Percée des Vosges

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ AU COMITÉ COMMERCIAL FRANCO-ALLEMAND À PARIS

LE 26 AVRIL 1909

par les Communes de la Vallée de
Kaysersberg — Lapoutroie — Orbey.
et celles de la vallée de la haute Meurthe

IMP. ALBERT JESS. COLMAR.

La PERCÉE des VOSGES réalisant la communication la plus uti

I. Projet : Epinal-Gérardmer-Colmar

II. Projet : Cornimont { Colmar / Mulhouse

III Projet : St Dié-S

ile et la plus **directe** entre la France & l'Allemagne par le centre de l'Alsace.

BERLIN

Magdeburg

Halle

Leipzig

Dresden

Breslau

Prag

Regensburg

Linz

WIEN

Salzburg

V. H. mars 1909.

Strasbourg

aales

Nancy

Strasbourg

Epinal

Ste Marie

Sélestat

IV Projet: St Dié - Ste Marie-aux-Mines

Nancy

Strasbourg

Epinal

COLMAR

Fribourg

V. Projet: Fraize-Bonhomme { Orbey - Colmar - Fribourg / Ste Marie-x-Mines - Schlesstadt

La «Percée des Vosges»

réalisant la Communication la plus directe et la plus utile entre la France et l'Allemagne du sud par Colmar et Fribourg.

Mémoire présenté au Comité commercial franco-allemand a Paris par les Communes des vallées de Kaysersberg – Orbey – Lapoutroie et de la haute Meurthe.

Messieurs,

Votre Commission des transports, dans sa réunion du 8 février 1909, après avoir pris acte des différents rapports présentés en vue de la création d'une nouvelle voie de communication entre la France et l'Allemagne, adoptait un ordre du jour reconnaissant la nécessité de créer une ou deux voies traversant les Vosges entre celles existant déjà par Avricourt et par Montreux-Vieux, dans le but d'améliorer les communications internationales tout en servant les intérêts locaux.

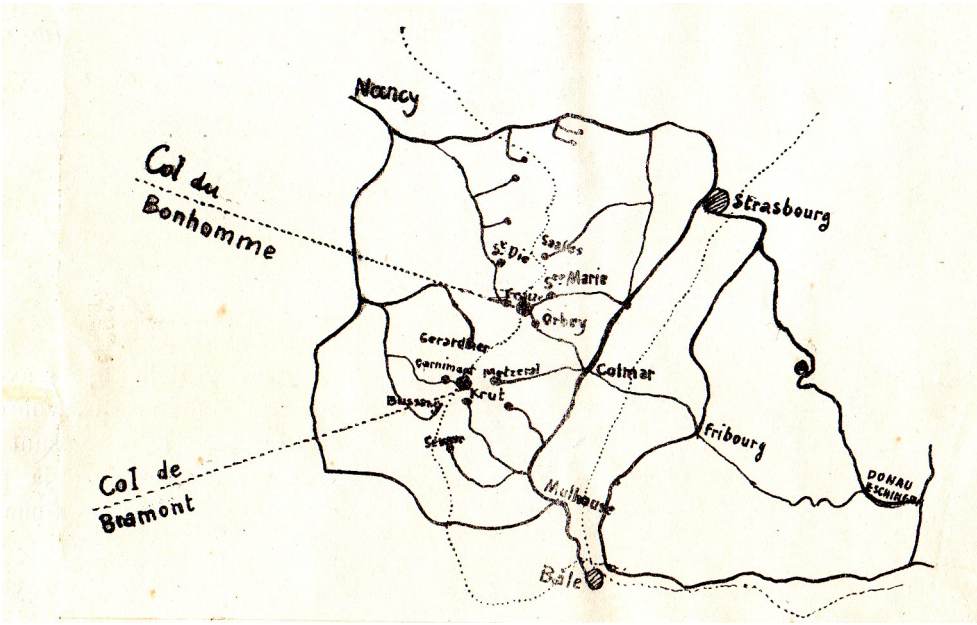
Notre projet tout en intéressant plus particulièrement notre région répond, croyons nous, entièrement à vos vues.

I

Le trafic venant du Sud, étant donné la situation géographique de l'Alsace allant du Sud au Nord, continuera tout naturellement à être acheminé vers Belfort et Montreux-Vieux. Entrent donc uniquement en compte les trafics venant du Sud-Ouest, de l'Ouest et du Nord qui pour atteindre en ligne droite l'Allemagne du Sud sont à diriger sur Colmar-Fribourg. — Avec les voies de fer actuelles il n'y a que deux points d'où ces trafics puissent s'acheminer vers cette direction. Ce sont : Nancy et Épinal, ce dernier entre en considération pour le trafic qui venant du sud-ouest et allant vers le Nord-Est de l'Allemagne pourrait atteindre Strasbourg en ligne droite. La jonction de ces deux villes avec Colmar, d'où, par la voie de Fribourg, on atteint le Grand-Duché de Bade donne la solution au point de vue international. Il serait donc indiqué de percer les Vosges au point où la ligne Nancy—Colmar rejointe par celle d'Épinal les traverse elle-même. Cette voie, pour avoir toute l'utilité désirable ne devra sur aucun parcours emprunter la voie Mulhouse—Strasbourg ; celle-ci est déjà surchargée, et l'administration des chemins de fer allemands a déjà songé à la doubler ou à créer le le long du Rhin, de Strasbourg à Bâle, une voie parallèle. Il paraîtrait plus indiqué, dans le cas présent, de décharger la voie actuelle en reportant le trafic venant de France sur une voie perpendiculaire la croisant à Colmar.

Quant au trafic local, il existe dans l'espace de 170 Km séparant Avricourt de Montreux-Vieux, une quantité de petites lignes d'intérêt local, reliant les vallées situées des deux côtés des Vosges aux grandes voies de fer ; Mais elles s'arrêtent toutes au pied du Massif central et pour la plupart, en face d'une voisine située de l'autre coté de la frontière et qu'elle ne peut atteindre à cause de l'obstacle infranchissable formé par la chaîne des Vosges. Cela dénote un trafic important, mais contrecarré dans son développement et il se trouve que les marchandises allant de l'une à l'autre sont obligées de faire un détour énorme pour parfois aller aboutir en face de leur lieu de production.

En examinant la direction de ces petites lignes secondaires et en les prolongeant l'une vers l'autre, nous voyons qu'elles arrivent à se centraliser en deux points : Le col de Bramont et le col de Bonhomme.

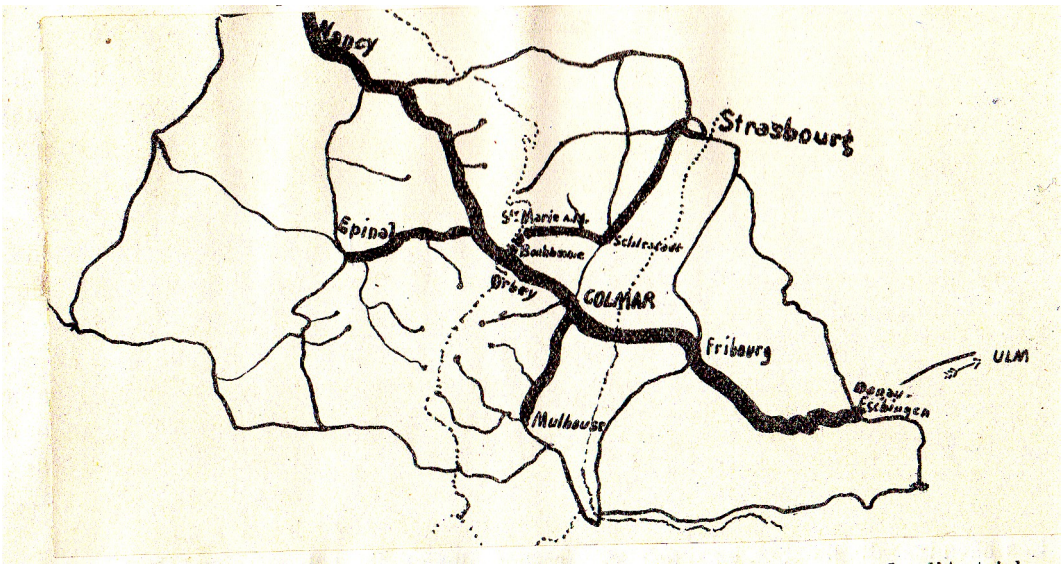


Vers ces deux points semblent converger tous les intérêts particuliers ; d'où il est permis de déduire que ce sont les seuls à prendre en considération pour les communications à établir. Faisons remarquer toutefois que le col du Bonhomme occupe le milieu de la ligne des Vosges, à égale distance de Montreux-Vieux et d'Avricourt et qu'il fut autrefois le pivot des communications entre la France, l'Allemagne du Sud et l'Autriche. En effet le grand trafic vient par Nancy; et ce serait le détourner de sa voie naturelle que de le faire passer par Épinal pour aller sur Colmar ; tandis que ce qui va d'Épinal sur Colmar ne ferait pas de détour en rejoignant la ligne directe Nancy-Colmar près de Fraize. Celle-ci passant au col du Bonhomme c'est bien là qu'il y a lieu de faire la percée.

Une percée faite au col de Bramont servirait incontestablement les intérêts de Mulhouse, de Remiremont et d'Épinal ; mais la jonction de Colmar avec ce projet n'avantage en rien cette dernière ville ; au contraire la jonction de Colmar avec Épinal et avec Nancy par le Bonhomme et Fraize lui est bien plus profitable, la jonction Nancy-Colmar se faisant en ligne droite, tout en permettant de rejoindre aussi facilement Épinal. En exécutant la percée des Vosges au col de Bramont les intérêts de Mulhouse et d'Épinal seraient très bien desservis mais ceux des autres vallées d'Alsace, ainsi que l'intérêt général, seraient absolument sacrifiés

Le col du Bonhomme, situé au centre de la sphère du trafic qui nous occupe, est le point par lequel passent le plus de communications, satisfaisant ainsi le maximum d'intéressés dans la question du percement des Vosges. — Placé au milieu de la ligne des Vosges il se prête aux relations entre :

- Nancy—Colmar—Ulm.
- Épinal—Colmar—Ulm.
- Nancy—Colmar—Mulhouse.
- Épinal—Ste-Marie—Strasbourg.



Les relations du Grand Duché de Bade, du Wurtemberg et de l'Autriche avec la France y retrouveraient le chemin le plus court qu'elles suivaient autrefois.

Un très ancien projet trouvé aux archives départementales de Colmar et dressé bien avant les autres présentés jusqu'à ce jour établissait sur un même plan, que nous vous remettons ci-joint les tracés suivants :

- St. Dié—Ste-Croix-aux-Mines—Schlestadt.
- St.-Dié—Ste-Marie-aux-Mines—Schlestadt.
- St.-Dié—Orbey—Kaysersberg—Colmar.

Or sur ce plan les deux derniers tracés se rapprochent jusqu'à une distance de 4 à 5 km. près du Bonhomme au-dessus de la Petite Liepre, à l'endroit où la voie venant de St.-Marie oblique à droite pour entrer dans le tunnel ; mais si au lieu d'obliquer à droite elle continuait vers le Bonhomme elle pourrait rejoindre par un tunnel de même longueur la voie projetée Colmar—Fraize, et cela au village du Bonhomme où il est possible d'établir une gare frontière, ayant tout le développement désirable. De là les deux lignes prendraient une direction commune sur Fraize et St.-Dié.

La nouvelle percée des Vosges réalisée de cette façon, en établissant les relations que nous avons indiquées plus haut, donnerait la solution idéale du problème.

II.

La voie que nous préconisons n'est pas nouvelle. — Dans les temps les plus reculés déjà, la vallée de Kaysersberg était un passage très fréquenté, une voie romaine la traverse, et pendant au moins 8 siècles, jusqu'à l'avènement des chemins de fer elle était presque la seule voie par laquelle se faisait le trafic entre la France, l'Allemagne du Sud et l'Autriche.

Les voyages entre les cours de Paris et de Vienne se faisaient par Nancy, Lunéville St-Dié, Bonhomme, Kaysersberg, Colmar, Fribourg, Ulm et Vienne.

La ville libre impériale de Kaysersberg alors particulièrement florissante était un important point de jonction entre les peuples de langue allemande et ceux de langue française et Charles Quint en disait !

« Die Stadt Kaysersberg ist ein Egstein und « Pass », daran uns und dem Reich « nicht gering gelegen ».

« La ville de Kaysersberg est une borne et un « défilé » et ne nous tient donc « pas peu à cœur, ainsi qu'à l'Empire. »

Jusqu'en 1854, quand fut construit le tunnel de Saverne, le coton destiné à l'industrie alsacienne entrait en Alsace par voie de roulage, venant du Havre, par le Bonhomme. À une époque plus rapprochée, en 1870, alors que les autres voies étaient interceptées, les laines destinées aux filatures de la Haute-Alsace entraient par le col du Bonhomme. — Les marchandises du Nord à destination de Mulhouse y passaient également et les voituriers du Havre venaient au retour charger des tissus à Orbey.

Rappelions encore qu'un service accéléré entre Senones et Mulhouse fonctionnait régulièrement une fois par semaine, passant non par St. Marie mais par le col du Bonhomme et Kaysersberg.

Cette voie a été suivie de tout temps et ce qui démontre bien qu'elle était la plus avantageuse, c'est que le jour où fut construite la nouvelle route du Bonhomme les nombreux attelages à destination de la Haute-Alsace, qui avaient préféré momentanément la route de Ste-Marie construite quinze ans auparavant, en 1834, délaissèrent complètement cette dernière en faveur de la nouvelle passant par le Col du Bonhomme. Les 300 colliers, dont s'argumente Ste-Marie au profit de son projet, passent donc de notre côté

Les chemins de fer ont ensuite accaparé le trafic et l'ont drainé vers la grande voie Strasbourg—Mulhouse ; mais si aujourd'hui on venait à construire une nouvelle voie par le Bonhomme elle prendrait l'importance de l'ancienne augmentée des nouvelles transactions qu'elle permettrait de réaliser avec les bois de la Forêt Noire et de l'Autriche, les charbons des divers bassins houillers, les sels de potasse de la Haute-Alsace les fruits et dans le pays même le vin, le bétail et tous les produits nécessaires à son alimentation, les fromages, produit de l'agriculture de ces régions, le granit que l'on y trouve abondamment... etc. etc. Enfin

l'industrie hôtelière susceptible de s'y développer considérablement, grâce aux beaux sites de nos montagnes et à l'air vivifiant que l'on y respire au milieu des forêts de sapins, viendrait apporter au rendement de la nouvelle voie un contingent de recettes très appréciable.

III.

Nous avons fait dresser un avant-projet que nous vous soumettons.

La voie nouvelle partirait de Colmar par la ligne de Munster jusqu'à la station de Logelbach d'où elle bifurquerait pour desservir les communes importantes du vignoble : Ingersheim, Ammerschwihr, Kienzheim, Sigolsheim et arriverait à Kaysersberg avec une pente ne dépassant pas 1 %, de là elle remonterait la vallée de la Weiss desservant les communes de Fréland, Lapoutroie, Orbey et faisant une grande courbe, reviendrait sur le Bonhomme avec une pente ne dépassant pas 2 %.

Au Bonhomme où cette voie serait susceptible d'être rejointe par celle de Ste-Marie-aux-Mines à la cote d'environ 635 m se trouverait la gare frontière ; d'où traversant le tunnel elle déboucherait au-dessus de Plainfaing pour rejoindre Fraize et St-Dié ; ou bien sans aller si loin ni monter si haut on pourrait par un tunnel de 11 km environ relier Orbey directement à Fraize.

Nous sommes loin de vouloir vous présenter un projet complet. Ce tracé n'est qu'une ébauche à modifier selon les besoins. Il serait prématuré du reste de porter aujourd'hui déjà un jugement définitif établissant quel est le meilleur projet au point de vue technique et donnant la solution la moins coûteuse de la Percée des Vosges. Il importe d'établir d'abord quel est le chemin le plus court pour servir aux échanges existants entre les deux pays. Or en ce qui concerne le grand courant international du nord et de l'ouest de la France vers Fribourg notre projet offre incontestablement la ligne la plus droite par Nancy—Col du Bonhomme—Colmar—Fribourg, quant au courant venant du sud-ouest et allant vers le nord, la ligne Langres—Épinal—Bonhomme—Ste-Marie—Schlestadt—Strasbourg offre une solution tout aussi avantageuse. Les difficultés techniques que du reste les ingénieurs se chargeront de résoudre, ne sont pas plus grandes de notre coté qu'ailleurs et si même elles devaient entraîner une dépense plus élevée, ce qui est encore à prouver, l'intérêt général ne saurait être subordonné à la question de dépense première.

La longueur totale de la ligne depuis Colmar (Station Logelbach) serait de 38 km. Mais dans la question de percée, il y a lieu d'envisager seulement le raccordement des voies française et allemande et de déduire les 20 km. de Colmar à Orbey, qui de toute façon devront être fait un jour ou l'autre.

Le raccordement nécessiterait donc 18 km. de voie, repartis comme suit :

Coté français 6,300 km. dont 4,800 de tunnel.

Coté alsacien 11.700 km dont 3,350+0.500=3.850 km. de tunnel et coûterait

les 8,650 km. de tunnel . . .	Mk. 8 650 000
les 9,350 km. de voie à ciel ouvert	Mk. 3 750 000
Total :	Mk. 12 400 000

Un tunnel de 11 km. reliant Orbey à Fraize directement coûterait 11 000 000 Mk.

IV.

Nous ne voulons pas abuser de votre patience en donnant des séries de statistiques. Nos rivaux de droite et de gauche en donnent suffisamment pour établir l'évaluation du trafic présent et futur, nous ne pourrions que vous redire les mêmes chiffres. Cependant nous tenons à indiquer que le trafic actuel est de 120,000 tonnes environ (auxquelles il y a lieu d'ajouter 100,000 tonnes du côté français) et à faire ressortir le fait que toutes les autres vallées, ayant déjà leur chemin de fer, grâce auquel le commerce et l'industrie y ont atteint leur maximum de développement, *aucune d'elles n'est capable de donner à la nouvelle ligne une augmentation de trafic aussi considérable que la nôtre et de justifier comme elle, une dépense aussi importante*. Pour se faire une idée du développement que la vallée de Kaysersberg est susceptible de prendre, rappelions qu'au temps ou Kaysersberg était le passage préféré, cette ville comptait 5000 habitants tandis que Colmar en avait seulement 10 000 — En mettant donc cette vallée sur un même pied d'égalité vis-à-vis des autres par la construction d'un chemin de fer, elle reprendrait son importance d'autrefois.

Considérant enfin la sphère de trafic, correspondant à notre projet de percée par le col du Bonhomme avec jonction sur Ste-Marie, celle-ci est beaucoup plus grande que n'importe quelle autre s'étendant depuis le Sud-Ouest, l'Ouest et le Nord de la France, la Belgique à travers le département des Vosges et celui de Meurthe-et-Moselle pour englober l'Alsace depuis Strasbourg jusqu'à Mulhouse et s'étendre de là sur le Grand Duché de Bade et le Wurtemberg.

Les cinq petits tracés de la carte ci-jointe indiquent nettement les relations crées par chaque projet pris en particulier et comme le montre le tableau ci-après, c'est le tracé par le Bonhomme qui donne le plus grand nombre de relations :

Projet			I Colmar Epinal	II Mulhouse	III Saales	IV St.-Marie	V Orbey
Epinal-Fraize-Colmar	Km.	Sans la percée					82
» Gérardmer-Colmar	»		96				
» Cornimont-Colmar	»			75			
» Saales-Strasbourg	»				121		
» St-Dié-St-Marie-Schlestadt-Strasbourg	»					125	
» Fraize-St-Marie-Schlestadt-Strasbourg	»						125
Nancy-Epinal-Mulhouse	»			162			
» Epinal-Cornimont-Colmar	»			149			
» Fraize-Mulhouse	»						165
» St.-Dié-Schlestadt	»					106	122
» Fraize-Colmar	»						122
relations			1	3	1	2	5
				dont 1 sur Donau-Echingen depuis Epinal.			dont 2 sur Donau-Echingen depuis Epinal et Nancy.

Ce que nous avançons aujourd'hui se rattache enfin aux vues que l'on avait autrefois concernant la percée des Vosges ; pour s'en convaincre il suffit de lire les mémoires écrit en 1868 par les deux cités rivales dans cette question : Mulhouse et Colmar.

Le Mémoire de Mulhouse de cette époque dit que la percée Épinal—Munster- Colmar *« ne desservirait pas des intérêts actuels, ne rendrait pas plus faciles et plus économiques les intérêts déjà existants, mais créerait des rapports purement hypothétiques en mettant en communication des populations entre lesquelles n'apparaît aucune sorte d'attraction. »*Mulhouse donne à l'appui de sa cause : *projet: Mulhouse—Remiremont—Épinal*, l'argument que si l'on faisait une seule percée à Munster l'éventualité d'en faire une seconde plus tard et d'établir une relation entre Épinal, S'-Dié et Strasbourg serait à jamais perdue.

Il parait plus urgent aujourd'hui d'établir d'abord une jonction de ce coté et il est permis de douter qu'une percée entre Gérardmer et Munster soit favorable à Munster et surtout à la Schlucht, quant à l'utilité locale elle serait à peu près nulle comme autrefois. — L'auteur du mémoire de Munster reconnaissait lui même *que la percée par Munster ne justifierait pas une dépense de 19 millions s'il ri était question de la voie directe Paris—Épinal—Colmar—Vienne.*

Ceci est aujourd'hui la raison qui ne permet pas de songer à une percée des Vosges faite uniquement en vue de raccourcir le trajet Paris-Vienne. En voulant le détourner des grandes villes : Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart on trouverait de la part des États, dont elles sont la capitale, une opposition formelle, tandis que le Grand-Duché de Bade et le Wurtemberg montreraient plus d'empressement à mettre leurs voies en état de répondre à un trafic plutôt local, ce qui n'empêcherait pas certains express de grande communication de prendre la ligne la plus directe.

V

Notre projet entre plus particulièrement dans ces vues et il est d'autant plus indiqué de le réaliser qu'il rétablirait la voie suivie autrefois. Les difficultés techniques que pourrait

présenter l'exécution ne sont au fond pas plus grandes qu'ailleurs ; et l'intérêt général, si manifestement en jeu dans ce projet, justifierait suffisamment la dépense première.

Nous avons la ferme confiance que le Comité commercial franco-allemand appuiera ce projet en haut lieu et que les administrations de chemin de fer et les gouvernements, qui trancheront la question en dernier ressort, le reconnaîtront comme celui réalisant la communication la plus directe et la plus utile, puisqu'il répond à l'intérêt général et à la plus grande partie des intérêts locaux.

Orbey Mars 1909.

Ville de Kaysersberg, **Victor Weibel**, maire.
Commune d'Orbey, **Lucien-Baffrey**, maire et conseiller général.
» » **Émile Faunez**, adjoint.
» de Lapoutroie, **Voindrich**, maire.
» du Bonhomme, **Nicolas Minoux**, maire.
» de Fréland, **Séraphin Thomas**, maire.
» d'Ingersheim, **Leibrandt**, maire.
» de Niedermorschwihr, **Kauffmann**, maire.
» de Katzenthal, **Noll**, maire et conseiller d'arrondissement.
» d'Ammerschwihr, **Th. Schielé**, maire.
» de Labaroche, **Déchriste**, maire et conseiller d'arrondissement.
Commune de Kienzheim, **Kuehn**, maire.
» de Sigolsheim, **Krauss**, maire.
» de Beblenheim, **Geil**, maire.
» de Riquewihr. **Birkel**, maire.
» » **Abry**, adjoint.
» d'Aubure, **Collin**, maire.

Dr Durand, maire de Fraize, conseiller général.
Antoine, maire de Clefcy, conseiller d'arrondissement.
Biétrix, maire de Plainfaing.
Demange, maire d'Anould.
Poignon, maire de St. Léonard.
Durand, maire de Ban s. Meurthe.
Gonand, maire d'Entre-deux-Eaux.
Noël, maire du Valtin.
George, maire de Mandray.
Clevenot, maire de La Croix-aux-Mines.

Joseph Rieder, délégué de la Ville de Kaysersberg.
Jean Weibel, délégué de la Ville de Kaysersberg, rapporteur.
V. Hildebrand, délégué de la Commune d'Orbey. »