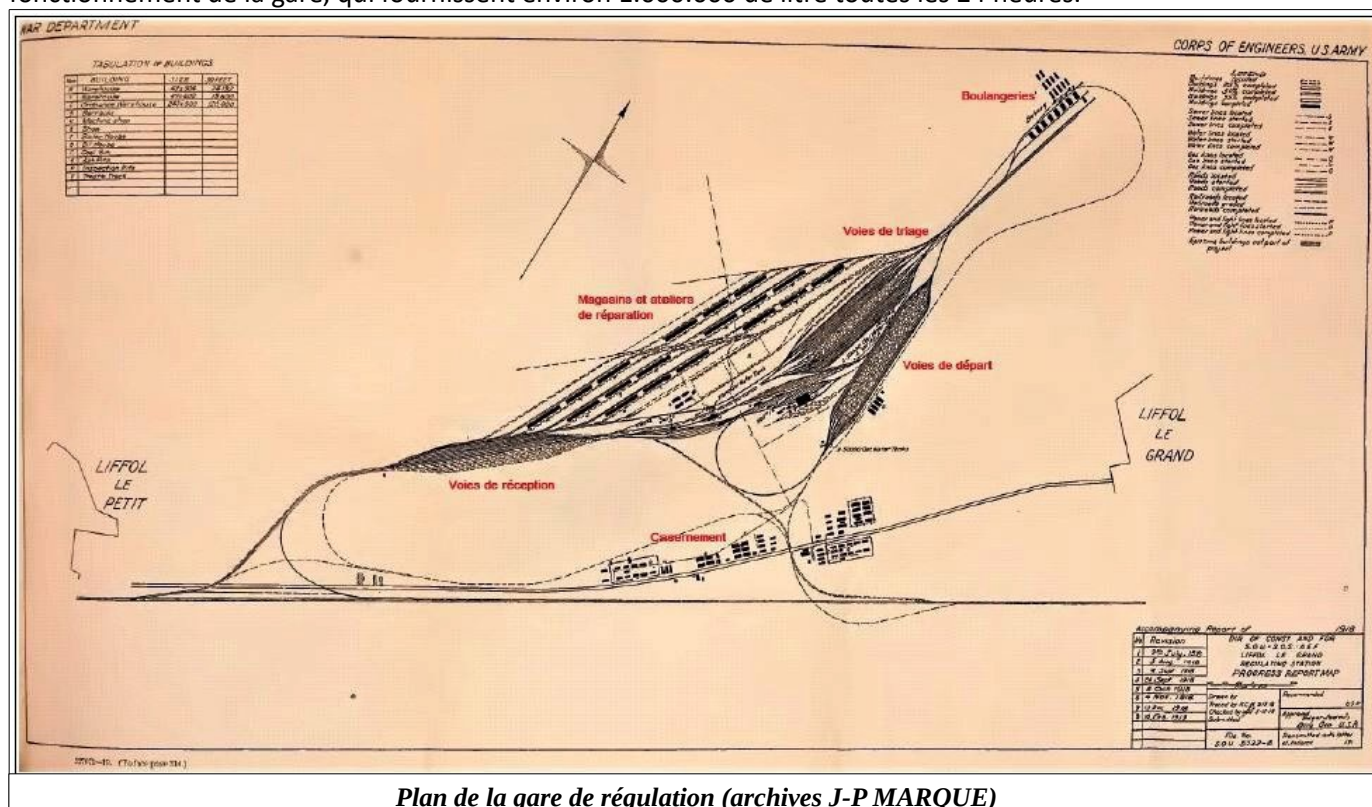
Pour la maintenance du matériel roulant, un atelier de réparation de 100 mètres de long par 25 mètres de large, équipé de machine-outil, est également construit pour recevoir 12 locomotives en même temps. On construit aux abords 6 voies pour les garer.

Une centrale électrique équipée de deux générateurs qui tournent alternativement un jour sur deux, entraînés par des machines à vapeur, fournissent un courant continu de 220 Volts nécessaire à l'éclairage de la gare, des entrepôts, ateliers, magasins, baraquements et des moteurs électriques.

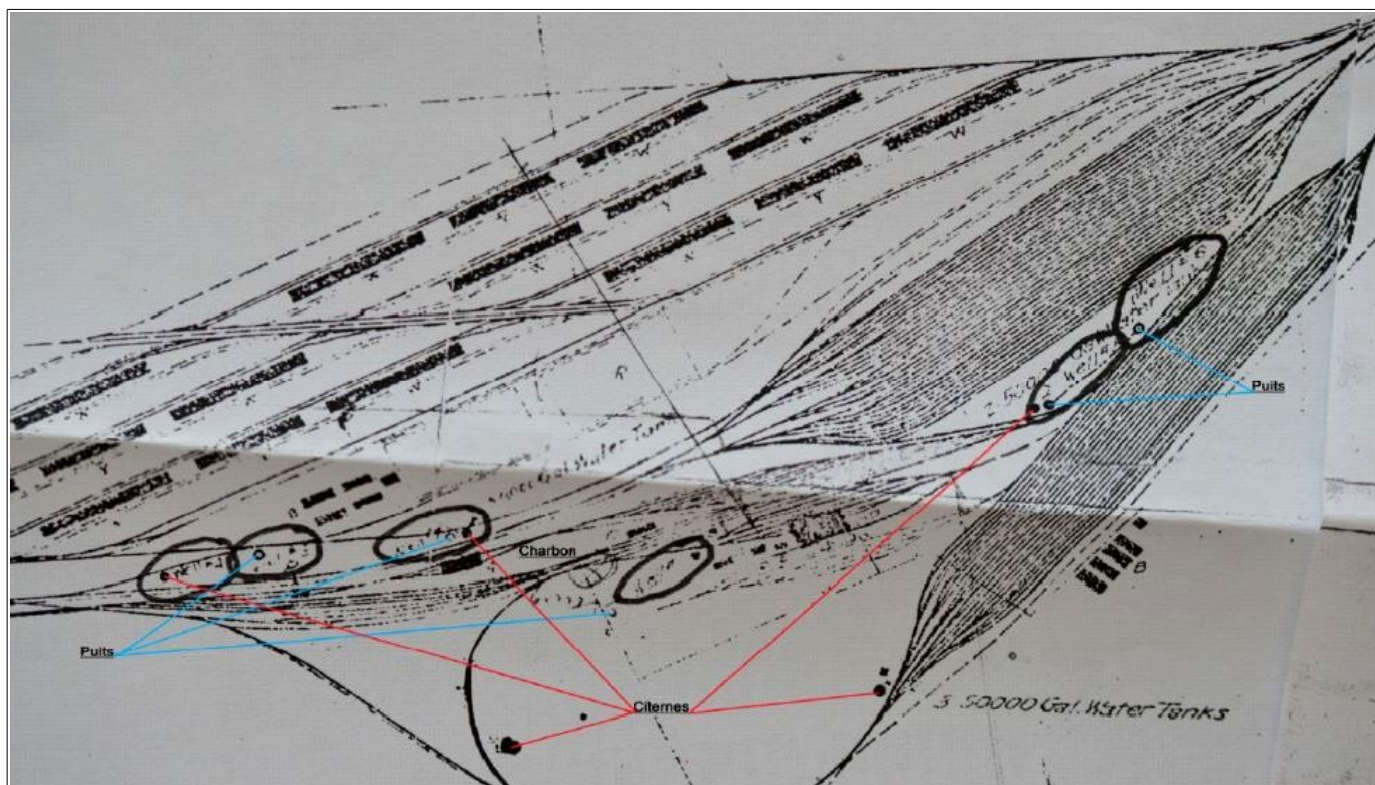
Pour le bon fonctionnement des machines à vapeur, deux cendriers ont été creusés pour vider les foyers lors des entretiens, ainsi que deux fosses de visite. Leur ravitaillement en charbon, est assuré par des grues circulant sur des voies surélevées de part et d'autre d'un tas de charbon et le remplissage en eau s'effectue grâce à deux réservoirs de 250.000 litres, eux même alimentés par les 6 puits creusés dès le 25 juin 1918 pour les besoins de fonctionnement de la gare, qui fournissent environ 1.000.000 de litre toutes les 24 heures.



Locomotive de manœuvre américaine 020 T (archives J-P MARQUE)



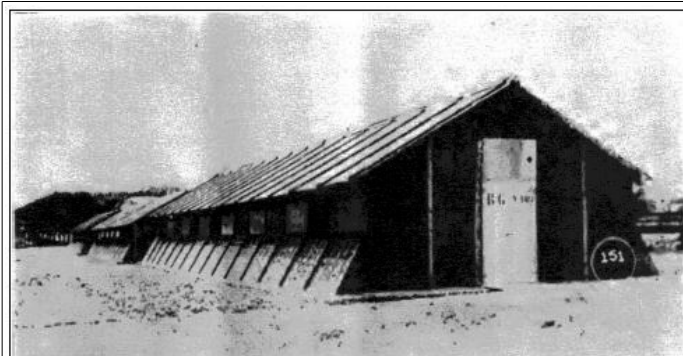
Plan de la gare de régulation (archives J-P MARQUE)



Détails du plan (archives J-P MARQUE)

En annexe de la gare, pour le ravitaillement des troupes au front et celle occupées sur place à la construction, l'entretien et au tri des trains, de nombreux bâtiments ont été construits :

- 18 magasins de 166 mètres de longueur, érigés le long de 11 voies de déchargement, dont une sert pour les besoins du casernement et une autre pour le courrier postal.
- 6 boulangeries équipées de fours mobiles, dont 3 seulement ont fonctionné, elles fonctionnaient le long de deux voies de 1.650 mètres de long avec une production totale de 18.348 kg de pain le temps de leur fonctionnement.
- 65 baraquements pour les hommes de troupe et les bureaux, érigés sur le bord de l'actuelle N 74 qui était l'entrée du camp.



Baraquement américain 1917 (archives J-P MARQUE)



Entrée du camp de Liffol-le-Grand (archives J-P MARQUE)

Du 12 octobre au 11 novembre 1918, cette gare de régulation a vu arriver pas moins de 130 trains avec 3.493 wagons ; en repartir 158 avec 3.386 wagons. 19 wagons ont assuré le ravitaillement pour la maintenance et les forages, 155 utilisés pour la manutention du bois et 865 pour divers matériels.

Après la fin des combats, elle continue à assurer le ravitaillement de la 3^{ème} armée jusqu'au 27 novembre 1918 et reçoit 400 prisonniers de guerre allemands le 19 janvier 1919, qui sont affectés aux diverses tâches d'entretien de la gare. Elle cesse toute activité fin février 1919. Au départ de l'armée américaine, les bâtiments et toutes les infrastructures, rails, traverses...ne sont pas réutilisés par le réseau Est, mais vendus et la gare de régulation complètement démantelée. Les terrains sont vendus aux agriculteurs et à la commune de Liffol-le-Grand. Ainsi se termine l'éphémère vie de la gare de régulation américaine "H".

Serge BEGUINOT

Avec tous mes remerciements à Monsieur J-P MARQUE pour m'avoir permis d'utiliser sa formidable source documentaire et photographique. Crédit photos G.SALVINI et J-P MARQUE

Avec la participation de Daniel Petitpoisson

Hindenburg et Ludendorff lancent le 21 mars, une grande offensive sur l'armée britannique en Picardie pour enfoncer le front britannique. Ludendorff estime alors qu'il peut atteindre la Manche, isoler les Britanniques des Français et détruire leur armée afin de contraindre la Grande-Bretagne à signer la paix.

Pendant ce temps, sur les autres fronts, les troupes allemandes accentuent et maintiennent leur pression sur l'armée française qui subit sans reculer, c'est dans ces circonstances que deux poilus contrexévillois perdent la vie.

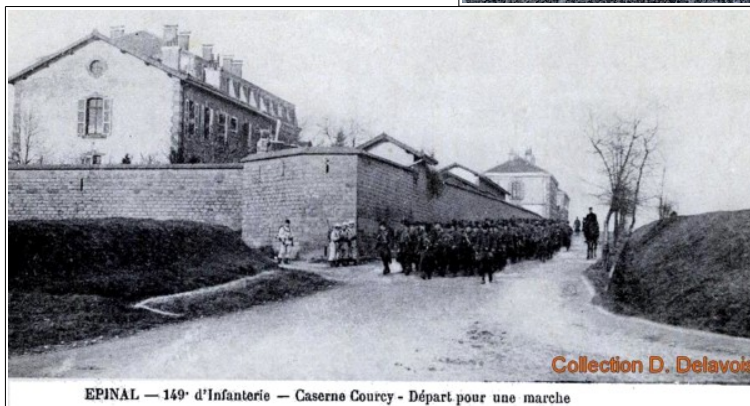
René **THIRION**, âgé de 40 ans, sapeur à la 1^{er} compagnie du 20^e bataillon du 1^{er} régiment du génie de Toul, décède le 28 mars 1918 à l'ambulance 1/1 à Saint-Clément en Meurthe-et-Moselle, victime de « plaies à la poitrine causées par des éclats d'obus ». La 11^e division d'infanterie, dont faisait partie le 20^e bataillon quitte la région de Lunéville en direction du département de la Marne avant de rejoindre Beauvais, les unités du génie reste encore sur place dans le secteur d'Avricourt et Blamont afin de renforcer les défenses et avant de rejoindre leur division. C'est lors d'un pilonnage de l'artillerie allemande que René Thirion est blessé grièvement, il est transporté jusqu'à l'ambulance 1/1 à Saint-Clément distante de 20 km, où il meurt peu de temps après son transfert.

René Paul Thirion habitait après son mariage en 1904 avec son épouse Marie-Louise Léonie Martin, rue du Hautré à Contrexéville (rue du docteur Thouvenel), il travaillait comme peintre en bâtiment dans l'entreprise d'Alfred Martin, son beau-père, ils partent habiter Paris dans le 18^e arrondissement vers 1910, c'est là qu'il sera mobilisé.

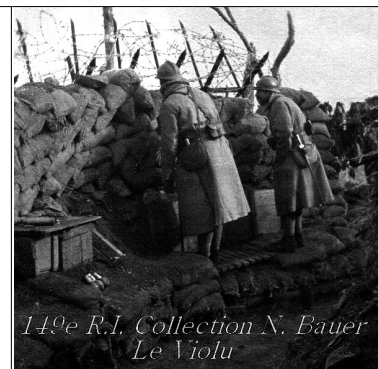
- Sur sa tombe au cimetière de Contrexéville, figure la Croix de guerre avec palmes



Henri **BETRIX**, âgé de 30 ans, fantassin à la 2^e compagnie du 149^e régiment d'infanterie d'Épinal, décède le 31 mars 1918 à l'ambulance n°219 à Fraize dans les Hautes-Vosges, suite à des « blessures de guerre ». Son régiment et toutes les unités de la 43^e division d'infanterie, ont quitté le département du Doubs à partir du 17 janvier, transportés par le chemin de fer pour relever la 166^e division d'infanterie et s'installer à l'est de la Croix-aux-Mines dans un secteur, qu'Henri Bétrix connaît bien pour y avoir combattu dès le début de la guerre en 1914. C'est une zone montagneuse réputée pour être difficile d'accès qui s'étend de la grande Cude à la grande Goutte en passant par la tête du Violu. La grande offensive allemande sur le nord de la France, oblige le quartier général français à envoyer ses meilleurs unités en renfort, c'est pour cette raison que dès le 21 mars, le 149^e régiment d'infanterie se regroupe à Corcieux une dizaine de jours pour partir par le chemin de fer en direction de la forêt de Compiègne. C'est au moment où les troupes montantes venaient relever la 2^e compagnie qui formait l'arrière garde sur la tête du Violu, qu'un violent pilonnage de l'artillerie allemande contraint les



soldats à se terrer, après le déferlement de fer et de feu on relève les morts et les blessés parmi lesquels Henri Bétrix, il est envoyé à l'ambulance n°219 à Fraize distante d'une dizaine de kilomètres, c'est là qu'il meurt après quelques jours d'hospitalisation.



Le père d'Henri, Alfred Bétrix comptable à la Société des eaux minérales, était originaire d'Annecy sa mère Jeanne Humbert était de Saumur, Henri avait une sœur née en 1891, la famille habitait une maison dans la Grande rue (parking actuel près de l'hôtel de la Souveraine). Mais en 1907, à l'âge de 19 ans, Henri quitte le foyer pour s'engager le 22 février à Nancy, dans les fusiliers de la 2^e compagnie de discipline caserné au château d'Oléron en Charente-inférieure, pour une durée de 3 ans, il mesure 1,72 m, visage ovale, cheveux noirs, yeux gris et sait jouer du cornet à piston...(d'après le Conseil de révision de la classe 1908). Son engagement terminé, revenu à la vie civile il habite Paris, au 2 de la rue Dupin dans le 6^e arrondissement, d'où il sera mobilisé à la déclaration de guerre en août 1914.

Notre prochaine étude portera sur les hôpitaux de Contrexéville en 1918 et sur la présence américaine au sein de la population locale.

La haute-vallée du Vair

Son histoire de l'origine à l'an mil *Gilou SALVINI*

Regard sur les sites de la période gallo-romaine :

La liste ci-dessous répertorie par commune les 58 sites gallo-romains connus à ce jour, 33 sont identifiés comme : Petites agglomérations = 2 (dont 1 sur Contrexéville et 1 sur Lignéville) - Grandes villas = 4 - Petites villas = 2 - Petites fermes = 17 - Sanctuaires = 4 - Zones funéraires = 4. 25 sites n'ont pu être classés dans l'une ou l'autre de ces catégories. Sur 15.0000 hectares, la répartition moyenne de l'occupation au sol pour chaque site est de 259 hectares.

Belmont-sur-Vair	1	<p>Le plan ci-dessous indique la répartition par zone géographique des sites connus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La zone des monts faucilles est celle de la limite de partage des eaux, c'est un plateau parcouru par la voie Langres-Moselle, et d'autres voies qui vont du sud au nord, propice aux flux commerciaux cette zone est extrêmement bien pourvue en sites . - Les deux zones du Vair, orientées du sud au nord ont aussi été favorisées par l'activité commerciales qui s'est concentrée tout au long des couloirs formés par les vallées des deux Vair à Contrexéville et Vittel, le secteur de They et Parey se démarque du fait qu'il est à l'écart du Petit Vair. - La vallée unique du Vair focalise l'axe commercial qui est orienté vers la Meuse et la cité gauloise de Solimaria (Soulosse) qui est une ville étape sur la grande voie romaine qui va de Lyon à Trèves, par Langres, Toul et Metz.
Contrexéville et Outrancourt	8	
Dombrot-le-Sec	9	
Dombrot-sur-Vair	4	
Haréville	1	
Lignéville	6	
Mandres-sur-Vair	4	
Norroy-sur-Vair	2	
Parey-sous-Montfort	1	
Saint-Remimont	1	
Suriauville	5	
They-sous-Montfort	1	
Valleroy-le-Sec	6	
Vittel	9	

(1) Zone des monts faucilles = 22 sites

Dombrot-le-Sec	9
Lignéville	6
Valleroy-le-Sec	6
Haréville	1

(2) Zone du Vair = 17 sites

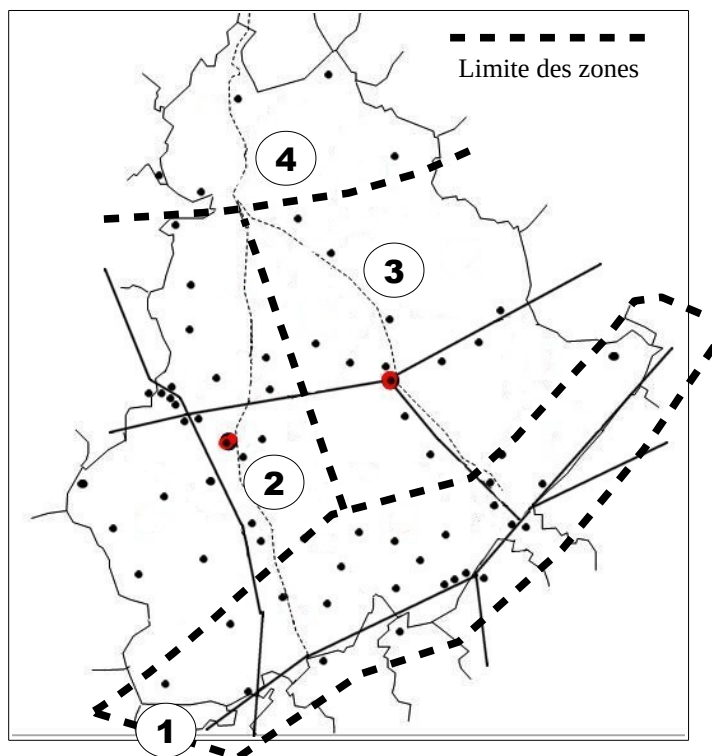
Contrexéville et Outrancourt	8
Suriauville	5
Mandres-sur-Vair	4

(3) Zone du petit Vair = 13 sites

Vittel	9
They-sous-Montfort	1
Norroy-sur-Vair	2
Parey-sous-Montfort	1

(4) Vallée du Vair = 6 sites

Saint-Remimont	1
Belmont-sur-Vair	1
Dombrot-sur-Vair	4



Les sondages et fouilles archéologiques officiels qui se sont déroulés dans notre région, nous ont permis d'étudier et de mieux comprendre le contexte régional de l'époque gallo-romaine.

Nous n'avons pas d'agglomération révélée à ce jour, comme l'étaient aux environs : Nijon à 20 km, Escles à 22 km, Soulosse à 25 km, Bourbonne-les-Bains à 28 km et Bains-les-Bains à 35 km, mais en deux endroits nous avons pu déterminer que l'étendue des sites et le nombre des bâtiments, dépassaient ceux d'une grande villa, ce qui nous fait penser à deux hameaux, leur emplacement n'est pas un hasard tous deux sont liés aux transit commercial, l'un est à cheval sur les territoires de Contrexéville et Bulgnéville, sur le tracé de la voie romaine qui relie la Saône à la Meuse, l'autre est à cheval sur les territoires de Lignéville et Saint-Baslemont, sur le tracé de la voie romaine de Langres à la Moselle, au carrefour d'une voie arrivant de la Saône.

Ces deux sites avec ceux qui ont été fouillés et sondés par l'INRAP et le Cercle d'études locales : Vittel – Contrexéville – Lignéville – Dombrot-le-Sec et Dombrot-sur-Vair feront l'objet de l'étude prochaine.



De l'U.S.C 1932 à l'O.M.S 1992

La mouvance sportive à Contrexéville

Enquête de Gilou SALVINI

Les années 1970-1980 :

Sous la présidence de Jean Pernel et de son bureau directeur composé du vice-président Daniel Mougel, la secrétaire Michèle Calba, le trésorier Henri Vaubourg et de messieurs Hass, Gondrexon et Mougeot, grâce à l'embellie économique, les sports progressent, l'USC bouge : le *Karting* disparaît ainsi que l'*Athlétisme*, 3 nouvelles activités sportives naissent : la *Gymnastique* président Madame Bals, le *Volley-ball* président M. Saragosse, la *GEA* (Gymnastique d'Entretien Adulte) présidente Simone Hass. Les autres associations ont changés de têtes : *Section Basket* : M. Claude - *Section Pétanque* : M. Vinay - *Section Football* : M. Paulmier - *Club Judo* : M. Thénot - *Club Tennis* : M. Laverny. Deux associations sont en sommeil : le *Club Auto* et la *Section Tennis de Table*.

Une autre structure associative est née à Contrexéville : la MJC, (Maison de la culture et des Loisirs) avec pour président André Coiffier, elle offre une nouvelle palette d'activité avec ses sections : Majorettes, Musique, Photos, Modélisme, et Philatélie.



Des frais d'occupation de la salle du gymnase obligent le bureau du Judo-Club à tarifier les entrées pour les plus de 14 ans à 1,50, moins de 14 ans à 1,00 et les demi-tarifs, à 0,50. Une distribution de demi-tarifs sera faite dans les écoles de notre ville, afin de permettre aux jeunes de venir encourager les espoirs locaux et d'apprendre à mieux connaître ce sport en plein essor.

Les frais à couvrir s'élèvent à 100 NF pour la location du gymnase et divers débours accessoires, la commune prenant à sa charge les prestations de chauffage et d'éclairage. Honni sport qui mal en pense... Une chance que personne ne demande une indemnité de déplacement pour venir remettre les médailles !

La population scolaire augmente considérablement Le Collège Professionnel devenu Lycée Mendès-France, le collège Lyautey et le groupe scolaire, amènent une jeunesse demandeuse d'activités dans le cadre de l'EPS (Éducation Physique et Sportive) dispensé par les professeurs de sports et enseignants. Qui ne se souvient pas de madame Orhesser faisant courir dans le parc les élèves du lycée ?

Afin de répondre à la demande, la municipalité dirigée par son maire le docteur Lutringer réalisa en 1971 un Gymnase municipal dans le quartier du Hazau qui est en pleine expansion et se couvre d'HLM, de CILOF et de maisons particulières, c'est à ce moment là que le transfert du terrain de football et de la Salle de judo et Gymnastique qui sont au Tir aux pigeons aurait du se faire, afin de regrouper toutes les installations sportives dans un même et unique endroit très fréquenté et accessible près des écoles (le Complexe sportif y sera édifié en 2003).

Dépassée par les événements et pas du tout au courant de ce qui se pratiquait en la matière, la municipalité avait décidée de faire payer une participation pour « frais de gardiennage » à toutes associations sportives de Contrexéville qui utiliseraient le gymnase les week-end pour leur compétition, mais les clubs ont fait savoir haut et fort qu'il n'en était pas question. Le judo-club qui fut le premier à étrenner cette formule le 21 novembre, avait pris l'initiative de faire payer le public. Mais dans les tribunes, les responsables d'associations et les spectateurs ne se sont pas gênés pour faire comprendre leur désaccord aux conseillers municipaux et à l'adjoint venu remettre les médailles ; bien vite, par la suite les choses rentrèrent en ordre, et il ne fut plus jamais question de s'en prendre au porte-monnaie des bénévoles, s'agissant de compétitions inscrites au calendrier des différentes fédérations sportives...

Gérard, Varney, Lordier, Henry Lallemand et Rainhaimer espoirs du judo-club pour le championnat des Vosges

Le championnat des Vosges cadets-juniors, individuels, par catégorie de poids, se déroulera cet après-midi à partir de 15 h. au Gymnase municipal. Gérard en mi-moyens, Varney en moyens, Lallemand en cadets légers, Lordier et Rainhaimer en juniors légers et Henry en cadets moyens, peuvent prétendre à défendre triomphalement les couleurs de Contrexéville.

La reine de la station et ses demoiselles d'honneur remettront des médailles aux vainqueurs de cette passionnante compétition,

préparatoire aux championnats de l'Est et de France.

Rappelons que les droits d'entrée, qui sont plus exactement une contribution aux frais, sont fixés à 1,50 F pour les spectateurs de plus de 14 ans, à 1 F pour les plus jeunes, les demi-tarifs étant pour leur part de 0,50 F.

Nous croyons savoir qu'en dernière heure, la municipalité a décidé de contribuer aux frais d'organisation (100 F environ) en assurant de ses deniers la rétribution du gardiennage de la salle.