

EXPO  
SITION

VILLE DE MUNSTER  
(ALSACE)



# LA VALLÉE FÊTE LES 150 ANS DE SON TRAIN 1868 2018

SALLE DE LA LAUB  
À MUNSTER

DU 4 AU 17 JUIN 2018

OUVERT TOUS LES JOURS  
DE 14 H À 18 H

ENTRÉE LIBRE



WWW.MUNSTER.ALSACE - ET SUR FACEBOOK MUNSTEREVENT' f



### **Après la dynastie industrielle Hartmann en 2016 et l'abbaye de Munster en 2017, c'est la ligne de chemin de fer de la Vallée qui est à l'honneur de l'exposition 2018 de la Ville de Munster !**

Le train fait actuellement la une de l'actualité, entre grèves et projet de réforme. Pour notre vallée, c'est une péripétie de plus dans une histoire mouvementée : de la construction de la ligne, aux projets de percée des Vosges, jusqu'aux craintes de fermeture ! Si la ligne est aujourd'hui sauvée et modernisée, c'est grâce à l'engagement de citoyens, de cheminots et d'élus, à commencer par ceux du Conseil Régional d'Alsace au moment du transfert de la compétence ferroviaire en 1997. Alors que de nombreuses autres lignes ont été fermées au fil des décennies, Munster et sa Vallée disposent toujours de cet outil indispensable aux déplacements des habitants, mais aussi au développement économique et touristique.

Dès 2001, alors conseiller municipal, j'avais milité pour la création de l'arrêt au Badischhof et un meilleur cadencement de la ligne. À partir de 2008, nous avons engagé avec la municipalité un vaste plan de réaménagement de la gare et de tout son quartier : nouvelle place de la gare, nouveau parking, achèvement du périscolaire, aire de campings cars, rénovation du Parc Hartmann, implantation par la Communauté de Communes de son nouveau siège... La « 5<sup>ème</sup> entrée » de Munster est devenue un beau point d'accueil pour notre Ville !

Hier, le train était surtout vu par les pouvoirs publics comme un coût. Aujourd'hui, il incarne la modernité et l'écologie. C'est dans le même esprit de promotion de l'environnement que la Ville de Munster investit actuellement en faveur des déplacements doux, piétons et cycles.

À terme, j'espère voir une ligne électrifiée relier Metzeral à Colmar puis Ihringen, ville jumelée avec Munster, Freiburg et la Forêt-Noire ! Un objectif qui devrait commencer par la réouverture de la ligne Colmar-Freiburg, en cours d'étude dans le cadre des compensations de la fermeture de la centrale de Fessenheim, dossier géré actuellement par le Conseil départemental du Haut-Rhin. Je souhaite aussi que le transport collectif se poursuive en direction de la crête des Vosges, ne serait-ce que par un renforcement de la navette des crêtes, prolongement logique de la ligne de train.

Nous fêtons en 2018 les 150 ans de notre ligne de chemin de fer : un bel anniversaire, qui, je l'espère, en appellera beaucoup d'autres !

**Pierre Dischinger**  
*Maire de Munster*



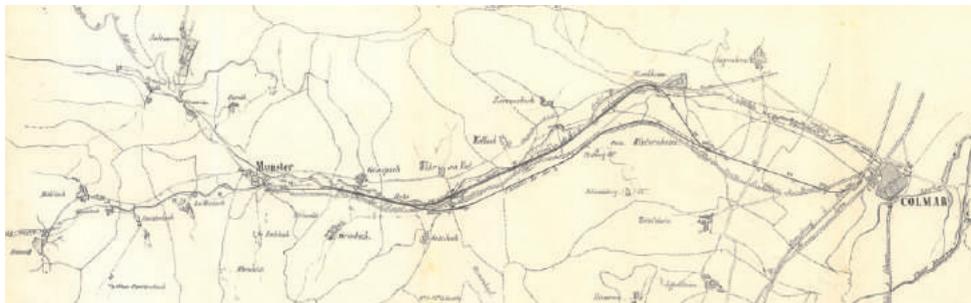
## PROJETS DE CONSTRUCTION D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER

**1839** : La vallée de Thann est la première à bénéficier de l'ouverture d'une voie ferrée en Alsace, nécessaire à son développement économique de l'industrie textile .

**1840** : **La question de la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Colmar à Munster est évoquée pour la première fois**, sous la plume d'un journaliste.

**1841** : Inauguration de la ligne Strasbourg-Bâle.

**1855** : **Le premier projet de construction d'une ligne Colmar-Munster** paraît dans une étude réalisée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Stoecklin. Cette étude voit le jour grâce à l'action d'un comité siégeant à Colmar. Y figurent notamment A. Kiener (président), manufacturier à Colmar, E. Braun (vice-président), manufacturier, maire de Luttenbach, Frédéric Hartmann-Metzger, ancien pair de France, Jacques Hartmann manufacturier à Munster. Le premier tracé de ligne Colmar-Munster suit le cours corrigé de la Fecht, partant de Colmar passant par Wintzenheim, Turckheim, longeant la Fecht pour arriver à son terme à Munster, quartier de l'Elm. Il restera sans suites.



▲ *Chemin de fer et endiguement de la Fecht. Avant-projet - Plan général du tracé, par l'ingénieur Stoecklin, 1855*  
© Archives Municipales de Munster

**1860** : La question de l'établissement d'une voie de chemin de fer est réactivée grâce à l'action d'un nouveau comité établi à Colmar, formé majoritairement d'industriels. Le manufacturier Frédéric Hartmann, maire de Munster depuis 1857, en est la cheville ouvrière. Frappé par l'absence d'une communication par rail dans les Vosges centrales, préjudiciable à l'expansion économique, **Frédéric Hartmann entreprend une campagne en faveur de la traversée médiane des Vosges**. La vallée de Munster semble dans ce cas prédestinée au parcours d'une ligne reliant Paris à Vienne. Il ne perd cependant pas de vue les besoins immédiats et pousse activement à la réalisation matérielle du tronçon Colmar-Munster, amorce de son grand projet international.

**1861** : Dans le mémoire présenté par le comité pour **l'établissement d'une ligne de Paris à Vienne**, le tracé de la ligne diffère du projet de 1855. Il prévoit un passage au sud de Logelbach, une traversée de la Fecht entre Turckheim et Zimmerbach, une poursuite du tracé au nord des communes de Walbach, Wihr-au-Val et Gunsbach, aboutissant au Dubach où l'on prévoit la construction de la gare de Munster, le tracé se poursuivant au-delà de Munster. Ce projet ne sera jamais exécuté, victime de luttes d'influences et des rivalités entre la plaine (Colmar-Neuf Brisach) et la montagne (val Saint Grégoire).

**1865** : Grâce à l'action et aux arguments développés par l'industriel munstérien Frédéric

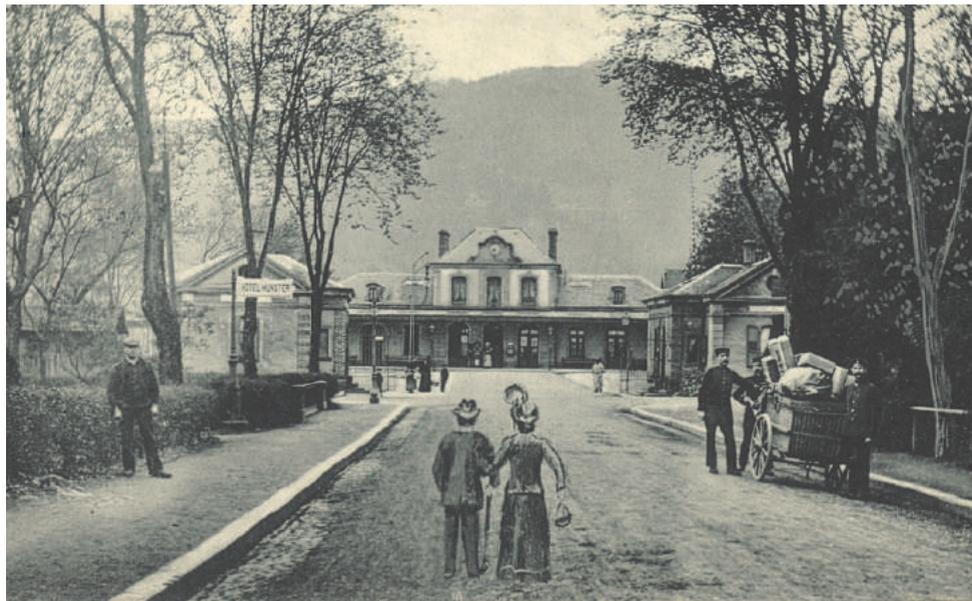
Hartmann, **une enquête préalable relative à l'avant-projet de ligne Colmar-Munster est ouverte sur décision ministérielle du 22 avril.** Malgré l'opposition de la vallée de la Weiss et le conflit d'intérêts entre les communes de Turckheim et Wintzenheim concernant l'emplacement de la gare à l'entrée de la vallée, l'avant-projet de voie ferrée est reconnu d'intérêt public. Avant même d'obtenir l'autorisation officielle pour l'exécution des travaux, la Ville de Munster confie l'exploitation de la ligne à la compagnie de l'Est, selon les clauses d'un traité conclu le 22 novembre.

## RÉALISATION DE LA LIGNE COLMAR-MUNSTER

**1866 : Par décret impérial du 5 août 1866, la Ville de Munster est autorisée à pourvoir à l'exécution de la ligne de chemin de fer** dont le nouveau tracé délaisse l'agglomération de Wintzenheim. Le Conseil Général ayant statué en faveur de Turckheim, considérant que son tonnage de marchandises tant industriel que commercial est supérieur à Wintzenheim. Pour la réalisation du projet, la Ville de Munster contracte un emprunt de 2 000 000 Frs remboursable en 45 ans. La dépense totale de construction de la ligne est estimée à 3 130 000 Frs et bénéficiera de subventions du Département et de l'Etat.

**1867 :** Le 20 juin, le projet des entrepreneurs Théodore Simette de Nancy et Auguste Tondeur de Sarreguemines est approuvé par le Préfet du Haut-Rhin. Les discussions continuent cependant concernant le choix de l'emplacement de la gare à Munster, entre le quartier de l'Elm et la Pfistermatt dont le terrain doit être rehaussé. **La Pfistermatt sera finalement retenue.** Les travaux débutent en juillet.

**1868 :** La voie ferrée est posée de Colmar au pont sur la Fecht à Munster en juillet. Le 3 décembre, **la ligne de chemin de fer d'intérêt local Colmar-Munster est ouverte à la circulation.**



▲ *La gare de Munster avant la Première Guerre mondiale* © Collection M. et Mme Bernard Zindt (Menschter Kartla)

La voie est d'une longueur de 18,8 km, sans compter les 1 700 mètres en gare de Colmar qui appartiennent à la Ville de Munster et constituent une voie d'arrivée distincte des trains de Munster.

**1869** : Une inauguration officielle est prévue pour le mois de mai, mais Frédéric Hartmann ayant été battu à la députation, c'est une **fête strictement locale qui aura lieu les 25 et 26 juillet**. La dépense totale pour la construction de la ligne étant plus élevée que prévu, la Ville de Munster contracte un nouvel emprunt. Dès la première année d'exploitation par la compagnie de l'Est, le bilan s'avère néanmoins positif.

**1870-1872** : **La guerre qui éclate entre la France et la Prusse au cours de l'été 70, va stopper brutalement l'exploitation de la ligne**. Du fait de l'incorporation de l'Alsace à l'Empire allemand, la compagnie de l'Est, compagnie française n'est plus autorisée à reprendre l'exploitation de la ligne. Privée des recettes d'exploitation et des soldes des subventions devant être versées par l'état français **le conseil municipal de Munster, en date du 5 décembre 1871 décide de vendre la voie ferrée à l'Empire allemand**.

### PROLONGATION VERS METZERAL

**1893** : Pour des raisons économiques mais également pour une meilleure circulation des personnes, les communes en amont de Munster obtiennent une **prolongation de la ligne de chemin de fer jusqu'à Metzeral**. Il s'agit avant tout au trafic né de la création d'industries textiles au-delà de Munster (tissage Haussmann Frères et Cie à Breitenbach, tissage Hartmann à Muhlbach, filature de coton de la firme Immer-Klein à Metzeral).

**1904** : Soucieux de répondre aux besoins croissants de transport de marchandises lié au développement de l'usine textile Immer-Klein, implantée sur son ban communal, **le conseil municipal de Sondernach, inscrit à son budget une somme de 30 000 marks pour l'achat des terrains nécessaires à la prolongation de la ligne**. Cette dernière ne sera cependant jamais prolongée au-delà de Metzeral.

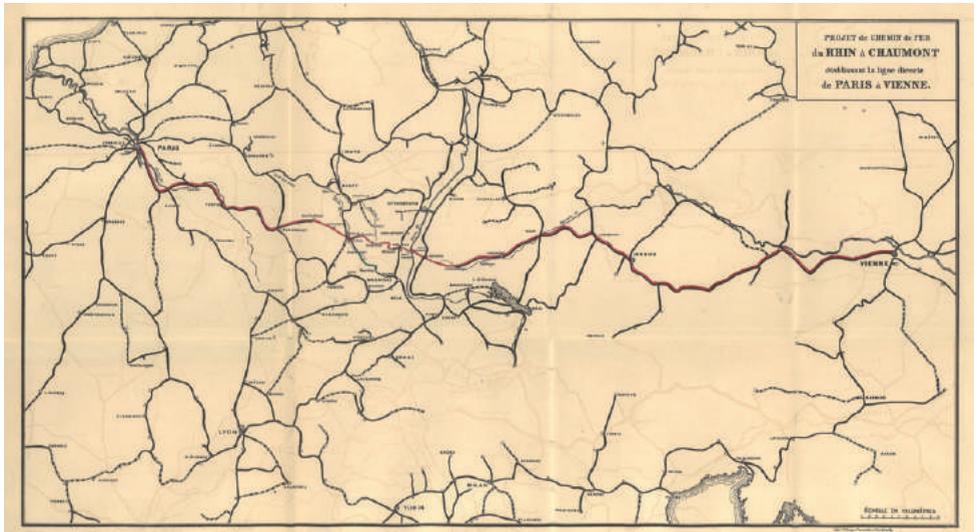


▲ Metzeral et sa gare avant la Première Guerre mondiale © Collection Jean-Martin Bato

## DE PARIS À VIENNE PAR MUNSTER !

**1849-1852** : La **première percée ferroviaire des Vosges** a lieu dans le cadre de la construction de la ligne de chemin de fer Strasbourg-Paris passant par Saverne.

**1860-1861** : Pour des raisons d'expansion économique et commerciale les industriels du Haut-Rhin et des Vosges souhaitent depuis des années le percement de la barrière des Vosges. Afin que les projets aboutissent, des comités sont créés, y figurent des manufacturiers et des élus qui travaillent sur des projets de tracés et agissent pour leurs exécutions.



▲ *Projet de chemin de fer de Paris à Vienne, 1861* © Archives Municipales de Munster

Parmi les principaux comités se trouve celui de Sainte-Marie-aux-Mines qui agit pour un percement Sainte-Marie-aux-Mines à Saint-Dié, celui de Mulhouse qui demande le percement par Thann - Remiremont et celui de Colmar qui souhaite la réalisation d'un chemin de fer des Vosges au Rhin. Ce dernier comité propose un percement médian des Vosges de dimension internationale : **une ligne de chemin de fer du Rhin à Chaumont, établissant la ligne directe de Paris à Vienne, ligne qui passerait par Munster-Gérardmer.**

**Frédéric Hartmann, industriel, Maire de Munster, est vice-président et la cheville ouvrière de ce comité.** Ce dernier dépensera toute son énergie pour la réalisation de son rêve de voie ferrée internationale, passant par la vallée de Munster. Frédéric Hartmann ira jusqu'à demander une audience à l'empereur Napoléon III. L'Empereur le recevra, mais l'ardeur de l'industriel se heurtera très vite, notamment, aux intérêts concurrents des puissants industriels mulhousiens qui défendent le projet de percement Thann-Remiremont.

## RELIER MULHOUSE ET MUNSTER PAR WILDENSTEIN

**1868** : La ligne Colmar-Munster est ouverte à la circulation. Cependant, sur le dossier de percée, les luttes s'exacerbent entre les différents comités. Afin de tenter de trouver un terrain de conciliation, Frédéric Hartmann fait élaborer par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et le conducteur des travaux du chemin de fer de Munster, Gebhart, un nouveau projet de percée

des Vosges destiné à donner satisfaction à la fois à Mulhouse, Colmar, Epinal et Remiremont.

**Ce projet propose de relier Mulhouse à Munster par la prolongation des lignes de Munster et Wesserling jusqu'à Wildenstein**, tout en créant une voie ferrée de Wildenstein à Remiremont. La réalisation de ce projet nécessite la construction de 2 tunnels, l'un derrière le village de Mittlach passant sous le Rothenbachkopf pour aboutir à Wildenstein, l'autre passant sous le massif du Bramont.

**1869** : Après le vibrant plaidoyer du rapporteur Frédéric Hartmann, **le conseil général du Haut-Rhin, réuni le 29 août 1869, se prononce majoritairement pour le projet de percement des Vosges** reliant Mulhouse et Munster par Wildenstein.

## ABANDON ET NOUVEAUX PROJETS DE PERCÉES

**1870** : La guerre qui éclate entre la France et la Prusse au cours de l'été 1870, met un terme brutal aux projets de percée des Vosges.

**1880** : Le 3 juin 1880, Frédéric Hartmann meurt à Paris. L'Alsace fait désormais partie de l'Empire allemand et, pour des raisons diplomatiques et financières, **le percement ferroviaire des Vosges n'est plus à l'ordre du jour**.

**1908** : La question du percement n'est cependant pas abandonnée aussi bien en France qu'en Alsace. Une « **commission de la percée des Vosges** », placée sous la présidence de Pierre Baudin, ancien ministre français des travaux publics, **est créée à Paris**, ainsi que plusieurs commissions locales, vosgiennes et alsaciennes.

**1909-1914** : Les commissions de percée travaillent sur 9 projets. 3 concernent la vallée de Munster : **relier Metzeral à Cornimont par Wildenstein et la Bresse, Metzeral par Kruth et Ventron ou encore Metzeral à Gérardmer**. La propagande est assurée par deux organes de presse, la « Revue d'Alsace et de Lorraine » et « La journée industrielle », quotidien de la production française.

## LA FIN D'UN RÊVE

**1919-1921** : « La commission de la percée des Vosges », qui a survécu à la guerre<sup>1</sup>, organise deux congrès dès 1919, l'un à Paris, le second à Colmar. Il s'agit alors de **relier plus intimement les provinces à la « Mère Patrie »**, en établissant des relations plus rapides et moins coûteuses par voie ferrée.

**1922-1926** : L'État français semble prendre en considération un avant-projet de percement présenté par l'administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. Approuvé par le conseil supérieur des chemins de fer, il est autorisé à être soumis à l'enquête publique. Sa réalisation nécessite des travaux d'ampleur, dont la construction de 3 souterrains, 1 viaduc de 32 mètres de hauteur et 12 arches pour le franchissement de la Fecht au droit de Mittlach. La Ville de Munster vote en 1924 une subvention de 100 000 frs au profit de l'Etat français. La Ville se déclare également prête à céder gratuitement le terrain nécessaire à l'agrandissement de la gare de Munster. **Cet avant-projet très coûteux restera cependant sans suite**.

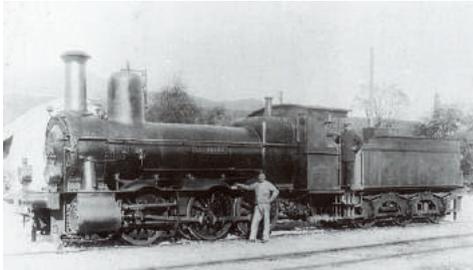
**1928-1937** : Deux percées seront réalisées plus au nord, Saales - Saint-Dié en 1928 et Saintes-Marie-aux-Mines - Saint-Dié en 1937.

---

<sup>1</sup> Aucun document déposé aux Archives municipales de Munster ne relate les événements liés à la ligne Colmar-Munster-Metzeral ou au projet de percée durant la Première et la Seconde Guerre mondiale.

# LA MATÉRIEL ROULANT SUR LA LIGNE DE 1868 À NOS JOURS

## 1868 - 1918



En 1890 (Zahnseisen-Wieland) © Société d'Histoire de la Vallée de Munster

◀ *Locomotives prussiennes type G2 avec 3 essieux moteur et un tender séparé.*

*D'autres locomotives ont dû circuler comme les G7 (040 B à la SNCF) avec 4 essieux moteur en fonction de la charge des trains. Ces locomotives tiraient des voitures à portières latérales à caisses en bois tôle comportant la 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classe.*

## 1918 - 1962



À Munster en 1956 © Collection M. et Mme Bernard Zindt

◀ *À partir de 1915, les locomotives prussiennes T18 (futur 232 TC à la SNCF) ont été construites et introduites sur les lignes du réseau d'Alsace-Lorraine. Ce sont elles qui ont assuré le dernier train à vapeur sur notre ligne en 1962. Ces locomotives ont aussi tiré les voitures à portières latérales, mais aussi, plus tard et jusqu'à la fin de la vapeur, les voitures dites « boîtes à tonnerre » (de l'allemand Donnerbüchsen). Ce surnom est lié au grondement fort des roues amplifié par la structure métallique.*

## 1960 - 1973



À Munster, s.d. © Collection Francis Meyer

◀ *À la fin de la vapeur les trains étaient alors tractés par des locomotives diesel de type BB 63000. Celles-ci tiraient toujours les antiques « boîtes à tonnerre », ainsi que d'autres modèles comme les Romilly ou des voitures à 3 essieux « Métallisées Sud-Est ». En hiver, il fallait adjoindre un fourgon chaudière pour assurer le chauffage des rames voyageurs. De temps en temps, il arrivait aussi que ces locomotives tractent des remorques d'autorails, et bien sûr les trains de marchandises.*



À Luttenbach, s.d. © Collection Francis Meyer

◀ *Dans la même période, les trains les moins chargés étaient assurés en autorail. Ce sont les De Dietrich X 42000, fabriqués dans les années 1930 qui assurèrent ce service.*

## 1973 - 2000



Gare de Metzeral, s.d. © Collection Claude et Marc Bobenrieth

◀ À partir de 1973 apparurent les autorails X 4300 « Caravelles » fabriqués par les ANF (Atelier du Nord de la France), les fameux « vanille-fraise » de la vallée. Ces autorails sont sortis d'usines une dizaine d'années plus tôt, en 1963, mais ils n'ont pas tout de suite été autorisés à circuler sur Colmar-Metzeral, précisément entre Munster et Metzeral, en raison de leur puissance limitée (425 ch) et de la forte rampe (20 mm/m) entre Munster et Metzeral. Ce n'est qu'en 1973, après une campagne d'essais, qu'ils ont obtenu une dérogation et qu'ils ont parcouru notre ligne jusqu'au fond de la vallée.

## FIN DES ANNÉES 1990



Entre Wühr-au-Val et Walbach, s.d. © Collection Claude et Marc Bobenrieth

◀ Des versions « modernisées » de ces autorails ont aussi circulé sur la ligne. Cette modernisation qui a porté sur la rénovation des équipements voyageurs et sur l'ajout de bouclier de protection sur les cabines de conduite ont alourdi l'engin. Le moteur n'ayant pas été remplacé, la rapidité de ces autorails ne s'est pas améliorée.

## 2000 - 2016



Un peu avant Walbach, s.d. © Collection Claude et Marc Bobenrieth

◀ En même temps que la ligne se modernisait, sont apparus les autorails De Dietrich X 73500 (surnommés, « suppos », « baleines » ou « saucisses » suivant les régions).

## 2016 À AUJOURD'HUI



À Munster en 2018 © Ville de Munster

◀ Et enfin, depuis avril 2016, les AGC (Autorails Grande Capacité) X 76500, fabriqués par Bombardier, ont remplacé les petits X 73500. Plus économiques à l'exploitation, leur capacité est également plus grande.

# LA CRÉATION DU QUARTIER DE LA GARE

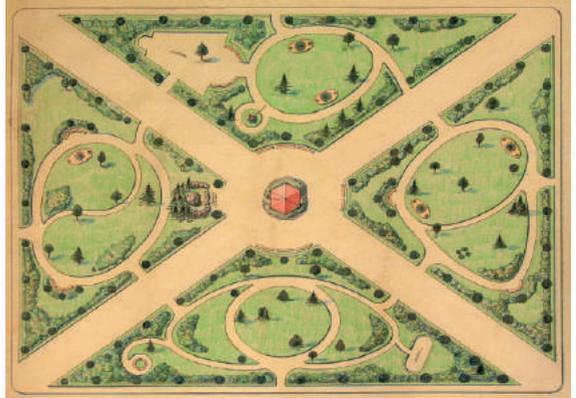
L'établissement d'une ligne de chemin de fer dans la vallée et son tracé répondent d'abord à des intérêts et des besoins industriels de circulation des marchandises.

Toutefois l'intérêt que représente le chemin de fer pour l'expansion touristique du territoire est très rapidement pris en compte comme en témoigne des articles du journal « Les Échos de la vallée de Munster » ou encore le guide « La Vallée de Munster et les Vosges centrales, guide du touriste » de Jean Bresch paru en 1871.

## LE QUARTIER DE LA GARE, NOUVELLE VITRINE DE MUNSTER

Dans le but d'offrir au visiteur une perspective accueillante dès son arrivée en gare, l'industriel et maire de Munster Frédéric Hartmann, **fait aménager le long de la rue de la gare, vers 1865, un parc municipal**, promenade plantée de conifères et d'arbres d'ornements, comportant aussi un kiosque à musique<sup>1</sup>.

La proximité de la gare est un argument publicitaire pour la société par actions, qui **en 1883, ouvre en face du parc municipal, « L'Hôtel de Munster »** (aujourd'hui « Grand Hôtel »), destiné à une clientèle bourgeoise. Des excursions, avec possibilité d'emprunter la ligne de chemin de fer Colmar-Munster, sont proposées à la clientèle.



▲ *Projet de réaménagement du parc en 1909*  
© Archives municipales de Munster



▲ *L'ancienne salle de concert et la gare de Munster, avant 1914* © Collection M. et M. Bernard Zandt

**En 1892, une salle de concerts est édifiée** à l'angle de la rue Sébastopol et de la Gare. Touchée par les bombardements au cours de la Première Guerre mondiale, elle a été rasée par la suite.

**En 1909, la ville décide le réaménagement complet du parc municipal.** On prend soin que les différents points du parc soit en perspective avec la gare.

Grâce à l'arrivée du chemin de fer, le quartier de la gare de Munster devient **un des beaux quartiers de la ville.**<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Le parc comportait, dès son établissement, un kiosque à musique qui fut détruit pendant la Première Guerre mondiale. Le kiosque actuel est celui de l'exposition artisanale de 1925.

<sup>2</sup> Le quartier a bénéficié d'une cure de rajeunissement en 2012 avec notamment un réaménagement des allées du parc Hartmann, la piétonisation du parvis de la gare et la création 68 places de parking à ses abords.

## UN TOURISME DYNAMISÉ

La compagnie des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, qui exploite les lignes régionales dès 1872, **n'a de cesse de multiplier les dispositifs de réduction des tarifs, mettant en place un système de billets circulaires** (*Rundreisefahrkarten zum Besuche der Vogesen*) qui offrent des possibilités très étendues de visites des Hautes-Vosges.

À partir de 1902 sont mis en place des **billets du dimanche** (*Sonntagsfahrkarten*), délivrés les dimanches et jours de fête. Le prix du billet est celui d'un aller-simple, donnant droit au voyage du retour, le voyage ne devant pas être interrompu. Les billets du dimanche vont également dynamiser la fréquentation touristique de la vallée.

## OUVERTURE DE LA LIGNE DE TRAMWAY « MUNSTER-SCHLUCHT »

L'ouverture en 1907 d'une ligne de tramway électrique qui relie la gare de Munster au col de la Schlucht en une heure, va constituer un nouvel atout pour le développement du tourisme. Cette nouvelle ligne prévoit lors de sa mise en circulation en 1907, 9 trains par jour en été et 15 trains dans les deux sens les dimanches et jours fériés.

Surnommé « Tramway des crêtes », il rendait les sommets accessibles à tous. Il transporta près de 410 000 voyageurs en 7 ans d'exploitation. Victime de la Première Guerre mondiale, il ne fut pas reconstruit après la guerre.



▲ *Le tramway en gare de Munster* © Collection Laurent Schaffhauser

## PERTURBATIONS SUR LA LIGNE

**1952 : Des rumeurs de fermeture de la ligne Colmar-Metzeral inquiètent les élus de la vallée.** Cette fermeture faisait partie des propositions de la SNCF contenues dans son contrat de plan de transport du Département du Haut-Rhin. La ligne est finalement maintenue.

**1970 : L'année est marquée par la suppression des trains voyageurs du dimanche** et leur remplacement par des bus malgré l'opposition motivée des syndicats CGT et CFDT. Usagers et parlementaires du Haut-Rhin estiment également que le transfert sur route nuit gravement au développement touristique et à l'ensemble de l'économie de la vallée.

**1971-1973 : La suppression définitive du trafic voyageur est évoquée dans la presse,** décision qui serait prise par le ministère des transports après des études statistiques. **La ligne échappe cependant à la fermeture** contrairement aux lignes Colmar - Neuf-Brisach et Sélestat - Sainte-Marie-aux-Mines.

**1979-1980 : La SNCF envisage la suppression de la ligne considérée comme peu rentable. Le maire de Metzeral André Kaesser la refuse catégoriquement.** Il demande aux maires des communes du canton de prendre une motion refusant énergiquement la fermeture de la ligne, puis crée le 13 juin 1979 un comité de défense de la ligne, composé d'élus des communes de la vallée et de cheminots. Des aménagements tenant compte des propositions du comité sont opérés avec la création de trains et décalages d'horaires. **La ligne est sauvée mais des trains de début et fin de journée sont transférés sur route.**

## DE NOUVELLES CRAINTES APPARAISSENT

**1990 :** En gare de Munster, il n'y a plus de fret depuis mai. Les cheminots CGT font part de leur crainte d'un abandon pur et simple de la ligne. Des suppressions de trains en début de matinée et fin de soirée ainsi que la fermeture du trafic le samedi après-midi, sont prévues pour être reportées au dimanche après-midi.

Le conseiller général du canton Jean-Georges Ham rappelle l'importance de la ligne, « à l'heure où la vocation touristique de la vallée est réaffirmée », qui « permet à de nombreux usagers de se rendre à leur travail, à des étudiants de suivre leurs cours » et à laquelle « la population locale de la vallée est farouchement attachée ». L'AFRPN Fecht<sup>1</sup> relaie ses propos auprès de la direction régionale de la SNCF.

**1991 : Un groupe composé d'usagers et de cheminots de la CGT refuse la logique d'abandon de la ligne et crée en juillet, l'APCM<sup>2</sup>.** A sa tête, l'utilisateur Francis Meyer, membre de l'AFRPN Fecht (président) et le cheminot de la CGT Serge Jaeggy (trésorier). L'objectif est de rendre la ligne plus attractive (meilleure grille horaire, correspondances, rétablissement de la circulation dominicale...) et de promouvoir la ligne comme moyen de transport d'avenir, mener des enquêtes, et susciter des initiatives.

**1992 :** Une majorité de conseils municipaux de la vallée vote une motion de soutien à l'action de l'association, à laquelle souscrivent tous les candidats aux élections cantonales.

L'APCM lance une enquête auprès des habitants de la vallée. Plus de 300 foyers y répondent. Un consensus se dégage en faveur de la modernisation de la desserte.

La SNCF n'étant guère motivée pour engager des investissements, des membres de l'APCM par la voix de Francis Meyer, envisagent une exploitation privée, ouverte à la concurrence.

<sup>1</sup> Association Fédérative Régionale pour la Protection de la Nature qui deviendra plus tard Alsace-Nature.

<sup>2</sup> Association pour la Promotion du Chemin de fer Colmar-Metzeral

Les cheminots de la CGT refusent l'idée d'affermage de la ligne à un privé qui selon eux entraînerait la fermeture de la ligne à moyen terme.

**1993** : Une majorité se dégage afin de se séparer des cheminots de la CGT, régulièrement opposés à toute proposition de développement de la ligne qui ne serait pas celle de la SNCF.

**1994** : **La ligne se trouve plus que jamais menacée de disparition.** En effet, le contrat de plan État-SNCF prévoit la disparition de 6000 km de lignes, dont celle de Colmar-Metzeral.

**1995** : Après un mouvement social, **le gouvernement sursoit aux fermetures de lignes.**

**1996** : **Fermeture du guichet de la gare de Munster** et mise en place d'un distributeur de billets régionaux, malgré l'opposition et la colère du maire Christian Wollbrett et du conseil municipal de Munster, de l'APCM et du syndicat des cheminots de la CGT. Plus de 500 personnes signent une pétition pour le maintien du guichet.

## LE TRAIN REMIS SUR LES RAILS

**1997** : Par décision gouvernementale, le **Conseil régional d'Alsace dont le président est Adrien Zeller, devient l'organisateur des transports ferroviaires régionaux.** Une étude commanditée en 1996 propose 3 scénarios pour la réorganisation de la ligne :

1/ maintien et rénovation de la ligne, mise en place de nouveaux autorails, de nouveaux arrêts et des fréquences plus nombreuses.

2/ maintien du rail jusqu'à Munster. Des cars prendraient le relais en amont.

3/ abandon de la ligne, remplacée par des autobus, après enlèvement des rails et bitumage. Le conseil de la CCVM s'exprime en faveur du scénario 1. *A contrario*, la municipalité de Munster propose d'utiliser l'emprise de la ligne pour y faire passer une déviation routière.

**La commission permanente du Conseil régional, où siège Hubert Haenel, sénateur et vice-président du Conseil régional, choisit à l'unanimité le scénario 1.**

**1998** : Le conseiller régional Jean-Louis Hoffet se présente aux élections cantonales face à Antoine Boithiot, conseiller sortant. Jean-Louis Hoffet fait de la défense de la ligne un de ses axes de campagne. Il échoue dans sa tentative, mais est nommé par le président du conseil régional Adrien Zeller, avec Antoine Boithiot réélu, co-président du **comité d'animation de la ligne de chemin de fer Colmar - Metzeral voulu par le sénateur Haenel.** Le premier objectif du comité d'animation est l'élaboration d'une grille horaire mieux adaptée, tenant compte notamment du nouvel arrêt de la cité scolaire d'Ingersheim.

**1999** : Après 30 ans d'absence, **retour des trains du dimanche** du 6 juin au 15 août. 1600 personnes sont transportées par les TER Nature à des tarifs spéciaux. Le Club Vosgien se charge d'organiser des randonnées pour les personnes arrivant dans la vallée.

À partir du 28 novembre, **le nouvel autorail** bleu et gris De Dietrich fabriqué dans les ateliers de Reichshofen, **est mis en circulation** pour la 1<sup>ère</sup> fois sur la ligne, mais seulement jusqu'au 31 décembre pendant les week-ends et dans le cadre des trains de Noël.

## RÉHABILITATION DE LA LIGNE

**2000** : **L'inscription de la réhabilitation de la ligne au contrat de plan état-région est votée.** Cette décision est saluée par le conseiller régional Jean-Louis Hoffet, l'APCM et son président Francis Meyer et les cheminots CGT.

L'expérience des TER Nature est renouvelée durant les dimanches de l'été. Le dispositif est complété par la mise en place, en partenariat avec le Parc Naturel Régional des Ballons



▲ Inauguration de la nouvelle desserte avec Hubert Haenel entouré des cheminots qui ont défendu la ligne de la vallée (extr. des DNA du 26 août 2000) - Archives APCM

des Vosges, de la « navette des crêtes » en bus, qui prend le relais des trains et permet l'accès aux crêtes vosgiennes.

La nouvelle desserte de la ligne est inaugurée le 26 août. **Il y a désormais 14 allers-retours, au lieu de 7 il y a 3 ans.** Le nombre de voyageurs augmente de 8 % de 1997 à 2000.

**2001 :** À la fin du mois de janvier, la livraison tant attendue des nouveaux autorails à classe unique De Dietrich a lieu. **La gare de Munster est rouverte au service commercial qui est accompagné du rétablissement toute l'année, des trains les dimanches et jours fériés.**

**2002 :** Sur proposition de Jean-Louis Hoffet, une étude technique et commerciale est votée par le Conseil régional. Le client potentiel est l'usine d'embouteillage VALON de Metzeral, qui fait circuler quotidiennement entre 80 et 120 camions et possède l'emprise foncière nécessaire pour la création d'un embranchement ferroviaire.

**Les travaux de rénovation commencent à l'été.** Ils concernent l'adaptation de la structure au relèvement de la vitesse et à l'accroissement du trafic.

**2003 :** **Le nouveau quai de Saint-Gilles ainsi que le nouvel arrêt Munster Badischhof sont inaugurés** le 15 décembre en présence du président de la Région Alsace Adrien Zeller qui rend hommage aux deux présidents du comité d'animation de la ligne, Antoine Boithiot et Jean-Louis Hoffet. Cet arrêt était une proposition forte du groupe « Une chance pour Munster » représenté par Pierre Dischinger, alors conseiller d'opposition. Le nombre de passagers passe de 201 000 à 448 000 en quelques années.

**2004 :** En marge du comité d'animation de la ligne, **un collectif « fret vallée de Munster » est créé** en octobre, composé, de membres de l'APCM, de cheminots de la CGT, d'ALSACE-NATURE, de parents d'élèves FCPE, du PS et du PCF. L'usine VALON n'est cependant pas prête à envisager le passage au fret, invoquant le coût trop élevé des tarifications de la SNCF et des créneaux qui limitent le transport à l'équivalent de 20 camions par jour.

**2005 :** **Fin des travaux de modernisation de la ligne** et inauguration le 19 novembre des abords de la gare de Metzeral. **La fréquentation a augmenté de 50 % par rapport à 1993.**

## UN AVENIR À CONSTRUIRE

**2012 :** Avec le double objectif de renforcer l'attractivité de la ligne tout en améliorant le confort des usagers, le conseil municipal de Munster sous le premier mandat de Pierre Dischinger, Maire, a souhaité lancé de **grands travaux d'aménagement de la gare** par la création d'un parvis et d'un nouveau parking (68 places) notamment pour répondre à l'essor



▲ Inauguration le 23 juin 2012 des nouveaux aménagements de la gare de Munster dont la nouvelle place baptisée « Adrien Zeller » qui rend hommage et salue le soutien indéfectible de l'ancien président du Conseil régional pour le maintien et le renforcement de la ligne TER, en présence notamment de Pierre Dischinger, maire de Munster, Philippe Richert, Président du Conseil régional, Huguette Zeller, conseillère régionale, épouse de feu Adrien Zeller, Jacques Cattin, conseiller régional, Jean-Louis Christ, député, Michel Loth, directeur de la Région SNCF Alsace © Ville de Munster

du covoiturage. Cette opération ambitieuse a été rendue possible grâce au Programme d'Aménagement des Gares de la Région Alsace (investissement de plus d'un million d'Euros dont 450 000 € pour la seule Ville de Munster). Parallèlement **la Région Alsace et la SNCF envisagent**, suite à des campagnes de comptages, **de supprimer entre 9 h et 16 h, 30 à 40 % des 40 trains** qui desservent en semaine la vallée. L'APCM et les cheminots de la CGT protestent conjointement. Une pétition signée par près de 2 000 usagers est présentée en comité de ligne le 21 juin par le cheminot Serge Jaegy, candidat aux élections cantonales partielles. Des échanges ont lieu en coulisse avec les élus de Munster. Deux jours plus tard, soit le 23 juin, **lors de l'inauguration des nouveaux aménagements de la gare de Munster, Philippe Richert, président du Conseil régional, annonce qu'aucun train ne sera supprimé.**

**2013 :** Pierre Hartmann devient Président de l'APCM. Il tisse des relations de partenariat avec la nouvelle Direction des Transports de la Région Alsace puis Grand Est et la Direction Mobilités TER de la SNCF.

**2015 :** En novembre, invoquant des raisons de sécurité, l'établissement public ferroviaire du ministère des transports décide d'interdire, la circulation des trains en unité simple X 73500. L'APCM et les cheminots de la CGT mobilisent alors des élus de la vallée et des usagers le 6 novembre devant la gare de Munster. Les trains sont rétablis le 13 décembre.

**2016 :** En avril, les AGC X 76500, fabriqués par Bombardier, sont mis en circulation. Grâce aux nouveaux dispositifs lancés dans les années 2000, la ligne obtient aujourd'hui l'un des meilleurs taux de régularité du territoire alsacien.

## BIBLIOGRAPHIE

- LESER Gérard & JACQUAT Gérard, *La photo au service de l'histoire*, vol. 1, 2, 4, 5
- SCHWARZ Frank, *Les usages nouveaux de la montagne dans les Hautes-Vosges, de la fin du Second Empire à la veille de la Première Guerre Mondiale*, mémoire de maîtrise, sous la direction de François Igersheim, U.F.R. des Sciences Historique de l'Université Marc Bloch de Strasbourg, Septembre 2002
- *Annuaire de la Société d'Histoire du Val et de la Ville de Munster*, 1961, 1968, 1974
- *La vallée fête son train* (brochure), 1988

## SOURCES

- Archives municipales de Munster : Fonds Emig (dossiers cote O II 223) / registres des délibérations du conseil municipal (1855-1900) / dossiers 66, 90, 129, 540 (années 1960 à nos jours) / Revue de presse de la ville de Munster (années 1990 à nos jours)
- Archives municipales de Sondernach : registre des délibérations du conseil, 1904
- Archives de l'APCM (Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral) : coupures de presse, correspondance, comptes rendus de réunions, rapports de conclusions du comité d'animation de la ligne, des années 1990 à nos jours

## REMERCIEMENTS

*Fonds iconographique, prêts d'objets*

- Archives municipales de Colmar, Société d'Histoire du Val et de la Ville de Munster, Francis MEYER, Pierre HARTMANN (Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral), Jean-Martin BATO, Claude et Marc BOBENRIETH, André CALDERARA, Claude GERRER, Xavier INGUENAUD, Didier LEROY, Gérard MARCHAND, Patrick PERROT, Laurent SCHAFFHAUSER, Benoît SCHLUSSEL (Société d'Histoire et d'Archéologie Wickram de Turckheim), R. SIEGENTHALER, Bernard ZINDT (*Menschter Kartla*)



Découvrez la vidéo  
de la ligne tout en images  
et à travers le temps  
[bit.ly/150ans-train-vallee](https://bit.ly/150ans-train-vallee)

