

LES PERCÉES DES VOSGES

Les Vosges ne sont pas une barrière dans la géographie humaine. Mais si de nombreuses voies ferrées pénètrent, sur les deux versants, dans leurs vallées, nulle part la jonction n'est encore faite. C'est la conséquence des précautions politiques et stratégiques imposées par la frontière de 1871. Cette frontière disparue, la première tâche devait être d'éventrer le bastion, pour ouvrir toutes grandes les communications avec l'Alsace.

Le problème n'est pas nouveau. Il s'était naturellement posé avant 1870. La seule difficulté était de choisir entre les solutions possibles, solutions qui avaient chacune leurs ardents défenseurs. De 1860 à 1867, huit projets avaient été élaborés. La rivalité était surtout entre Mulhouse et Colmar, Mulhouse ayant le plus grand intérêt à se raccorder directement avec Remiremont, Colmar et l'Alsace centrale avec Épinal. Une commission d'enquête fut réunie en 1868, qui aboutit à une solution moyenne. Mais Mulhouse l'emporta dans le programme des travaux à exécuter d'abord. Le 3 août 1870, un décret déclarait d'utilité publique le chemin de fer de Mulhouse à Remiremont par Bussang¹.

La question devait dormir jusqu'en 1904. Elle se réveilla, par l'initiative de la municipalité alsacienne de Sainte-Marie-aux-Mines, sollicitant son raccordement avec Saint-Dié. La Société Industrielle de Mulhouse reprit la défense des intérêts de ce grand centre cotonnier. Un Comité commercial franco-allemand se forma en 1906, qui centralisa toutes les études. Il n'y avait alors pas moins de neuf projets en présence. Aucun n'avait abouti lorsque la guerre a éclaté.

Rappelons d'abord quelles sont les lignes existantes. Du côté alsacien, des voies ferrées, partant de la grande ligne Strasbourg-Mulhouse, pénètrent dans les vallées de la Bruche jusqu'à Saales, de la Liepvrette jusqu'à Sainte-Marie, de la Fecht jusqu'à Metzeral, de la Thur jusqu'à Krüth. Du côté lorrain, deux groupes empruntent les vallées de la Moselle et de ses affluents jusqu'à Bussang, Cornimont et Gérardmer, de la Meurthe et de ses affluents jusqu'à Fraize. Toutes ces lignes sont à voie large. Il existe en outre plusieurs lignes de chemins de fer ou de tramways à voie étroite.

Aussitôt après l'armistice [de 1918], les études ont été reprises, cette fois avec la certitude d'aboutir, et voici les résultats auxquels on est parvenu².

Deux projets se sont imposés comme immédiats, et une loi du 28 mars 1920 a déclaré d'utilité publique les travaux nécessaires pour la construction des lignes de Saint-Dié à Saales et de Saint-Maurice à Wesserling (Remiremont – Mulhouse).

Grâce à la faible altitude du col de Saales (558 m.), le projet Saint-Dié - Saales est de tous les projets transvosgiens le plus facile à réaliser. C'est le seul qui ne comporte aucun tunnel

1 Sur tous les projets antérieurs au traité de Versailles, voir LOUIS LAFFITE, *Le problème de la percée des Vosges* (Bullet. de la Chambre de Commerce et office économique de Meurthe-et-Moselle, 8e année, n° 35, mai-juin 1910, et tirage à part, Nancy, Impr. Nancéenne, 1910, in-8, 69 Plainfaing., 5 fig. cartes et profils). Voir aussi XIXe *Bibliographie*, 1909, n° 276.

2 On trouvera sur les différents projets tous les renseignements nécessaires dans la *Revue d'Alsace et de Lorraine*, Paris, 5 rue Laffite, où chaque numéro mensuel, depuis 1919, contient des études ou une chronique relatives à ces questions. La plupart sont dues à Mr Coquet, qui était secrétaire-général de l'ancien Comité. Voir en particulier, dans les numéros de Juillet et Août, le rapport de Mr le général Bourgeois au Sénat sur les projets de lignes médianes.

important et les travaux ne coûteront que 17 millions de francs environ, en y comprenant les rectifications à faire sur la ligne Saales - Molsheim³. La ligne nouvelle remontera la vallée de la Fave et, par Provenchères, rejoindra Saales. La longueur de la voie à construire n'est que de 24 km. Elle raccourcira de 30 km. le trajet de Strasbourg à Épinal, de 79 km. le trajet de Strasbourg à Saint-Dié. Mais cette ligne, comme celles qu'elle prolonge, sera à voie unique et elle présentera des déclivités de 15 p. 1000. Il ne saurait donc s'agir d'une ligne à grand rendement. Cependant, tous les achats de terrain et tous les ouvrages d'art sont prévus pour deux voies. Elle devra être ouverte le plus rapidement possible, mais ne sera probablement pas terminée avant 1922.

Au point de vue économique, la tâche essentielle était de mettre en relations directes Mulhouse avec Nancy. Or, par Belfort, la distance de Mulhouse à Nancy est de 230 km. On la réduit à 178 km. en raccordant les deux lignes de Mulhouse à Krüth et de Remiremont à Bussang. Le tronçon à construire rejoindra la station de Saint-Maurice à celle de Wesserling par la vallée d'Urbès. Le col de Bussang sera franchi par un tunnel de 8 280 m. Le tracé comporte, en outre, un viaduc de 100 m. et plusieurs ponts sur la Moselle et sur la Thur. De plus, les parties déjà construites seront portées à deux voies ; le tronçon Mulhouse - Lutterbach, commun avec la ligne Mulhouse - Colmar, aura quatre voies. Des rectifications seront faites pour abaisser toutes les déclivités au-dessous de 10 p. 1000. Une dépense de 35 à 40 millions de francs est prévue, et les travaux seront certainement très longs.

Les deux projets précédents, dont l'exécution est décidée, voire commencée, répondent, du côté alsacien aux desiderata de Strasbourg et de Mulhouse, du côté lorrain à ceux d'Épinal, Remiremont et Saint-Dié. Mais ils entament assez peu les Vosges et les villes alsaciennes les plus mal desservies dans leurs rapports avec la France, Colmar et Sélestat, n'y gagnent à peu près rien. C'est pour remédier à cette lacune qu'interviennent les nombreux projets de percées médianes : Saint-Dié - Sainte-Marie-aux-Mines, Saint-Dié - Fraize - Kaysersberg, Gérardmer - Munster, Remiremont - Cornimont - Metzeral. Ces projets se proposent à la fois de multiplier les rapports entre l'Alsace et la France et d'assurer des débouchés aux vallées vosgiennes ; aussi la nécessité de concilier l'intérêt général et l'intérêt local rend-elle le choix difficile. L'accord s'est à peu près fait, cependant, entre les intéressés, pour proposer deux lignes à une seule voie : Saint-Dié - Sainte-Marie-aux-Mines - Sélestat par le col de Sainte-Marie, et Remiremont - Cornimont - La Bresse - Metzeral - Munster - Colmar.

Le premier projet bénéficie des avantages que présente le col de Sainte-Marie (780 m.), le seul des Vosges centrales qui se prête facilement à la construction d'une ligne. Le tracé prévu n'offrirait, en effet, que des pentes de 12 p. 1000, grâce à un tunnel de Gemaingoutte à la gare de Sainte-Marie. D'autre part, il viendrait s'embrancher sur la ligne Saint-Dié - Saales. La nouvelle ligne à construire ne serait que de 13 km. La dépense est évaluée à 22 millions de francs. La distance par chemin de fer de Nancy à Colmar serait réduite de 194 à 148 km.

Le projet Cornimont - La Bresse - Metzeral, qui desservirait les vallées de la Moselotte et de la Fecht, serait plus onéreux. Il y aurait 29 km. de lignes à construire, avec un souterrain de 4 km. 5, ce qui coûterait 34 millions de francs. D'autre part, la pente y atteindrait 21 p. 1000. Mais ce tracé réduirait de 198 km. à 106 la distance d'Épinal à Colmar.

³ Ce prix et ceux qui sont indiqués plus loin ont été calculés d'après les tarifs d'avant-guerre. Il faut aujourd'hui leur faire subir une forte majoration.

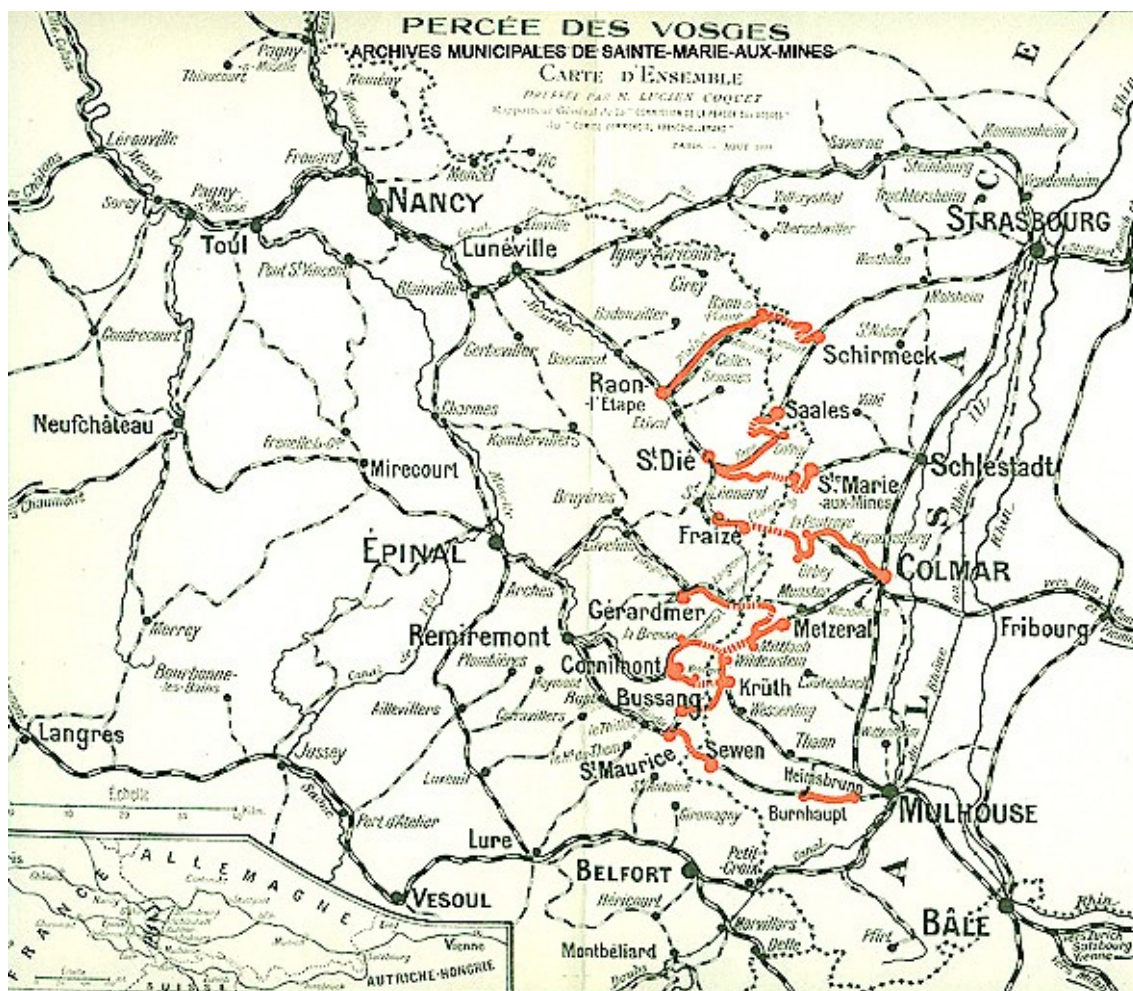
Ces deux projets ont été adoptés, en principe, par le Conseil supérieur d'Alsace et Lorraine le 4 août 1919, et placés sur la même ligne.

Il faut mentionner encore, parmi les autres projets de percées médianes, la ligne de Gérardmer à Munster par les vallées de la Vologne et de la Fecht. Il existe déjà un chemin de fer à voie étroite de Gérardmer au col de la Schlucht (1 150 m.), et, d'autre part, une ligne à crémaillère de Munster à la Schlucht. Cette ligne à crémaillère a été détruite pendant la guerre, il faudrait la remplacer par une autre, à adhérence.

Enfin la ligne qui relierait le plus directement Colmar avec Paris, serait celle de Kaysersberg – Fraize - Saint-Dié par le col du Bonhomme (949 m.). Mais il faudrait construire 45 à 50 km de ligne nouvelle, avec un tunnel de 8 à 9 km. Il faudrait de plus transformer la ligne à voie étroite de Colmar à Kaysersberg.

Certaines de ces lignes se recommandent déjà par leur utilité locale. Mais il faudrait aussi faire une place aux projets de lignes exclusivement locales, qui n'en ont pas moins, elles aussi, un intérêt national. Elles relieraient des localités mal desservies par les grandes lignes, Schirmeck à Raon-l'Étape, par exemple, ou permettraient d'attendre l'achèvement de travaux qui demanderont nécessairement du temps, comme le tramway de Bussang à Saint-Amarin.

Georges CHABOT.



Carte ajoutée par La Costelle provenant de <http://histoiredurail.free.fr/Cartes.html>