JEAN-MARIE CUNY

LA REVUE LORRAINE POPULAIRE

REVUE BIMESTRIELLE • VINGTIEME ANNÉE • AOUT 1994 • N° 119 • PRIX : 30 FRANCS



SAULXURES-LÈS-VANNES - Robert CHAZAL, peintre aquarelliste et poète.

Histoire d'un chemin de fer
Le LBB

Le projet de création d'un chemin de fer dans le Lunévillois, reliant Lunéville à Blâmont par la vallée de la Vezouve, semble avoir été évoqué pour la première fois en 1893.
Cette région, bien que peu peuplée, méritait certainement une desserte ferroviaire des usines et des villages environnants.

Aussitôt, ses premiers adversaires s'opposèrent à sa création, notamment les Autorités militaires. Elles prétextaient que les Allemands, en cas de guerre, pourraient attaquer le fort de Manonviller, alors point stratégique de l'Armée, en se servant de ce train. Il aurait alors juste suffit de transborder le matériel du chemin de fer d'Avricourt (point - frontière de l'époque) sur celui de Blâmont. Mais revenant sur sa décision, le 21 Août 1901, le Ministère de la Guerre donna son autorisation à la construction de ce chemin de fer, à condition qu'il ait un tracé suffisamment sinueux afin d'empêcher l'ennemi de mettre cette voie à l'écartement normal (1,44 m).

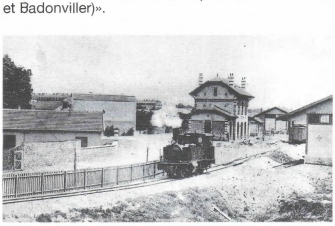
Après de longues et pénibles négociations, après avoir finalement choisi un écartement de 1 m et un tracé convenable pour tout le monde, après avoir désigné la compagnie, laquelle obtiendrait la concession, la loi du 29 Février 1908 prononça l'utilité publique du réseau.

Trois ans plus tard, le 29 Juin 1911, la Compagnie de l'Aube -compagnie désignée par la précédente loi - fut autorisée à commencer l'exploitation du réseau. L'inauguration officielle n'eut lieu que les 12 et 13 Août suivants, en présence de Mr Albert LEBRUN, alors ministre des Colonies et président du Conseil Général de Meurthe et Moselle. Cette cérémonie fut somptueuse, occasionnant des divertissements tels que concours de tir, feux d'artifices et autres, à Lunéville et à Blâmont. Un train d'inauguration ministériel parcourut le réseau, débutant ainsi «l'ère du LBB (Lunéville à Blâmont et Badonviller)».

Dès le début, de 1912 à 1914, le réseau connut un trafic important et enregistra un net bénéfice. Très vite, le petit train devint populaire et prit une place dans la vie des habitants. Le tortillard était en effet le seul moyen de transport de l'époque. Malheureusement, la guerre et la mobilisation suspendirent le service le 2 Août 1914. Contrairement à ce que l'Armée croyait, le LBB ne joua aucun rôle lors de l'invasion, mais on s'aperçut qu'il pouvait nous servir comme moyen de défense ! Le 1er Avril 1915, la 10ème Section des Chemins de Fer de Campagne prit possession du réseau et s'en servit pour transporter du matériel et des troupes françaises.

Le réseau souffrit beaucoup des destructions militaires : les ponts de Verdenal et de Domèvre furent coupés, la voie entre Domèvre et Blâmont fut déposée et la halte de Verdenal entièrement rasée. Les gares de Herbéviller, Mignéville et Domèvre devinrent des blockhaus et le remblai fut percé de sapes et de tranchées. La 10ème Section cessa son activité le 19 Janvier 1919 après avoir réalisé le raccordement direct de Herbéviller et remis en état l'ensemble des voies jusque Domèvre. Par contre, la reconstruction du pont de Verdenal demanda plus de temps. La Compagnie de l'Aube (CDA) rebâtit la halte de Verdenal et restaura les gares de Herbéviller, Mignéville et Domèvre. Elle employa son personnel ainsi que 60 prisonniers de guerre et 15 ouvriers civils.

Le 1er Février 1919, le trafic fut rétabli sur l'embranchement de Badonviller et le 1er Avril 1920, les trains furent autorisés à aller jusqu'aux gares de Blâmont en passant sur les ponts de Domèvre et de Verdenal. Cependant, un grand nombre de réparations restait à faire, comme le remplacement de traverses et d'installations hydrauliques, les locomotives s'approvisionnant en eau dans les rivières et puits rencontrés le long du trajet



Lunéville - Local
Corpet Louvet 130 t n° 3 (1911)



Lunéville - Local
Le bâtiment des voyageurs (1911)

(communion du train et de la nature...). Toutes les réparations de guerre furent terminées en 1921.

Dès la reprise du service, après la guerre, le réseau accusa un fort trafic en raison des réfections (transit de matériel) et la Compagnie de l'Aube dégagea un fort bénéfice en 1921-1922. Cependant l'année 1923 fut marquée par un déficit, d'abord modeste mais qui prit de l'importance les années suivantes, du fait de la baisse constante du trafic pourtant supérieur à celui de 1914. Des mesures d'économie furent prises, on supprima des postes d'agents sur les trains de marchandises (1926), on améliora le fonctionnement des locomotives à vapeur (échappement Kylälä, meilleur entretien, meilleure surveillance des consommations), on mit en location du matériel inutilisé, mais les frais de révision des voies en 1930 vinrent contrecarrer l'objectif de ces mesures. Le déficit s'accéléra en 1932 du fait de la crise économique et de la plus en plus rude concurrence de la route. En effet, à cette époque, «les rapides de Lorraine» firent leur apparition, déshonorant en quelque sorte «le tacot», comme le surnommaient les habitants.

Il est vrai qu'il mérite ce nom : il paraît, d'après des moqueurs de l'époque, que l'on pouvait descendre en marche, s'arrêter pour «faire ses besoins» et le rattraper en cours de route ! D'après les horaires de l'époque, en 1911, il fallait 2 heures et 10 minutes pour aller de Lunéville à Badonviller, ce qui correspond à une vitesse moyenne d'environ 16 km/h pour des vitesses de pointe d'environ 60 km/h !
Mais il ne faut pas oublier que le «tacot» était alors le seul moyen de transport populaire, l'automobile étant destinée aux plus riches. Le trafic de marchandises chuta aussi, en raison de la «prolifération» des camions qui faisaient leur apparition. En 1937, le Préfet estima qu'il valait mieux supprimer le trafic sur les lignes de Lunéville-Blâmont et Herbéviller-Badonviller, le trafic voyageurs étant susceptible d'être assuré par les rapides de Lorraine. On qualifia même la formule d'exploitation «de périmée et onéreuse».
La plupart des entreprises du Lunévillois se servaient du «tacot» pour transporter leurs produits. Certaines de ces industries étaient raccordées au réseau au moyen d'embranchements particuliers (établissements Bloc & Job à Jolivet ; entreprise Masson (maçonnerie) et établissements Villard & Weill (jouets en bois) à Lunéville-local ; entreprise Grosse (carrières) à Marainviller ; entreprise Largentier (osier) à Ogéviller ; entreprise Cadix (travaux publics à Badonviller). La disparition du LBB risquait de porter un coup fatal à ces industries. Ce fut un des arguments des défenseurs du LBB.

Mais, le trafic voyageurs et marchandises décroissant toujours et les charges de personnel se faisant de plus en plus lourdes, on diminua le nombre journalier de trains de quatre à trois durant la dernière période d'agonie.

Mais la guerre changea le cours des évènements : les ponts de Jolivet, Domèvre et Verdenal furent à nouveau coupés puis réparés ou remplacés par une estacade pour celui de Verdenal, et le LBB connut malgré toutes ces difficultés, un regain de valeur. N'oublions pas qu'il avait rendu d'immenses services pendant la première guerre mondiale. C'est pourquoi on décida de prolonger l'exploitation à plusieurs reprises mais la convention du 15 Mars 1942 fut la dernière.

La mort du réseau ne fut pas causée directement par la chute du trafic, qui accusait une nette reprise grâce au transport de matériel et de troupes militaires, mais par la vétusté de la voie qui n'avait pas été rénovée depuis 1930, à cause du coût que cette opération aurait occasionné et à cause de l'incertitude de l'avenir du LBB.
Le 12 Juin 1942, l'inspecteur des Ponts et Chaussées écrivit au Préfet pour lui demander de mettre fin à l'exploitation, l'état lamentable des voies ayant provoqué de nombreux déraillements. Le service voyageurs fut supprimé le 1er Septembre 1942 et le service marchandises le 15 Septembre suivant.

Le petit Chemin de fer de Lunéville et de Herbéviller à Badonviller fut déclassé par décret le 4 Octobre 1943.

La voie et le matériel furent vendus en un seul lot aux Allemands. Tout fut utilisé pour les travaux du Mur de l'Atlantique... Ainsi mourut le «tacot» et la région du Lunévillois.

Le Chemin de fer de Lunéville à Blâmont et Badonviller, d'une longueur totale de 46 333,5 m, était construit presque entièrement sur plate-





forme. Sa voie était constituée de rails Vignole de 20 à 22 kg par mètre, reposant sur des traverses en chêne espacées de 0,80 m, encastrées dans le ballast composé de pierres cassées. Seules les sections de voie dans Lunéville et aux passages à niveau, noyées dans la chaussée, étaient constituées de rails Broca pesant 40 kg le mètre. Les rampes n'excédaient pas 20 mm par mètre, sauf la partie entre les deux gares de Blâmont qui accusait un dénivelé de 25 mm par mètre.

Les ouvrages d'art les plus remarquables du réseau étaient :

- le pont de Marainviller au-dessus de la voie ferrée Paris-Avricourt d'une longueur de 11 m.
- le pont de Domèvre, un peu avant la gare (PK 25,360).
- le pont de Verdenal, long de 40 m et composé de 3 arches de 13 m (PK 28,810).
- le pont de Jolivet à tablier métallique d'une longueur de 75 m.

Tracé de la ligne de Lunéville à Blâmont

L'origine de la ligne (PK 0,00) se situait Rue Rivolet, près de la gare EST de Lunéville. La voie empruntait la chaussée de la rue Rivolet puis de la rue Charles Vue, obliquait ensuite dans l'avenue des Vosges (RN 59) qu'elle abandonnait avant le pont sur la ligne Paris-Avricourt pour s'établir parallèlement à celle-ci et entrer en gare de Lunéville-local (PK 1,2), la plus importante du réseau. En la quittant, la voie décrivait une courbe vers le Nord, franchissait l'unique passage à niveau gardé sur la RN 4 au lieu-dit «les Mossus», puis laissant sur sa gauche l'embranchement de Jolivet, reprenait la direction de l'Est et pénétrait en gare de Chanteheux (PK 3,2), poursuivait en ligne droite et atteignait la station de Croismare (PK 6,0). Elle obliquait ensuite vers le Sud-Est, traversait un VO, le chemin IC 2 puis la RN4 qu'elle suivait sur 900 m avant de s'en écarter pour franchir la ligne Paris-Avricourt sur le pont de 11 m et atteindre la gare de Marainviller (PK 8,9). La voie revenait alors à proximité de la RN4 qu'elle suivait jusqu'à la station de Thiébauménil (PK 10,6) et continuait dans les mêmes conditions jusqu'aux abords de Bénaménil où elle s'en écartait vers le Sud pour desservir la gare de cette localité (PK 14,4). Elle poursuivait à travers champs, puis obliquait à gauche, traversait la RN 4, longeait un VO, traversait l'IC 19 et entrait en gare de Domjevin (PK 16,1), desservait Fréménil (PK 17,7), virait ensuite vers le Sud pour se rapprocher d'Ogéviller (PK 19,5). En quittant cette gare, la voie rencontrait la RN 4 qu'elle franchissait avant de la suivre à faible distance sur environ 800 m. A la fin de ce parcours, elle laissait sur sa droite l'embranchement de Badonviller puis obliquant à l'Est, pénétrait en gare d'Herbéviller (PK 21,6). A la sortie de la station, la ligne coupait le VO 5, passait sur la Blette et allait s'établir parallèlement à la RN 4, d'abord du côté Sud, puis après l'avoir cisaillée à niveau, du côté Nord, elle ne s'en écartait que peu avant Domèvre, pour franchir la Vezouze sur un pont (PK 25,3) en commun avec un chemin rural, et arriver à la gare desservant cette localité (PK 25,9). Remontant ensuite la vallée de la Vezouze, la voie traversait la halte de Verdenal (PK 28,4) puis franchissait la rivière au PK 28,8 sur le fameux pont à trois arches dit «de Verdenal» et s'élevait à flanc de colline pour arriver à la station de Blâmont-marchandises (PK 29,9) et poursuivre le long de la RN 4 jusqu'à Blâmont - terminus (PK 30,3) à la limite de l'agglomération.

Tracé de l'embranchement de Badonviller

Quittant la gare d'Herbéviller (PK 0,00) d'un côté, et la ligne vers Lunéville de l'autre, l'embranchement décrivait une courbe, traversait deux VO, dont celui allant à Mignéville, parallèlement auquel s'établissait la voie. Elle suivait ce chemin jusqu'à l'entrée de la localité, coupait un IC et parvenait à la station de Mignéville (PK 3,4). Elle se rapprochait de la Blette, dont elle remontait le cours, traversait la D 13 et arrivait en gare de Montigny (PK 6,9), enjambait la rivière et atteignait la station de Sainte Pôle (PK 8,6). A sa sortie, la voie traversait le VO 1, longeait un moment le VO se dirigeant vers Saint Maurice et parvenait à la gare de ce nom (PK 10,4) après avoir de nouveau changé de rive. Suivant toujours la Blette, la ligne la franchissait une fois de plus ainsi qu'un ruisseau affluent, contournait la faïencerie Edouard Fenal au «virage de la Folie» pour atteindre le terminus (PK 14,2) à proximité de la gare terminus de Badonviller appartenant à la compagnie de l'EST.



Fréménil



Herbéviller

Tracé de l'embranchement vers Jolivet

L'embranchement prenait naissance à la «patte d'oie» de Chanteheux, qui en permettait l'accès direct, tant aux trains venant de Blâmont qu'à ceux venant de Lunéville (PK 0,00 de l'embranchement et PK 2,2 de Lunéville-Blâmont). La voie, d'abord orientée vers le Nord, obliquait vers l'Ouest puis prenant une direction Nord-Ouest franchissait la Vezouze sur le pont métallique de Jolivet et venait se souder à l'embranchement de l'autre chemin de fer du Lunévillois, dont l'histoire est liée à celle du LBB, c'est à dire le Lunéville-Einville (LE). Après un tronc commun de 690 m avec la ligne de Jolivet-village, l'embranchement prenait fin à la station de Lunéville-Jolivet. L'embranchement de Jolivet n'était pas ouvert au service voyageurs.

Mises à part les gares de Lunéville-local, à Blâmont-terminus et Badonviller-terminus, toutes les autres étaient semblables : elles possédaient un BV à étage, où l'on vendait les billets et où se trouvait le bureau du chef de gare. Une halle à marchandises avec un petit quai y était accolé. Un petit édicule séparé servait de lampisterie et de WC. Ces gares étaient desservies par deux voies pour permettre le croisement de deux trains. Quelques-unes (Chanteheux, Thiébauménil, Domjevin) en possédaient trois, Croismare en avait une quatrième qui servait de garage et une autre qui desservait la verrerie de cette localité. Les haltes (Frémenil, Verdenal) quant à elles, ne possédait pas de voie d'évitement et de halle à marchandises.
La gare de Lunéville était composée d'un BV à étage, plus grand et de deux ailes sans étage. Les halles à marchandises, plus spacieuses, étaient séparées du BV.
Le terminus EST de Lunéville était constitué par un simple évitement terminé par un tiroir (voie permettant la manoeuvre d'un train). Les aiguillages à ressorts de rappel, obligeant le train à stationner sur la chaussée, furent modifiés au profit d'aiguillages commandés par levier (1913). Ce terminus fut raccordé avec celui du Lunéville-Einville qui passait dans la ville et arrivait dans la rue Carnot.

Le terminus de Blâmont, à la limite de l'agglomération, ne comportait qu'un bureau-abri édifié le long de la RN4, sur laquelle la voie se prolongeait sur 300 m.
Après la guerre, lors des travaux de reconstruction, on dévia la voie pour la sortir des emprises de la RN4.

Le terminus de Badonviller était semblable à celui de Blâmont, il comportait un bureau-abri situé à proximié de la gare EST, et était placé perpendiculairement à l'axe de la voie encadrée de deux quais.

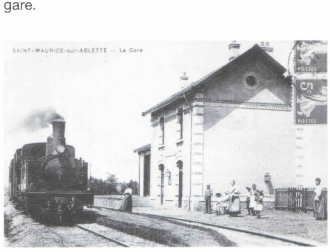
Il faut citer les améliorations des infrastructures du réseau dans les années 1920 comme :
- l'éclairage électrique des gares (sauf Verdenal) en 1923
- le pavage de passages à niveau en 1927 - à noter que l'unique passage à niveau gardé, sur la RN4, après la gare de Lunéville-local, perdit ce privilège le 6 Septembre 1939 -
- la construction d'une «patte d'oie» permettant le retournement des locomotives à Chanteheux en 1923.
- la construction d'une station-abri à Manonviller (ouverte le 15 Novembre 1923)
- l'équipement, en 1929, d'ateliers en moteurs électriques triphasés (équipement très moderne pour l'époque).

On chercha aussi à prolonger le réseau LBB de Badonviller vers Cirey/Vezouze, de Blâmont vers Heming mais les choses n'allèrent guère plus loin...

Une ligne téléphonique reliait toutes les gares afin de prévenir les chefs de gare des éventuels changements d'horaires et de lieux de croisement, ou de la mise en marche de trains supplémentaires. Toutes les dépêches téléphoniques étaient enregistrées. Sur la section de Lunéville-EST, le mécanicien devait avoir en sa possession un bâton-pilote détenu dans un coffre par le chef de gare de Lunéville-local, pour avoir l'autorisation de s'engager sur ce tronçon. Ainsi, le mécanicien évitait de faire une mauvaise rencontre... A noter qu'il n'y avait aucune signalisation dans les gares et en pleine voie. Le train démarrait sur ordre du chef de gare.



Terminus de Badonviller



Train en gare de Saint-Maurice-aux-Forges (on aperçoit la chefesse au milieu des voies)

Le matériel roulant était constitué de locomotives à vapeur type 130 Corpet & Louvet, de voitures voyageurs à bogies avec plateformes (deux versions : 1ère classe /2e classe et 2e classe) et des wagons marchandises plats, couverts, tombereau et des fourgons à bagages. Il y avait au total 5 locomotives, 13 voitures de voyageurs et 96 wagons à marchandises. Tout le matériel remorqué a été construit par une industrie locale, les établissements De Dietrich (devenus les établissements Trailor). Le réseau possédait aussi une grue roulante et a vu circuler des autorails De Dion-Bouton dont 1 était affecté à la ligne Lunéville-Einville. Ceux-ci «ne firent guère d'ombre» au «tacot» à vapeur... Le LBB fit même l'acquisition d'un autorail De Dion-Bouton type OM livré en mai 1937.

Nostalgie

L'histoire de ce train départemental n'est pas extraordinaire mais elle mérite d'être contée au moins pour le souvenir des anciens et parce qu'elle fait désormais partie de l'Histoire locale. IL n'existe plus beaucoup de témoins de cette époque mais le peu qu'il reste se souvient très bien de cette époque formidable où certains personnels du LBB faisaient preuve d'intempérance, ceci donnant parfois lieu à de spectaculaires accidents : ainsi, en 1936, pris de boisson, le mécanicien culbuta une fontaine et rentra dans la gare de Blâmont où il découpa la silhouette de sa locomotive... La même chose se reproduisit l'année suivante à Badonviller, le mécanicien démolit les WC et rentra avec sa locomotive dans le bureau-abri situé en bout de ligne.

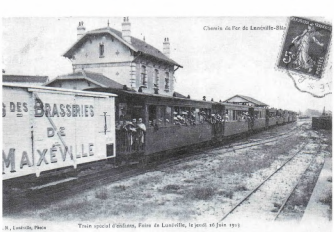
Il n'y eut pas de blessés. Evidemment, le LBB n'apparaît pas comme une société très sérieuse mais les moeurs de l'époque étaient ainsi.
En 1934, le «tacot» fut victime d'un autre accident : à Ongéviller, au PN sur la RN4, le directeur des brasseries de Kronenbourg (toujours l'alcool!) avec son chauffeur, dans une limousine Peugeot 601, percuta le «tacot» de travers et le coupa en deux, à une vitesse estimée à 120 km/h. Les deux automobilistes sont malheureusement morts.
Le LBB n'était certes pas rapide mais il permettait à la population de se déplacer, d'aller au marché vendre ou acheter, voire faire des rencontres... C'est grâce au «tacot» qu'une personne a connu son futur mari ou qu'une autre s'est laissée emporter à la station suivante, lancée dans une discussion. Le LBB était l'unique moyen de transport populaire et de retrouvailles, de conversations entre amis et c'est lui qui a unifié la région du Lunévillois par sa desserte. Il amusait aussi les gens et mettait de la gaieté dans la vie quand, peinant dans une côte, il fallait que les gens descendent pour alléger le train ou quand, dans un virage en dévers pris à petite vitesse, il versait son chargement de planches dans le pré !
Un autre virage causa bien des problèmes au «tacot» : «le virage de la Folie» à Badonviller : en effet, la ligne devait, pour rejoindre la gare, tourner à angle droit dans un virage très serré. Combien de fois les roues sortirent-elles des rails, même en allant lentement...?
On pense tout de suite aux ingénieurs qui auraient fait de mauvaises études du tracé, mais comme le disait un vieux monsieur amorphe, Mr FABRY, qui s'est brusquement réveillé quand on lui a parlé du LBB : «à l'époque, on ne cherchait par la logique mais le bonheur des gens».

C'était le bon vieux temps...

Un train habituel (deux voitures voyageurs, un fourgon) était conduit par un chauffeur et un mécanicien et nécessitait un contrôleur. Le mécanicien était roi de son train. Les paysans et les cheminots ne faisaient pas toujours bon ménage, n'a-t-on pas vu au passage d'une charrette de foin, le mécanicien faisait siffler sa locomotive et les chevaux s'emballaient ! De plus, le «tacot» avait un sifflement caractéristique qui faisait «Oooooh !». Ces comportements clochemerlesques ne doivent pas ternir l'immense service rendu par le tacot à toute une région.
Tous les chefs de gare, sauf à Thiébauménil (Mr GERARD), Blâmont, Lunéville, Montigny (Mr WOLFF), Jolivet (Mr BOURGEOIS) et quelques autres gares, étaient des cheffesses. Il y avait trois équipes de voie chargées de son



Terminus de Lunéville derrière le restaurant de la Comète, lieu de rencontre des agents LBB



Lunéville - Local
Train spécial (1913)

entretien, elles étaient composées de 4 hommes et d'un chef d'équipe et s'occupaient chacune des sections Lunéville - Ogéviller - Blâmont et Herbéviller - Badonviller. Le dépôt de Lunéville comptait 10 personnes dont Mrs BROCARD, MARCHAND et QUEUILLE chargés des 5 locomotives, Mr HURON menuisier (notamment pour réparer les wagons transport de chevaux abîmés) et Mr VENGLEIN peintre (les roues étaient souvent étroites et les charrettes de foin frottaient les wagons). Le dépôt accueillit dans les années 1930 un diésèliste et 3 apprentis pour les autorails De Dion-Bouton. Enfin, le dépôt était dirigé par Mr MERET, l'homme à la pipe...

Aujourd'hui, il ne reste pas beaucoup de choses de cette époque regrettée. Tout ce qui était vivant a disparu, seules les petites gares sont restées et attendent désespérément qu'un petit train vienne les desservir. A Lunéville, la gare a été transformée en bureaux de la Direction de l'Equipement ; les rails, les halles, les remises ont disparu. La gare de Domjevin a été démolie et risque de laisser place à un centre de déchets toxiques, celle d'Herbéviller est désormais «noyée» dans un lotissement, le terminus de Blâmont à la limite de l'agglomération, est maintenant dans un environnement urbain agressif qui l'a utilisé comme débarras.

Celui de Badonviller a subi le même sort et tombe en ruines. Toutes les autres gares ont été rachetées par des particuliers et ont été plus ou moins modifiées, agrandies ou restaurées mais elles ont gardé leur aspect sympathique et accueillant d'autrefois.

Les voies ont disparu mais elles ont laissé des traces dans la nature : on voit parfois une petite butte qui se prolonge dans le paysage, se transforme en chemin d'exploitation, s'éloigne puis revient. Cette butte qu'est l'ancienne plateforme, est plus ou moins bien conservée et on peut suivre sa trace notamment dans les bois où elle est recouverte d'arbres et dans les prés là où l'homme n'y a touché que pour creuser des passages pour ses bêtes et son tracteur. A de nombreux endroits, elle a été utilisée comme chemin (comme par exemple Montigny et Sainte Pôle, Saint Maurice et Badonviller). Les petits ponts, les dalots (petits canaux recouverts d'une dalle permettant l'écoulement de l'eau à travers le remblai), les buses (tuyaux d'évacuation de l'eau) existent toujours et trahissent l'ancien parcours de la voie.



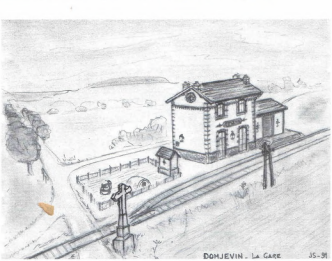
Ce petit train départemental n'a plus rien à voir avec ceux de maintenant. Loin des rutilants TGV Atlantique qui battent des records de vitesse, loin de ces nouvelles locomotives Sybic très puissantes qui tractent des dizaines de wagons à 200 km/h, le «tacot» a quand même permis de faire vivre des gens et a rendu de nombreux services, en permettant le développement économique de la région. De nos jours, le Lunévillois est en crise du fait de l'isolement géographique et du manque d'industrie. Il en existait beaucoup avant, mais elles ont fermé à cause de la trop rude concurrence urbaine et du manque de desserte. D'où la nécessité de conserver un chemin de fer campagnard, même peu rapide, pour faire vivre la région et lui donner de bons moments. Il conviendrait aujourd'hui de désigner le LBB comme «train touristique et pittoresque» s'il existait encore et si l'automobile ne l'avait pas voué à l'échec, mais, on ne peut refaire l'histoire...

Jean-François VERNIER

Sources :

- Entretiens avec les personnes âgées de la région
- Etudes de Mr BISTER sur le LBB
- Magazine des tramways à vapeur et des secondaires n° 27 «Le chemin de fer de Lunéville à Blâmont et Badonviller».

Cartes postales et photos : collection Jean Spaite.



La gare de Domjevin (dessin de Jean Spaite)
Il est question d'établir une décharge de produits toxiques à cet endroit !
(voir la protestation dans la RLP n° 116)