

# Un grand projet manqué : Le tunnel ferroviaire de Bussang

Pierre HEILI

Toujours projeté, jamais réalisé, le tunnel de Bussang a laissé dans les archives et dans les journaux locaux une abondante documentation qui est à l'origine des quelques pages qui suivent.<sup>(1)</sup> Celles-ci n'ont pas la prétention de tout dire : un livre y suffirait à peine. De plus, le sujet s'inscrit dans une thématique plus vaste qui est celle des multiples projets de "Percée des Vosges" dont toute l'histoire reste à faire. Le lecteur ne trouvera donc ici qu'une modeste contribution à l'étude des tunnels sous-vosgiens et du développement du réseau ferroviaire dans l'Est de la France.

## Un projet aussi ancien que le chemin de fer

Percer un tunnel sous le col de Bussang ou, du moins, en effectuer le franchissement par une ligne de chemin de fer est une idée presque aussi ancienne que ce moyen de transport lui-même. Rappelons succinctement à ce propos que le rail est né en Grande-Bretagne au début du XIX<sup>ème</sup> siècle ; qu'en 1827 la première ligne française, Saint Etienne-Andrezieux sur Loire, était inaugurée, prolongée bien vite vers Roanne et Lyon, suivie de peu par la construction de la ligne Paris-Saint Germain en Laye et surtout, en 1839, de celle reliant Mulhouse à Thann. Ce chemin de fer, un des tout premiers de France par conséquent, avait été créé par l'industriel mulhousien Nicolas Koechlin<sup>(2)</sup> qui voulait par là relier les importantes usines qu'il possédait dans les deux localités. Un quart de siècle après l'invention de la locomotion à vapeur, ce moyen de transport révolutionnaire arrivait donc pratiquement au pied des Vosges, à une quarantaine de kilomètres des premières usines textiles, pour lors en plein essor, de la Haute-Moselle. Celles-ci recevaient, il ne faut pas l'oublier, l'essentiel de leur approvisionnement et de leurs machines du grand centre cotonnier mulhousien vers lequel, ensuite, les toiles écruées allaient pour être blanchies, teintées ou imprimées.

Quel développement n'eût point alors connu l'arrondissement de Remiremont si son industrie naissante avait été reliée par un véritable cordon ombilical à la cité du Haut-Rhin dont l'activité manufacturière était une des plus importantes de France ! Cet espoir était si grand de ce côté-ci des Vosges que le premier en date des projets de franchissement ferroviaire de Bussang voit le jour l'année même de l'arrivée du train à Thann, à savoir dès 1839.

Il était alors question de réaliser une jonction fluviale entre la Saône d'une part, la Meuse et la Moselle d'autre part et des études préliminaires avaient été confiées à l'ingénieur Lacordaire. Stanislas Bresson, député et Président du Conseil Général des Vosges, ancien maire de Remiremont jusqu'en 1831, eut alors l'idée suivante :

"Entre le point où M. Lacordaire prend son canal navigable dans la Moselle et Thann où commence la ligne de chemin de fer, il n'existe qu'un intervalle de 14 ou 15 lieues. Dix à douze de ces lieues peuvent être parcourues par un canal de navigation qui, suivant latéralement la Moselle, traverserait les territoires d'Eloyes, Saint-Nabord, Remiremont, Rupt, Ramonchamp et Fresse, et qui s'arrêterait à Saint-Maurice.

De Saint-Maurice à Thann, un chemin de fer, desservi par des machines fixes pour le passage de Bussang, serait bientôt exécuté par les compagnies alsaciennes auxquelles l'ouverture de cette communication fournirait leurs plus solides garanties de succès".<sup>(3)</sup>



Entrée du tunnel ferroviaire de Bussang, côté d'Urbès, transformé en usine souterraine par les Allemands en 1944

Stanislas Bresson ne nous dit pas combien d'écluses il prévoyait sur son canal entre Eloyes et Saint-Maurice que sépare une dénivellation de 170 mètres, ni ce qu'il entendait par "machines fixes pour le passage de Bussang". Sans doute une puissante machine à vapeur entraînant un câble qui aurait tiré les wagons en haut du col telle une sorte de funiculaire ! Il n'est donc pas encore question de tunnel, mais il faut bien reconnaître aujourd'hui que le projet de Stanislas Bresson relevait davantage de l'utopie que d'une entreprise réalisable. C'est pourquoi il fut très vite relégué aux oubliettes. Cependant, le mérite de notre député n'est pas mince, à l'aube de la Révolution dans les transports, d'avoir pensé le premier au désenclavement de la vallée de la Moselle.

Peu d'années s'écoulaient avant que la question ne soit à nouveau débattue. En 1841, alors qu'une loi cadre sur les chemins de fer vient d'être adoptée concernant les concessions et les expropriations, différents itinéraires sont à l'étude pour relier Paris à Strasbourg. Le premier d'entre eux, présenté par l'ingénieur Collignon propose de relier les deux villes par Vitry-le-François, Nancy et l'une des trois vallées de la Moder, de la Zorn<sup>(4)</sup> ou de la Bruche. Un second iti-

néraire aurait consisté à tracer une grande "ligne courbe"... par Dijon ! Pourquoi ne pas proposer un trajet intermédiaire par le département des Vosges ? Une commission du Conseil général se constitue pour étudier la question. Son rapport est présenté en session extraordinaire le 22 décembre 1841. Les Vosgiens proposent une ligne Paris-Strasbourg par Montereau, la vallée de l'Aube, Ligny-en-Barrois, la vallée de l'Ornain, Houdelaincourt, Mauvages, la vallée de la Meuse, celle du Vair avant de rejoindre Epinal par la ligne de faite. De là, la ligne remonterait la vallée de la Moselle jusqu'à Saint-Maurice "où elle franchirait la chaîne des Vosges par un tunnel qui n'aurait pas plus de 1800 mètres, pour entrer dans la vallée de la Doller au dessus de Masevaux, et suivre cette rivière jusqu'à Mulhouse, d'où elle se dirigerait sur Strasbourg et sur Bâle par les chemins déjà exécutés. Un premier embranchement, mené sur Metz par Toul et Nancy, et un autre dirigé sur Dijon par Saint-Loup et Vesoul, compléterait le système proposé"... qui, s'il avait été adopté aurait fait du département des Vosges la plaque tournante des communications ferroviaires dans l'Est. Et nos rapporteurs d'énumérer les avantages de leur projet : on profiterait des levées de terrains déjà effectuées par M. Lacordaire pour le projet de jonction fluviale de la Saône à la Meuse ; on établirait une relation avec Mulhouse, "cette ville aux miracles industriels" et avec Bâle, "ce grand réservoir de capitaux". La ligne conviendrait aux militaires qui voulaient qu'elle fût le plus longtemps possible éloignée de la frontière et protégée par nos montagnes. Le souterrain qui mènerait de Saint-Maurice à Sewen n'aurait que le tiers de la longueur de celui de Saverne<sup>(5)</sup>. L'étude de ce tunnel avait déjà été faite ; une compagnie avait même été formée pour l'entreprendre au moyen d'un péage et comme continuation de la route royale n° 66 de Bar-le-Duc à Bâle. Le trajet de Paris à Mulhouse ne serait que de 465 kilomètres.

Un argument commercial de poids plaide pour le tracé vosgien : on aurait établi une liaison entre le Havre et Bâle, "porte de la Suisse, pays industriel aux forces hydrauliques illimitées et qui exporte pour 40 millions de francs de textiles vers la France". Venaient du Havre à cette époque, non seulement le coton brut nécessaire au million de broches des filatures des Vosges et du Haut-Rhin, mais aussi les bois de teinture, huiles, produits chimiques, acides, machines, etc... 37000 tonnes de marchandises transitaient tous les ans par cet axe le Havre-Bâle.

La commission du Conseil Général des Vosges avait même été jusqu'à établir un tableau de comparaison entre diligence, roulage et chemin de fer sur le trajet du Havre à Mulhouse pour mieux faire ressortir encore les avantages du tracé par Epinal Remiremont-Saint Maurice<sup>(6)</sup>.

Tous ces beaux arguments furent sans effet. Le tracé direct par Nancy fut décidé. En 1846, la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle était achevée. Six ans plus tard, c'était au tour de Paris-Nancy-Strasbourg d'être inaugurée.

Dès lors, les vœux émis par le Conseil Général des Vosges en 1844 et 1845 pour que les études d'un chemin de fer vers la Haute-Alsace par la vallée de la Moselle fussent réalisées ne pouvaient être que des combats d'arrière-garde. En 1846, la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle était achevée. Six ans plus tard, c'était au tour de la ligne Paris-Nancy-Strasbourg d'être inaugurée. Les voies ferrées qui un jour traverseraient les Vosges ne pourraient être que transversales et secondaires.

### Le rail arrive à Remiremont

Cependant, être relié au chemin de fer était vital pour l'industrie de l'arrondissement de Remiremont. En 1850, alors que la ligne Nancy-Epinal-Vesoul était décidée, les deux sous-préfectures des Hautes-Vosges n'avaient toujours pas leur voie ferrée. Or, les deux arrondissements réunis représentaient 1/5<sup>ème</sup> des métiers à tisser et 1/15<sup>ème</sup>

des broches à filer de toute la France. Un meilleur approvisionnement en coton venant du Havre s'imposait si les vallées vosgiennes ne voulaient pas mourir d'isolement. C'est alors que le projet de franchissement du col de Bussang refait surface pour la 3<sup>ème</sup> fois et que Fernand Koechlin, industriel à Mulhouse<sup>(7)</sup> propose un prolongement de la voie Mulhouse-Thann en direction de la vallée de la Moselle. Il offre une subvention de 2000 francs pour les études préliminaires et met à la disposition de l'ingénieur chargé de les mener les nivellements déjà exécutés entre Thann et Saint Maurice. Le passage du col se ferait, selon Koechlin, par un viaduc de 40 mètres de haut, de forme courbe, avec des pentes de 20 à 23 mm par mètre. Un devis fut établi le 29.8.1851 et portait à 11 millions de francs la réalisation de l'embranchement de Remiremont à Thann<sup>(8)</sup>.

Devis très largement sous-estimé puisque, quelques années plus tard, les 24 kilomètres de Remiremont à Epinal allaient coûter plus de 6 millions de francs ! D'ailleurs le projet Koechlin ne semblait guère plus réaliste que les machines fixes de Stanislas Bresson et il fut rapidement abandonné.

En 1855, toujours sans rails, les industriels du textile de Remiremont protestaient devant leur député, réclamant l'ouverture de la ligne Epinal-Remiremont. Depuis trois ans déjà, leurs collègues et concurrents de Mulhouse pouvaient recevoir le coton du Havre par le rail via Paris, Nancy et Strasbourg. En 1858, les Mulhousiens étaient doublement rattachés à la capitale par l'ouverture de la ligne via Belfort, ce qui contribuait à isoler encore davantage le massif vosgien. La pression des industriels, des élus locaux et du préfet auprès du gouvernement allait enfin aboutir le 1<sup>er</sup> août 1860 à une loi autorisant la ligne Epinal-Remiremont. J'ai raconté ailleurs<sup>(9)</sup> comment, dans l'enthousiasme suscité par cette bonne nouvelle, la commune de Remiremont organisa en l'honneur du préfet, en guise de remerciement, un banquet pantagruélique qui épuisa pour plusieurs années le budget alloué aux fêtes municipales.

La ligne Epinal-Remiremont fut déclarée d'utilité publique le 31 août 1860 ; l'Etat acheta la plupart des terrains et les travaux commencèrent dès 1861. La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est accepta la concession à un certain nombre de conditions : versement de la part de l'Etat d'une subvention de 3 millions de francs ; garantie, toujours de la part de l'Etat, d'un emprunt à 4,65 % pour la dépense complémentaire ; que la ligne soit à une voie<sup>(10)</sup> ; que les pentes n'excèdent pas 15 mm par mètre et que les courbes soient réduites à 300 mètres de rayon. Au printemps de 1864, on s'occupait de l'emplacement et des abords de la gare de Remiremont<sup>(11)</sup>. C'est à cette époque que la fameuse butte du Chatelet, où certains historiens placent la "villa" que Charlemagne possédait à Remiremont, fut rasée, sans qu'on y trouvât d'ailleurs aucun vestige archéologique. La gare de marchandises fut établie à son emplacement. Le 10 novembre 1864, la ligne était mise en service. Elle avait coûté 6 208 000 francs, soit 256 650 francs du kilomètre ; somme couverte par moitié entre l'Etat et la Compagnie de l'Est. D'emblée, la voie fut classée en 3<sup>ème</sup> catégorie et le concessionnaire doutait déjà de sa rentabilité future. Sauf si, bien sûr, elle se voyait prolongée dans les vallées et au-delà des Vosges<sup>(12)</sup>.

De plus en plus, au fur et à mesure que les lignes s'approchaient des crêtes, la question du percement devenait à l'ordre du jour. De part et d'autre du massif, des comités se constituaient, les municipalités s'agitaient, les projets et contre-projets se suivaient suscitant d'intenses rivalités qui n'allaient pas sans retarder la décision finale.

### La percée de Bussang est déclarée d'utilité publique

En 1860-61, se créent des comités à Colmar, à Gérardmer et à Munster pour défendre un projet reliant les trois villes. Ses principaux animateurs sont Fritz Hartmann, industriel

considérable de la vallée de la Fecht et ami personnel de Napoléon III et à Gérardmer, M. Chanony, grand promoteur de la "Perle des Vosges". Bien entendu, plus au sud on ne reste pas inactif et un autre comité se forme entre Mulhouse, Thann et Remiremont. En fin de compte, le Conseil Général des Vosges se prononce en 1864 en faveur du percement de Bussang sans que pour autant au plus haut niveau aucune décision ne soit prise<sup>(13)</sup>.

Le 22 mai 1867, l'ingénieur Marx publie pour le compte du Comité de Mulhouse un projet comportant 5 possibilités de percement :

- 1 - Vallée de la Moselotte - La Bresse - Col de Brâmont - Vallée de la Thur.
- 2 - Vallée de la Moselotte - Xoulces - Col de Rouge-Rupt - Vallée de la Thur.
- 3 - Vallée de la Moselotte - Ventron - Col d'Oderen - Vallée de la Thur<sup>(13 bis)</sup>.
- 4 - Vallée de la Moselotte - Bussang - Col de Bussang - Vallée de la Thur.
- 5 - Vallée de la Moselotte - Saint-Maurice - Ballon d'Alsace - Vallée de la Doller<sup>(14)</sup>.

pour une triple raison de population, d'industrie et de commerce.

En ce qui concerne la population, le projet Arches-Munster n'intéressait que les cantons de Bruyères, Brouvelieures, Corcieux et Gérardmer, soit environ 35000 habitants et aboutissait à une ville, Colmar, de 25000 personnes. Tandis que la ligne Remiremont-Mulhouse concernerait l'arrondissement romarimontain dans sa totalité, à savoir 75000 âmes et aboutirait à une ville de 60000 habitants beaucoup plus industrielle que Colmar.

Côté industries, la ligne sous la Schlucht desservirait dans les Vosges 4 grandes papeteries, 2 petites, une filature de 20 000 broches, un tissage de 170 métiers, quelques féculeries, les fabriques de toiles de lin de Gérardmer et quelque 2000 métiers à bras produisant en tout 14 mètres de tissus par jour ! En tout 3000 ouvriers. Tandis que l'arrondissement de Remiremont, estime la Chambre Consultative, abrite 15 filatures réunissant 215 000 broches, 55 tissages comportant 10 000 métiers mécaniques, ainsi que 314 usines diverses, le tout faisant vivre environ 18 000 ouvriers.

Du point de vue commercial enfin, la région entre Arches et Gérardmer écoule toute sa production vers l'Ouest, Paris,



Baraquements annexes proche de l'entrée du tunnel côté Urbès, construits par les Allemands en 1944

Marx ne cachait pas sa préférence pour les deux derniers projets tandis qu'à nouveau, le Conseil Général des Vosges penchait pour Remiremont-Wesserling par Bussang<sup>(15)</sup>.

Au même moment, la Chambre de Commerce du Haut-Rhin marquait également sa préférence pour la ligne de Bussang, tout en ayant la lucidité d'observer qu'aucune des lignes prévues n'aurait pu prétendre rivaliser avec celle de Paris-Strasbourg par Saverne, les pentes étant trop fortes et les courbes trop serrées. Selon elle, la percée des Vosges ne pouvait avoir qu'un "intérêt strictement interdépartemental"<sup>(16)</sup>.

En septembre 1867, le Conseil Général du Haut-Rhin opte à son tour pour un percement vers la Moselle. Sentant qu'elle allait perdre la bataille, la ville de Colmar réagit rapidement et organise, en octobre, une pétition des habitants qui s'adressent directement à l'Empereur, tandis que, de son côté, le préfet des Vosges invite les Chambres de Commerce d'Épinal, Saint-Dié et la Chambre Consultative des Arts et Métiers de Remiremont à se prononcer avant le 20 décembre 1867<sup>(17)</sup>.

La réponse de l'organisme romarimontain ne se fait pas attendre. Dans sa séance du 13 octobre 1867 qui réunit les industriels Febvrel, Krantz, Pottecher, Kiener, Perrin, Flageollet, Valentin, Brandt et Balandier, la Chambre Consultative des Arts et Métiers de Remiremont se prononce bien évidemment pour la ligne Remiremont-Mulhouse

le Nord ou le Midi (et pour cause ! puisqu'aucune liaison n'existait vers l'Est) alors que le trafic entre Mulhouse et Remiremont était assez développé en machines, outillage, tissus, féculeries, vins et céréales.

Si les conseillers romarimontains sont naturellement unanimes à condamner le projet Gérardmer-Munster, ils sont en revanche divisés sur l'itinéraire à emprunter entre Remiremont et Mulhouse. Remontera-t-on la vallée de la Moselle ou celle de la Moselotte ? Le choix de l'une risquerait de pénaliser l'autre. La majorité de la Chambre penchait pour l'itinéraire mosellan, un membre se permet d'exposer "que l'on semble abandonner le canton de Saulxures". Et de présenter un mémoire comportant 400 signatures rappelant que ce seul canton comprend 130 000 broches de filature et qu'il conviendrait d'orienter le chemin de fer vers cette vallée jusqu'à Cornimont puis de lui faire gagner la vallée de la Moselle par la commune du Ménil et Le Thillot. Deux industriels de Saulxures, Madame veuve Géhin et Monsieur Georges Perrin s'offriraient à subventionner cette ligne jusqu'à concurrence de 50 000 francs chacun avec promesse de gratuité pour le passage sur les terrains communaux<sup>(18)</sup>. A noter que cette dernière proposition aurait totalement laissé pour compte la commune de Rupt.

Comment s'en sortir devant de telles querelles de clocher ? Aussi la Chambre Consultative de Remiremont réservait-elle son choix entre les deux vallées lorsque, le 29

octobre 1867, 343 municipalités du Haut-Rhin et des Vosges se prononcèrent pour le tunnel de Bussang, contre 116 pour la ligne Arches-Gérardmer-La Schlucht-Munster. Mais le comité Hartmann, dans cette dernière ville ne désarmait pas. En plein hiver, l'industriel alsacien emmenait un groupe d'ingénieurs au fond de la vallée de Metzeral, équipée dont le résultat fut l'élaboration d'un projet dit de "conciliation" qui devait, selon lui, donner satisfaction à tout le monde : la ligne partirait bien de Remiremont, de là elle remonterait la vallée de la Moselotte jusqu'à La Bresse, franchirait la montagne sous le col de Brâmont, déboucherait dans la vallée de la Thur à Wildenstein, d'où elle divergerait selon deux directions : d'une part, vers Thann et Mulhouse et, d'autre part, grâce à un second tunnel, vers Metzeral, Munster et Colmar.

En dépit de la pente accentuée entre Cornimont et La Bresse et surtout de la nécessité de creuser un deuxième tunnel, l'idée de M. Hartmann reçut l'approbation d'une commission d'enquête nommée par le Conseil Général du Haut-Rhin<sup>(19)</sup>.

On en était là lorsqu'en mai 1868 surgissait un nouveau projet qui n'avait rien à voir avec les précédents et qui reprenait l'idée de percer le tunnel sous le Ballon d'Alsace depuis Saint-Maurice pour arriver dans la vallée de la Sewen et se diriger vers Mulhouse par Masevaux<sup>(20)</sup>.

Pour finir, M. Buffet remettait le 6 juin 1868 au corps législatif un rapport résumant les différents projets et enquêtes officielles parmi lesquels deux lignes étaient évidemment retenues : Remiremont-Colmar (projet Hartmann) et Remiremont-Mulhouse soit par Bussang, soit par Masevaux. Les pentes étant plus faibles par la Moselle que par la Moselotte et le coût de l'opération inférieur de 4 millions de francs, finalement, l'Etat et la Compagnie de l'Est signaient, le 11 juillet 1868, une convention provisoire pour la concession de la ligne de Remiremont à Wesserling<sup>(21)</sup> par Bussang. Les comités de la Haute-Moselle triomphaient. L'Etat offrait

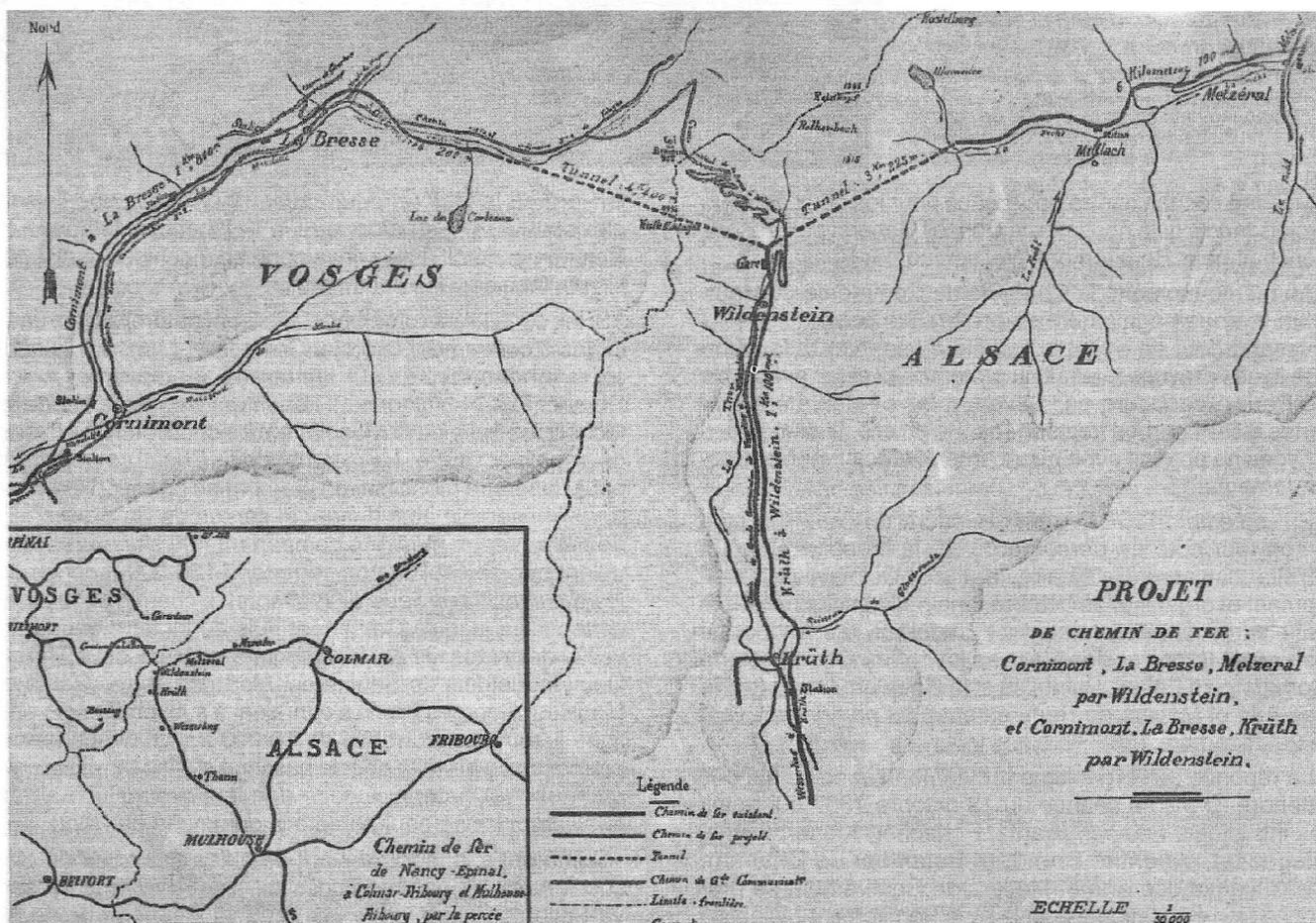
les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art et les passages à niveau ; la Compagnie se chargeait du reste de l'infrastructure et de l'exploitation. Le 3 août 1870 l'Etat décrétait la concession définitive de la ligne Remiremont-Wesserling à la Compagnie de l'Est<sup>(22)</sup>.

### Premier échec du projet

Or, depuis le 19 juillet la France et la Prusse étaient en guerre. Nous allions perdre dans ce conflit tous les territoires alsaciens. La nouvelle frontière franco-allemande s'établissait sur la ligne des crêtes de la chaîne des Vosges et de ce fait, le tunnel sous-vosgien de Bussang, sur le point d'être réalisé, était repoussé aux calendes grecques.

1870 est un tournant de l'histoire, aussi bien pour la France que pour nos vallées et leur chemin de fer. Avant cette date, un axe ferroviaire transversal par Bussang aurait pu faire naître dans les Vosges du Sud un courant commercial vers la Suisse et l'Italie du Nord. Malgré les contraintes du relief, une telle ligne aurait pu avoir une certaine destinée internationale en créant une liaison directe entre Bruxelles et Bâle. Après cette date, quarante années d'immobilisme avant que ne renaisse l'idée de tunnel, feront des vallées vosgiennes des culs de sac définitifs, compromettant la poursuite de leur essor industriel pourtant encore remarquable. Encore aujourd'hui, nos arrondissements payent de leur enclavement la malchance historique de la guerre franco-prussienne et du désastre de Sedan.

L'abandon des projets de tunnels sous-vosgiens après 1870 s'explique bien évidemment par des raisons d'ordre militaire. Tandis que s'édifient dès 1874 les premiers ouvrages fortifiés du système défensif Séré de Rivière<sup>(23)</sup>, il ne s'agit pas, pour l'Etat-major français, d'offrir aux Allemands, par des tunnels, la possibilité d'envahir à nouveau notre territoire et de franchir aisément cette frontière naturelle que constituaient les Vosges. La discussion pourrait tourner à perte de vue à propos de cet argument. Aussi



bien les tunnels auraient pu faciliter la reconquête de l'Alsace par nos couleurs ! Ou encore attirer l'ennemi dans le traquenard des défilés vosgiens. Quoiqu'il en soit, la ligne des forts de Belfort à Verdun fut suffisamment dissuasive en 1914 pour amener les Allemands à nous envahir par la Belgique et l'existence de tunnels dans les Vosges n'aurait probablement guère modifié la tactique de l'ennemi.

Peut-être faudrait-il chercher une autre raison. Elle se trouve aisément dans le refus d'entreprendre une œuvre commune. Après les désastres de 1870-71, l'heure n'est pas à la coopération franco-allemande, mais plutôt à la suspicion réciproque. De plus, les échanges commerciaux transvosgiens ont automatiquement diminué d'intensité du fait de l'annexion : l'Alsace se tourne vers l'Allemagne et les Vosges vers le reste de la France. L'utilité des "percées", déjà quelquefois contestée avant la guerre, ne s'impose plus, même si, dorénavant la "facture" eût été divisée par deux. Et si les tunnels avaient encore leurs partisans de ce côté-ci de la montagne, on pourrait appliquer à leur égard le mot célèbre à propos de l'Alsace : "Pensons-y toujours, n'en parlons jamais !"

Faute de pouvoir mener à bien le percement des Vosges, du moins va-t-on, en ce début de III<sup>ème</sup> République, prolonger les lignes existantes jusqu'à la base du massif... en attendant mieux.

ger les lignes existantes jusqu'à la base du massif... en attendant mieux.

### Construction de la ligne Remiremont-Cornimont

Cette ligne est due à l'initiative de quelques industriels cotonniers regroupés autour de Henri Géliot<sup>(24)</sup>. Ces messieurs du textile avaient mis sur pied la Compagnie du Chemin de Fer de la Moselotte au capital de 700 000 francs divisés en actions (1400) de 500 francs. Le 24 février 1877, un décret concédait la ligne Remiremont-Cornimont à cette société qui recevait par ailleurs une subvention de 1,4 million de francs de l'Etat et des communes concernées<sup>(25)</sup>. En juillet 1878, les procédures d'expropriation étaient terminées. A titre d'exemple, sur la commune de Dommartin, 331 ares et 69 centiares de terrains avaient été expropriés pour un montant total de 19586 francs. L'are avait été payé en moyenne entre 40 et 60 francs<sup>(26)</sup>. Les travaux allaient pouvoir commencer. Ils furent très difficiles à réaliser, en particulier dans le verrou rocheux qui barre la vallée de la Moselotte entre Vagney et Thiéfosse, dans le secteur des gorges de Crosery. Voici ce qu'en dit Georges Perrin, ancien maire de Thiéfosse, dans la plaquette qu'il a consacrée à l'histoire de son village<sup>(27)</sup> : "Il y eut de sérieux incidents dans la réalisation de la ligne. A certains moments, les ouvriers se révoltèrent. Une tranchée profonde dans le rocher en amont de la gare de Thiéfosse s'appelle la Tranchée de la Révolte, en souvenir des incidents qui s'y produisirent. Sur

une longueur de 3 kilomètres, depuis la sortie de Zainvillers jusqu'au Mainqueyon, ce fut la partie la plus difficile et la plus coûteuse à construire".

Les dépenses s'élevèrent au total à 3 300 000 francs pour 20 km de voie. Finalement, la ligne fut mise en service le 1<sup>er</sup> septembre 1879 et le banquet d'inauguration eut lieu le 6 du même mois. Très vite, des difficultés d'exploitation surgirent et, pour éviter la faillite, la Compagnie gestionnaire céda son affaire à la Compagnie de l'Est moyennant le remboursement du capital social (décret du 8.2.1882). En 1901, la ligne fut classée dans la catégorie "intérêt général"<sup>(28)</sup>.

### Construction de la ligne Remiremont à Saint-Maurice

Autorisée par la loi du 17.6.1873, elle fut concédée dès l'origine, contrairement à la précédente, à la **Compagnie des Chemins de Fer de l'Est**. Nous avons sous les yeux la notification du jugement d'expropriation rendu le 5 janvier 1878 envers un particulier de Vecoux. Il en ressort que, dans cette commune, 86 parcelles d'une surface totale de 503 ares 17 ca firent l'objet d'une procédure d'expropriation. Certaines parcelles ne sont concernées que pour quelques centiares. L'une d'entre elles pour un seul cen-



Viaduc - Côté Sud

tiare, c'est-à-dire 1 mètre carré de terrain ! On imagine, multiplié par le nombre de communes traversées, l'ampleur des démarches administratives.

La voie ferrée de Remiremont à Saint-Maurice-sur-Moselle coûta 5 millions de francs pour 28 kilomètres et fut mise en service le 7 octobre 1879, soit quelques jours seulement après l'ouverture de la ligne de Cornimont<sup>(29)</sup>. Le prolongement vers Bussang se fit quelques années plus tard, en 1891<sup>(29 bis)</sup>.

Dès l'origine, les lignes cotonnières de Cornimont et de Saint-Maurice étaient déficitaires. En 1855, les recettes kilométriques sur Epinal-Remiremont se montaient à 19 549 francs contre 16 724 francs de dépenses. L'exploitation de cette ligne était donc rentable, mais pas suffisamment pour amortir les capitaux engagés. Tandis que sur Remiremont-Saint-Maurice, même l'exploitation était déficitaire (7083 francs de recettes au kilomètre contre 7 368 francs de dépenses). Ce n'étaient pourtant ni les voyageurs ni les marchandises à transporter qui manquaient. Ainsi, pour ne prendre que le trafic de la gare de Remiremont 45 000 voyageurs avaient pris le train en 1866 ; on en comptait 104 000 en 1886, soit une moyenne de 285 passagers par jour<sup>(30)</sup>. Si l'on compte autant d'arrivées, on imagine qu'une certaine animation devait régner sur les quais. Des trains partaient pour Epinal à toutes les heures de la journée. Madame Colette Dussaux racontait à propos de son grand-père Charles Friry, aussi grand voyageur qu'il fut col-

lectionneur, que ce dernier ne s'occupait jamais des horaires des trains. Il partait au moment qui lui convenait et attendait sur le quai le premier train en partance pour Epinal<sup>(31)</sup>. Il n'avait jamais longtemps à patienter tant la cadence des navettes était soutenue. Heureux temps ! Belle époque ? Pas pour tout le monde : le trajet de Bussang à Epinal, selon un guide touristique de 1893 coûtait 6,70 francs, 4,55 francs ou 2,95 francs selon les classes. En troisième classe, c'était plus que le salaire moyen journalier d'un ouvrier du textile ! A ce prix, l'exode vers Paris n'était possible qu'après un long temps d'économie.

Quant aux marchandises, la gare de Remiremont avait vu transiter environ 17 000 tonnes en 1866 et 25 000 en 1886. Chiffres certainement incomparablement supérieurs à ceux d'aujourd'hui, où l'essentiel des transports s'effectue par route.

En dépit de leur déficit financier, les "lignes cotonnières" rendirent d'innombrables services en ouvrant nos vallées vers l'extérieur, surtout vers Nancy et Paris, en facilitant l'arrivée des matières premières (coton, charbon) et l'exportation des productions vosgiennes (bois, tissus). Elles ouvrirent surtout les Vosges au tourisme. C'est avec l'arrivée du rail à Gérardmer en 1878 que la "Perle des Vosges" est véritablement lancée, à Plombières la même année, que

peu partout. Mais surtout ils sont supervisés et rassemblés par le **Comité Franco-Allemand** à Paris et le **Deutsch-Französische Wirtschaftsverein** à Berlin. Ce comité publiera en 1909 un énorme rapport qui, après avoir fait l'historique de la question, réunissait en plusieurs centaines de pages tous les projets existant du Nord au Sud du Massif, de Saales jusqu'au Ballon d'Alsace<sup>(32)</sup>

C'est le projet de creusement du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines qui est relancé le premier ; dès 1904. Bien sûr, la ville de Saint-Dié s'y associe. Mais le projet est repoussé à Berlin par le Reichstag. Trois ans plus tard, les Vosges du Sud repartent à l'offensive. Le projet de Bussang ressort des tiroirs, fort cette fois de l'appui de la puissante Société Industrielle de Mulhouse, de la Chambre de Commerce de cette même ville et d'un comité de la vallée de la Moselle animé par MM. Edouard Pinot, maire de Rupt et conseiller d'arrondissement et de Benjamin Pottecher, maire de Bussang. Ils ont contre eux deux rivaux : les projets Gérardmer-Metzeral et Cornimont-La Bresse-Wildenstein qui sont également ressuscités. Comme on le voit, rien de bien nouveau par rapport aux rivalités de 1868.

Dans une plaquette publiée en 1909<sup>(33)</sup>, le Comité Pinot-Pottecher s'emploie à faire valoir les avantages de Bussang et les inconvénients des deux autres projets sud-vosgiens,



Passage supérieur, proche de l'entrée du tunnel

la station thermale connaît un regain de vitalité. On n'en finirait pas d'énumérer les conséquences de l'arrivée du chemin de fer. Terminons-en sur ce sujet en rappelant qu'il eut aussi quelques effets néfastes et inattendus comme le recul des patois et la perte des particularismes locaux. Il est intéressant de constater que la vallée vosgienne qui a gardé le plus longtemps sa spécificité, celle de La Bresse, est précisément l'une de celles qui ne furent jamais reliées au chemin de fer ! Il n'est pas exagéré de dire que le chemin de fer entraîna en effet un énorme brassage de populations aux effets aussi uniformisateurs sur le plan culturel que la télévision aujourd'hui.

#### **Renaissance des projets de tunnel grâce au Comité Franco-Allemand**

A l'aube du XX<sup>ème</sup> siècle, si le ressentiment et l'esprit revancharde vis à vis de l'Allemagne sont toujours aussi vifs, la France s'est accommodée tant bien que mal de sa nouvelle frontière et tente de normaliser ses rapports, y compris commerciaux, avec son puissant voisin germanique. C'est dans ce contexte, plus réaliste qu'aux lendemains de la guerre de 1870, que les intérêts économiques des deux pays prennent le dessus sur les sentiments nationalistes et que les projets de percée des Vosges refont surface.

A partir de 1904, les anciens comités se reconstituent un

laissant de côté les projets de Sainte-Marie et de Saales qu'il estime ne pas être de sa compétence ; il résume ainsi ses conclusions: "Nous croyons avoir suffisamment démontré le grand intérêt qu'il y aurait à accorder la préférence au projet de percée Bussang-Kruth .

Nous résumerons comme suit les nombreux avantages de ce tracé.

1 - Tracé le plus court, 13 kilomètres 300, c'est le point des Vosges où les lignes ferrées à voie normale sont les plus rapprochées des deux côtés de la frontière ;

2 - Tracé le plus facile à exécuter, le moins élevé, 626 mètres, aux pentes les plus réduites, le plus facile à exploiter, le plus accessible aux trains rapides ;

3 - Tracé le moins coûteux, 11.500.000 francs et seulement 3.500.000 francs sur le territoire français ;

4 - Tracé le plus direct entre Epinal et Bâle, entre le Nord et la Suisse, tout indiqué pour la ligne internationale Calais-Bâle ;

5 - Ligne la moins exposée à être interrompue en hiver et présentant le plus de facilités pour l'établissement de la gare internationale ;

6 - Tracé desservant la plus grande somme d'intérêts généraux et locaux, concilie les intérêts des régions de

Mulhouse, Colmar, Epinal et Remiremont ;

7 - Par la bifurcation Kruth-Metzeral, trajet direct et facile entre Paris-Vienne par Epinal, Colmar, Fribourg-en-Brigau et la ligne projetée de Fribourg à Donaueschingen et Ulm.

Nous appelons la bienveillante attention du Comité Commercial Franco-Allemand sur les droits primordiaux et l'importance de ce raccordement et nous le prions de vouloir bien l'étudier parallèlement à tous les autres projets.

Nous le remercions à l'avance de l'accueil qu'il voudra bien lui réserver".

Bussang, le 22 mars 1909

Ed. PINOT,

Maire de Rupt-sur-Moselle, conseiller d'arrondissement

B. POTTECHER,

Maire de Bussang

La riposte des Bressauds ne se fit point attendre. Deux jours plus tard, le 24 mars 1909, le maire de La Bresse, A. Claudel, présentait au nom de sa commune l'ancien projet de conciliation Hartmann de 1868 : prolongement de la ligne de Cornimont jusqu'à La Bresse (dernière commune des Vosges de plus de 5000 habitants encore dépourvue de chemin de fer), percement d'un tunnel de 4,4 km sous le col de Brâmont débouchant à Wildenstein. De là, bifurcation au sud vers Kruth, Thann et Mulhouse et à l'ouest par un second tunnel de 3,2 km vers Metzeral,



Entrée du tunnel,  
Côté Urbès, fortifiée par les allemands en 1944

Munster et Colmar. Le montant de la dépense s'élèverait à 22 millions de francs dont 9 seulement pour le parcours sur territoire français. Les études géologiques se montraient particulièrement optimistes : le premier tunnel traverserait un granit compact sans aucune veine aquifère, et le second des schistes très sains, compacts sans être trop durs, et dans lesquels on n'avait pas à craindre de rencontrer des eaux pouvant gêner les travailleurs (?).

Le Maire Claudel développait ensuite ses arguments commerciaux ; croissance de l'industrie textile dans la vallée de la Moselotte entre 1868 et 1909 : le nombre des broches de filature et de métiers à tisser étaient passés respectivement de 154 000 à 360 000 et de 5940 à 12 900, la population de 27 500 à 43 000 habitants ; de nouvelles activités s'étaient créées, en particulier "l'exploitation en grand des carrières de granit qui s'accroît de jour en jour depuis Remiremont, Saint-Amé, Vagney, Saulxures, Cornimont et La Bresse". Et pour finir, la commune de La Bresse était prête à s'imposer les plus lourds sacrifices financiers et ne reculait pas devant l'offre d'une subvention de plusieurs centaines de mille francs<sup>(34)</sup>.

## Deuxième échec

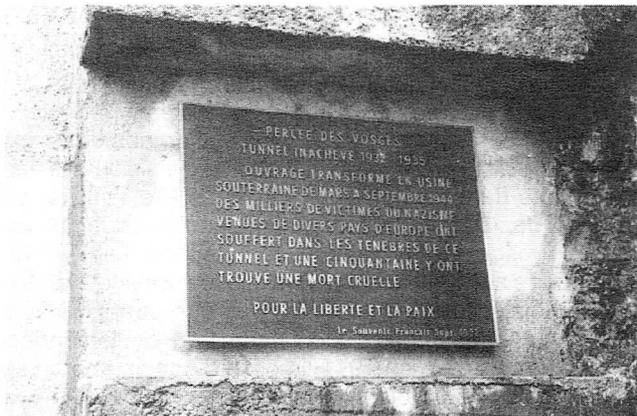
On observera dans cette nouvelle concurrence Moselle-Moselotte la sage neutralité de la ville de Remiremont qui, dans un cas comme dans l'autre, bénéficierait de la décision prise. Si décision il devait y avoir. Car, peu de temps après la publication de tous ces beaux projets s'ouvrait une polémique dans les journaux parisiens (**Le Temps, Le Journal des Débats**) autour du danger d'invasion que les percées vosgiennes pourraient représenter en cas de nouvelle guerre avec l'Allemagne. Polémique ancienne à laquelle l'Etat-Major français ne devait pas être étranger. Cela porta un coup fatal aux négociations franco-allemandes. Deux ans plus tard, en 1911, la crise d'Agadir, la montée de la tension internationale, le gel des relations entre la France et l'Allemagne mirent un point final aux discussions<sup>(35)</sup>.

Cependant, sur ces entrefaits, l'obstacle militaire suscita la naissance d'un contre-projet totalement inédit : celui qui consistait à percer les Vosges sous le Ballon d'Alsace entre Le Thillot ou Saint-Maurice et Giromagny dans le Territoire de Belfort. Il avait déjà été question, avant 1870 (voir plus haut) d'un tunnel sous le Ballon mais vers Sewen et la vallée de la Doller. L'idée naquit vers 1913. Elle avait l'appui des Chambres de Commerce de Belfort et d'Epinal, ainsi que de la Chambre des Députés et ne pouvait que satisfaire l'Etat-Major : la ligne restait constamment en territoire français, elle établissait une deuxième liaison, plus courte, entre les deux camps retranchés de Belfort et d'Epinal.

Mais surtout, elle pouvait être un tronçon d'une ligne internationale de Calais vers l'Italie au moment où le tunnel du Lotschberg en Suisse était en construction et dans lequel des capitaux français étaient engagés. Ce tunnel du Lotschberg allait relier Berne au Valais et par le Simplon ouvrir une nouvelle voie vers l'Italie devant rivaliser avec celle du Gothard. Ce projet ne manquait pas d'être séduisant. Il ouvrait à Remiremont non seulement les portes de la Suisse et de l'Italie, mais aussi de tout le réseau vers Besançon, Lyon et la Méditerranée. Il fut défendu le 17 août 1913 par M. Bornèque, président de la Chambre de Commerce de Belfort, à l'occasion des cérémonies du cinquantenaire de la Chambre Consultative des Arts et Manufactures de Remiremont. Or, au mois d'août suivant, la France partait en guerre contre l'Allemagne ! Une fois de plus tout était à refaire.

## Enfin les travaux commencent...

Le retour à la France en 1919 des provinces perdues allait-il enfin faire aboutir ce vieux projet des percées vosgiennes que d'aucuns commençaient à désespérer de voir mener



Plaque commémorative en l'honneur aux déportés morts au cours de la transformation du tunnel en 1944

à bien ? De fait, l'entre-deux-guerres sera bien l'ère des réalisations.

Les Déodatien sont les premiers à ressortir les projets concernant par une réunion de la Chambre de Commerce de cette ville... dix jours après l'armistice (21 novembre 1918). Ils obtiendront successivement l'ouverture de la ligne de Saales vers la vallée de la Bruche et Strasbourg (début des travaux en avril 1919, achèvement le 21 octobre 1928), puis celle du tunnel de Saint-Marie-aux-Mines vers Colmar (autorisée par une loi du 17 juillet 1929, mise en service le 3 août 1937)<sup>(36)</sup>.

Face à cette réussite des Vosges du Nord et des Vosges centrales, les Vosges du Sud ne voulaient pas être en reste. Dès 1920, une campagne de presse orchestrée par l'Industriel Vosgien, le principal journal de l'arrondissement de Remiremont, réclamait à nouveau la percée tant attendue du tunnel de Bussang. La Chambre Consultative des Arts et Métiers de Remiremont ne restait pas inactive et consacrait la plupart de ses réunions à cette question. Tous ces efforts allaient être récompensés par la déclaration d'utilité publique de la ligne Saint-Maurice-Wesserling le 28 mars 1920.

Il semble que l'accélération des projets dans cet immédiat après-guerre soit due davantage à des impératifs politiques qu'économiques ; il s'agissait surtout de "récompenser" les provinces de l'Est de leur fidélité.

Quoi qu'il en soit, la ligne de Saint-Maurice à Wesserling est concédée à la Compagnie de l'Est en 1927. Remarquons tout de suite que le projet consistait à relier Saint-Maurice à Wesserling et non plus Bussang à Kruth comme dans le projet de 1909. Cela avait pour but d'éviter les dernières pentes entre Saint-Maurice et Bussang, mais avait pour conséquence de construire un tunnel plus long. En 1931, les travaux, estimés à environ 200 millions de francs, furent adjugés. Ils comportaient le forage d'un souterrain à double voie de 8287 m qui en aurait fait le plus long tunnel ferroviaire de France. La pente n'aurait pas excédé 8,5 mm par mètre, ce qui aurait autorisé une vitesse horaire de 90 km. L'entrée du tunnel était prévue immédiatement après la gare de Saint-Maurice et la sortie au pied du col de Bussang, côté Alsace. De là, un immense remblai devait permettre à la ligne de rejoindre Wesserling. Au total, la nouvelle ligne devait avoir 13 kilomètres de long et l'on prévoyait dans le même temps de mettre à double voie la ligne de Saint-Maurice à Remiremont.

Les travaux commencèrent en octobre 1932. "Une galerie d'approche est amorcée sur le versant alsacien et perce bientôt la montagne. La mise au gabarit de la double voie est alors entreprise côté Wesserling". La rapidité d'exécution était remarquable. Le tunnel progressait de 2 kilomètres par an. 1100 ouvriers se relayaient sur le chantier. Dans son gabarit définitif le tunnel était percé côté alsacien sur

une longueur de 4500 mètres en 1935. Il restait à achever 3787 mètres. "Sur le même versant, la plate-forme était virtuellement achevée dans le secteur d'Urbès, où étaient édifiés un viaduc à trois arches en grès des Vosges de 20 m de haut, un pont sur la Thur, quelques passages inférieurs routiers et une passerelle pour piétons. Côté lorrain, les travaux étaient également bien avancés et un passage supérieur était construit à la tête ouest du tunnel. Seul restait à lancer un pont sur la Moselle pour rejoindre la ligne de Bussang"<sup>(37)</sup>. L'on escomptait la fin des travaux pour 1937.

### La malchance s'acharne

"Mais dès le début de 1935, on constatait un ralentissement d'activité et des bruits auxquels personne ne voulait croire, se répandaient. L'entreprise ayant soumissionné (avec un rabais énorme sur les calculs officiels : 87 millions contre 130 ! Ce qui, sur le moment, parut inexplicable), prenant prétexte de la dureté des roches rencontrées, recherchait, disait-on, l'annulation de son marché"<sup>(38)</sup>.

Nous continuons à laisser la parole au comité qui, bientôt, va se constituer pour tenter d'obtenir la reprise des travaux :

"Fin 1935, hélas, il fallut se rendre à l'évidence. Le contrat d'entreprise était annulé. Par qui ? Pourquoi ? Et par quelles méthodes, on n'en savait rien... Il était annoncé seulement qu'un "accord" était passé par l'entreprise intéressée tant avec la Compagnie de l'Est qu'avec le Ministère des Travaux Publics et que les travaux cessaient...

C'était la première fois que l'on voyait des travaux d'intérêt national, solennellement promis par tous les Ministres, responsables successifs, votés par une loi, inscrits au budget de chaque année, arrêtés et voués à l'inutilité par des voies anormales dont le mécanisme échappait forcément aux personnes non averties.

Et l'on constatait que l'opération avait pour résultat de sauver une entreprise s'étant trompée dans ses évaluations primitives au moyen de la résiliation amiable d'un marché forfaitaire..."<sup>(38)</sup>.

On comprend l'émotion que suscita ce qui fut ressenti par beaucoup comme un véritable scandale : 60 millions de francs avaient été dépensés par l'Etat en pure perte. Ce fut alors la mobilisation générale des élus alsaciens et lorrains. Le 26 février 1937 était mis sur pied un "Comité des Percées des Vosges" qui réclamait non seulement la poursuite du tunnel de Saint-Maurice mais encore la reprise du projet Cornimont-Metzeral. Les présidents d'honneur furent Marc Rucart, Garde des Sceaux, et Maurice Flayelle, Sénateur des Vosges, le Président, un Alsacien, M. Bron et ses vices-présidents, Louis Elbel, Louis Gaillemain, députés des Vosges et M. François, maire et conseiller général du Thillot. Le Comité réunissait en février 1937 des centaines de noms de tous les départements de l'Est. Rien que pour les Vosges, on y trouvait tous les sénateurs, tous les députés, tous les conseillers généraux, tous les conseillers d'arrondissement, les maires de 93 communes et 19 personnalités diverses allant de Charles Vial, l'actif Président des Médaillés militaires de Remiremont, jusqu'à G. Mathiot, président du Syndicat d'Initiative de Bussang. Ce dernier fut, en tant que délégué général du Comité, le plus zélé propagandiste de la reprise des travaux.

Devant une telle levée de boucliers, que pouvait faire le gouvernement ? Il céda. Le Président Daladier, nous sommes en 1938, et son Ministre des Travaux Publics De Monzie, décidèrent que les travaux seraient repris à bref délai. A cette nouvelle on se félicita au Comité... trop tôt hélas. Pour la troisième fois en moins d'un siècle la guerre allait faire échouer l'opération. Décidément, le tunnel de Bussang semblait être maudit par l'histoire.

## Jours tragiques

Cependant, les travaux réalisés avant 1939 n'allaient pas être perdus pour tout le monde ! A la fin de la deuxième guerre mondiale, l'occupant allemand transformait l'approche de tunnel, côté Urbès, pour y installer une usine d'armement... bien à l'abri des bombardements alliés. Il s'agissait d'abord pour cela d'aménager le tunnel et de protéger ses abords tout en facilitant l'accès. Dans ce but, les Allemands firent venir des détenus du camp de Dachau. Les premiers arrivèrent le 26 mars 1944. Par la suite, les "travailleurs" vinrent du camp du Struthof-Natzwiller, plus proche. Leur nombre fut porté progressivement à 1500 hommes.

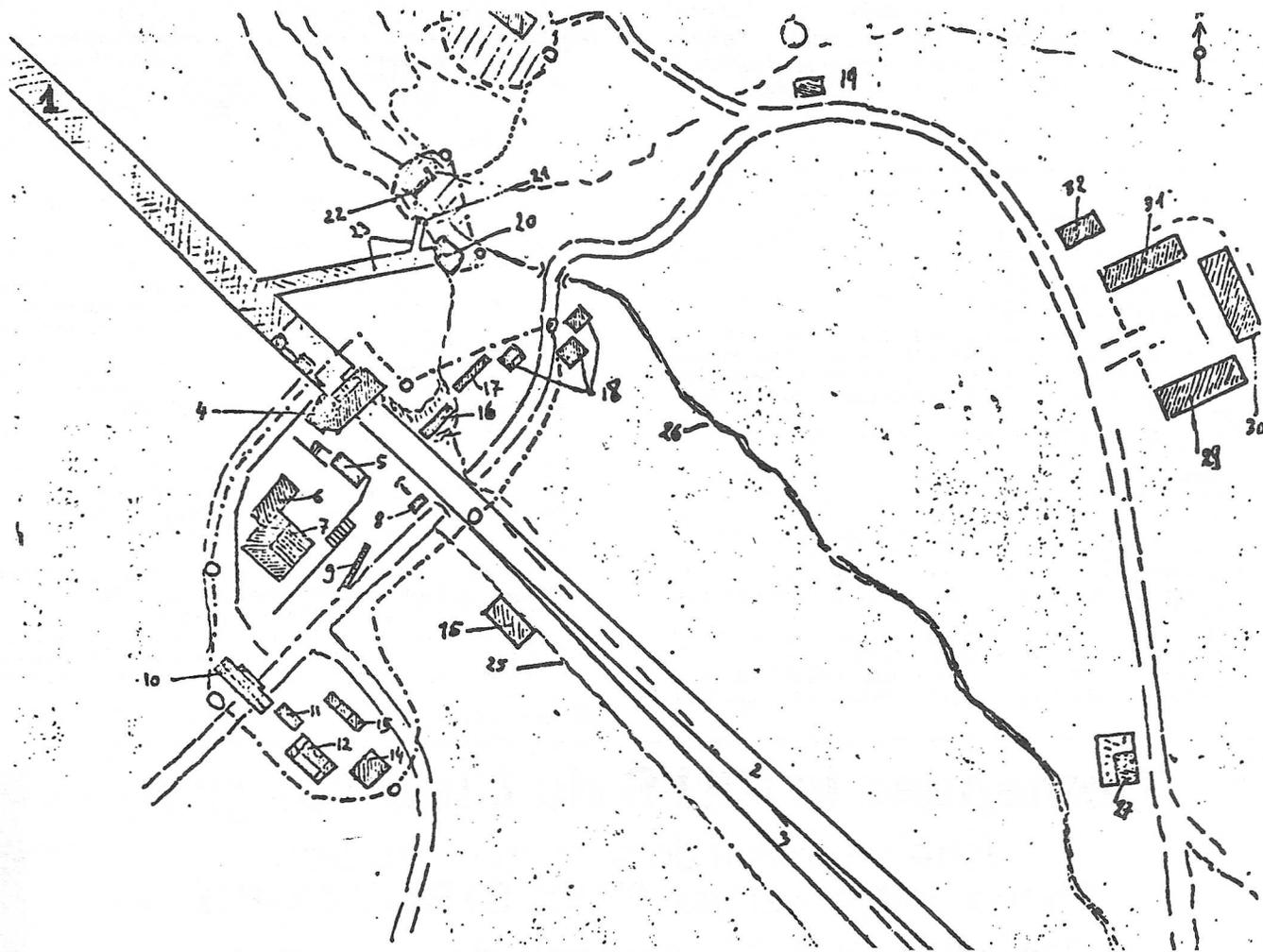
Les baraques du camp furent érigées sur les fondements des anciennes baraques provenant du temps de la construction du tunnel. Les conditions de travail et de vie des détenus étaient, on s'en doute, épouvantables. Un ancien détenu témoigne :

"L'air du tunnel était très mauvais ; il était humide, sentait le moisi et était pollué par les gaz d'échappement des moteurs diesel. On pouvait à peine voir quelques mètres devant soi. Par terre il y avait par endroit de l'eau ; au début des travaux, de 10 à 20 cm... L'eau dégouttait aussi du plafond. Au début on travaillait sans interruption pendant 12 heures. Quand on changeait d'équipe, l'une des deux équipes devait travailler 24 heures. Après quelques jours, les premiers de ceux qui travaillaient au tunnel tombèrent malades. Deux ou trois semaines plus tard, les prisonniers étaient à peine reconnaissables".

"Etant donné que les grands malades étaient renvoyés à Natzwiller-Struthof, relativement peu de gens sont morts à Urbès, environ 7 ou 8. Mais au Struthof, au moins 40 à 50 prisonniers venant d'Urbès sont décédés".

L'état sanitaire était déplorable et, le typhus se faisant menaçant, tout le camp fut vacciné. Une autre fois, une épidémie de dysenterie se déclara. Les détenus, mal vêtus, mal chaussés, mal nourris, étaient fréquemment battus par les gardiens SS. Les deux tiers environ des détenus étaient russes. Trois d'entre eux ayant tenté de s'évader furent pendus dans le tunnel.

Vers la mi-septembre 1944, les travaux d'aménagement - auxquels avaient également collaboré des entreprises civiles spécialisées - étaient pratiquement terminés ; les machines de production étaient installées et l'usine souterraine était en état de fonctionner. Elle fonctionna effectivement pendant une quinzaine de jours avec des prisonniers militaires italiens (?) et des "Ostarbeiter" parmi lesquels il y avait également des femmes. D'après ce que l'on put savoir on devait y fabriquer des accessoires pour avions. Certains vont jusqu'à affirmer qu'on avait installé une chaîne de montage de fusées V 2<sup>(39)</sup>. Tout cela n'eut en fait qu'un début de commencement. En ce mois de septembre 1944, l'approche des Alliés obligeait à l'arrêt de toute production et à l'évacuation des installations. Les derniers détenus avaient quitté le camp le 26 septembre 1944, pour la plupart sans espoir de retour<sup>(40)</sup>.



Chantier du tunnel d'Urbès en septembre 1944

1-Tunnel - 2-Voie de chemin de fer inachevée - 3-Voie d'accès - 4-Entrée de tunnel (bassin de natation) - 6-Installation à carbide - 7-Transformateurs ; AEG 8 -WC - 9-Fosse de réparation des locomotives Diesel - 10-Bâtiment administratif - 11-Direction du chantier (Beauführung) - 12-Bains, douches et désinfection - 13-Déchets - 14-Forge - 15-Station d'épuration - 16-Bâtiment administratif - 17-Maison Bintner - 18-Scierie - 19-Maison Biassini - 20-Chauffage et fortification - 21-Sortie de secours - 22-Pont - 23-Couloirs latéraux (chauffage et aération) - 24-Cantine - 25-Eaux sortant du tunnel - 26-Ruisseau - 27-Cuisine des détenus du camp de concentration - 28-Maison privée - 29-30-31-Baraques du camp des "Ostarbeiter" - 32-Cuisine des "Ostarbeiter"

## Epilogue

La tourmente passée, la France panse ses plaies. Une œuvre immense de reconstruction est entreprise et le tunnel de Bussang ne fait pas partie des priorités fixées par la planification économique lancée par Jean Monnet après 1945. Cependant, les années passent, la situation générale du pays s'améliore et l'on peut recommencer à penser aux intérêts locaux. Une dernière fois, l'affaire du tunnel rebondit, tant il est vrai que, tel le serpent de mer, le projet maintenant séculaire refait surface en moyenne tous les trente ans. L'occasion va être fournie par un arrêté préfectoral en date du 19 février 1959 visant à faire procéder à une enquête administrative en vue du déclassement de la section de chemin de fer Saint Maurice-Wesserling. Dans un premier temps, le conseil municipal de Remiremont protestait unanimement contre ce projet de déclassement dans sa délibération du 14 mars 1959. Monsieur Jacques-Joseph Bammert, journaliste à **La Liberté de l'Est**, battait ensuite le rappel par une série d'articles, dans lesquels après l'historique de la question, étaient exposés les arguments économiques qui rendaient impérieux la reprise des travaux<sup>(41)</sup>.

Cette nouvelle campagne n'était vraiment, pour notre pauvre tunnel, qu'un chant du cygne. A l'heure où les transports routiers battaient en brèche l'influence du chemin de fer, où la tendance générale était à la fermeture des lignes secondaires, les arguments économiques ne tenaient plus. Rien ne put s'opposer à la décision finale qui sonnait le glas d'espérances séculaires. Plusieurs fois on avait cru aboutir, et toujours les aléas de l'histoire avaient fait obstacle. Et puisqu'il faut conclure, qu'il nous soit permis de le faire avec le sourire : le tunnel de Bussang ne vit jamais le jour !... C'était pourtant une bonne idée à creuser !

## NOTES

- (1) Cet article est paru pour la première fois dans l'Echo du Séquoia, n° 3/1987, bulletin de l'Amicale des anciens élèves du Collège Saint Joseph de Remiremont.
- (2) Nicolas Koechlin (Wesserling, 1781 - Mulhouse, 1852), industriel et homme politique alsacien, un des principaux artisans de la Révolution Industrielle dans le Haut-Rhin.
- (3) Stanislas BRESSON, Rapport sur la jonction de la Saône à la Moselle, Epinal, Gley impr., 1839.
- (4) C'est finalement cet itinéraire et cette vallée qui seront choisis.
- (5) Cet argument ne tiendra pas. Le tunnel d'Artzwiller par lequel la ligne Paris-Strasbourg passe sous le col de Saverne n'a que deux kilomètres de long soit 200 m de plus que le projet de Saint-Maurice-Sewen.
- (6) Procès-verbaux des délibérations du Conseil Général des Vosges - 1841.
- (7) Il s'agit peut-être de Ferdinand Koechlin, fondateur à Mulhouse en 1848 d'une maison de commission. Cf. Histoire documentaire de l'industrie à Mulhouse, 1902, P. 981.
- (8) VAUQUESAL-PAPIN, Historique des Voies Ferrées dans le Département des Vosges La Vie du Rail, N° 1327.
- (9) Pierre HEILI, le banquet du chemin de fer ou l'arrivée du train à Remiremont sous le Second Empire, Joson, l'Almanach des Vosges 1986, P. 184 à 187.
- (10) Elle sera mise à deux voies en 1889, puis réduite à nouveau à 1 voie d'Arches à Remiremont après la guerre.
- (11) Voir à ce sujet, Pierre HEILI, l'avenue Julien Méline, histoire d'un quartier de Remiremont... in l'Echo du Séquoia, N° 1, juin 1985, P. 3-9.

- (12) VAUQUESAL-PAPIN, La Vie du Rail.
- (13) VAUQUESAL-PAPIN, La Vie du Rail.
- (13 bis) Ce projet n'était pas nouveau. Dès 1842, il avait été étudié par M. COLIN, ancien agent voyer du département dans un Rapport relatif à la percée du col du Mont d'Oderen (Vosges) sur le val de Saint-Amarin publié à Raon l'Etape par l'imprimeur J.C. Docteur. Plaquette introuvable seulement connue par les déclarations d'imprimeurs conservées aux A.D. (8 T 12).
- (14) A. MARX, Chemin de fer de Remiremont à Mulhouse. Avant-projet d'un chemin de fer reliant la ligne d'Epinal à Remiremont au réseau des chemins de fers de Haute-Alsace, s. l., 1867, in-folio, 16 p.
- (15) Il convient de faire remarquer qu'au même moment on bataillait ferme dans les Vosges du Nord pour obtenir la percée et que le même Conseil Général des Vosges s'était également prononcé en faveur du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, le seul qui, en définitive, sera effectivement réalisé entre les deux guerres mondiales (aujourd'hui transformé en tunnel routier).
- (16) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit.
- (17) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit.
- (18) Registre de délibérations de la Ch. Cons. des Arts et Métiers, Bibliothèque Municipale de Remiremont.
- (19) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit.
- (20) Rapport de l'ingénieur Bian en faveur d'une ligne par Masevaux (Bibl. de Remiremont, brochure V 305).
- (21) Le Chemin de Fer arrivait déjà jusqu'à Wesserling.
- (22) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit.
- (23) Séré de Rivières, général français (1815-1895) conçut l'ensemble du système défensif qui, de Belfort à Verdun en passant par les forts de la Haute-Moselle (Rupt et Remiremont) et par ceux d'Epinal et de Toul, devait barrer la route à d'éventuels envahisseurs.
- (24) Sur Henri Géliot qui fit bâtir le château qu'occupe actuellement Saint-Joseph, voir notre article dans l'Echo du Séquoia, N° 1 et Georges Poull - L'Industrie textile vosgienne 1765-1981, P. 379.
- (25) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit.
- (26) Supplément à l'Industriel Vosgien, juillet 1878.
- (27) Georges PERRIN, **Petit Historique du Village de Thiéfosse**, Cornimont, Girompaire, 1967 - P; 23.
- (28) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit.
- (29) Les renseignements sur les coûts des lignes et leur date d'ouverture sont tirés de Léon LOUIS, **Dictionnaire du département des Vosges**, Tome V, 1889, P. 256 et suiv.
- (29 bis) M. Georges POUILL a raconté l'histoire de cette ligne dans sa chronique sur Rupt-sur-Moselle aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles paru dans les **Bulletins paroissiaux de Rupt** de novembre et décembre 1986.
- (30) Léon LOUIS, op. cit.
- (31) C. DUSSAUX, Un érudit vosgien, Charles Friry, **Le Pays Lorrain**, 1966, N) 1.
- (32) **La Percée des Vosges**. Rapport général présenté aux ministres... par le Comité Commercial Franco-Allemand... Paris, 1909.
- (33) **La Percée des Vosges**. Rapport sur le projet Bussang-Kruth-Wesserling... au nom de la vallée de la Moselle. Remiremont, Henri Haut impr., 15 p. Ce rapport figure également dans l'ouvrage cité précédemment.
- (34) Percée des Vosges. Projet de jonction - chemin de fer de la Haute Alsace à la Haute Lorraine. Rapport sur l'ensemble du projet présenté par la commune de La Bresse, Cornimont, Girompaire, imp., 1909, 4 P., 1 carte.
- (35) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit.
- (36) VAUQUESAL-PAPIN, op. cit. Curieusement, Vauquesal-Papin, dans son article au demeurant fort bien documenté, ne touche pas un mot du début des travaux de Bussang qui vont suivre.
- (37) A. GIBERT, J. BANAUDO, **Trains oubliés**, vol. 1, Alsace-Lorraine-Est, Editions du Cabri, 1981, P. 25.
- (38) Plaquette de 8 pages éditée par le **Comité des Percées des Vosges**, fbg Sainte-Catherine à Nancy, en juin 1937.
- (39) A. GIBERT, J. BANAUDO, **Trains oubliés**, op. cit.
- (40) Nous devons tous ces détails inédits à l'obligeance de M. le Docteur Hoerber, Conservateur du musée de Saint-Amarin, qui a bien voulu nous autoriser à utiliser le témoignage écrit d'un ancien détenu.
- (41) **La Liberté de l'Est**, 9, 10 et 11 avril 1959.

