



< à Lusse en 1937

LA PERCEE DES VOSGES

NAISSANCE ET RENAISSANCE DU TUNNEL DE SAINTE-MARIE-AUX-MINES



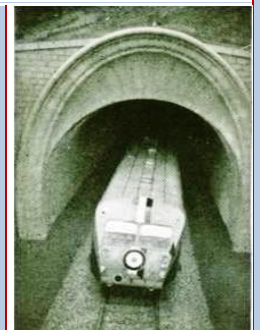
à Sainte-Marie-aux-Mines >

Depuis le VIII^e siècle, une route relie par le col de Sainte- Marie-aux-Mines (772 m d'altitude) la plaine alsacienne et le versant lorrain du massif des Vosges. Rappel de quelques étapes des aménagements ultérieurs de ce passage :


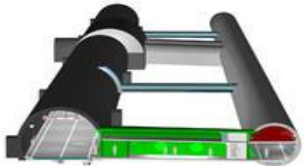
1756	Construction de la route dans son emprise actuelle.
Dès 1840	Les industriels de la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines, économiquement prospère grâce au textile, s'intéressent à l'aménagement de la RN 59, voie d'échanges commerciaux vers la Lorraine. La circulation ralentie par les fortes pentes (6 à 10%) et souvent impossible en cas de neige et de verglas doit être améliorée. Deux solutions sont envisagées : redéfinir un profil de route en allongeant le tracé pour diminuer la pente ou percer un tunnel. La Révolution de 1848 interrompt ces réflexions.
1864	Le chemin de fer arrive de part et d'autre du col ; ainsi, la ligne ferroviaire alsacienne de Sélestat se termine à Sainte-Marie-aux-Mines, au pied du massif.
1866-1867	Vingt-deux tracés de tunnels sont alors imaginés, longs de 2 à 4 km, pour prolonger cette voie ferrée vers l'ouest. Huit sont étudiés par le Conseil des Vosges. La guerre franco-prussienne et l'annexion de l'Alsace mettent un terme à ces projets.
1904-1905	L'idée est relancée par la municipalité de Saint-Dié (France) et celle de Sainte-Marie-aux-Mines (en territoire allemand depuis 1871) qui saisit le 'Comité Commercial Franco-allemand'
1905-1909	Plusieurs formules sont étudiées : l'ingénieur Laubi propose un tunnel de 5,3 km et l'ingénieur Fischer trois tracés plus courts mais plus pentus. La Première Guerre Mondiale ajourne toute entreprise.
1918	Une fois l'Alsace rendue à la France, les espoirs de tunnels renaissent. Les municipalités intéressées par la traversée des Vosges relancent le projet et votent des subventions. Du sud au nord, trois projets sont avancés : Saint-Maurice ↔ Wesserling, Cornimont ↔ Metzeral et Saint-Dié ↔ Sainte-Marie-aux-Mines.
19/06/1920	A la demande du G ^{al} Bourgeois, maire de Sainte-Marie et sénateur du Haut-Rhin, le ministre des Travaux Publics Paul Doumer dépose une proposition de loi concernant les trois projets encore en concurrence.
1923	Le G ^{al} Bourgeois et Albert Koenig, président de la Société Industrielle, déposent sur le bureau de M. Le Trocquer, ministre des Travaux Publics, le tracé provisoire d'un tunnel entre les communes de Sainte-Marie-aux-Mines (Haut-Rhin) et Lusse (Vosges).
1924	L'ingénieur Burghardt propose une formule qui limite la pente à 1% et permet une vitesse plus élevée : une nouvelle ligne ferroviaire à partir de Colmar, avec un tunnel de 3 km vers Kaisersberg, un second de 11,5 km avant Sainte-Marie-aux-Mines et un troisième de 8 km vers l'autre versant du massif. Il n'y sera pas donné suite mais on en retiendra le principe d'un <i>tunnel de base</i> plus long mais d'un accès plus facile, abandonnant ainsi l'idée de <i>tunnel de façade</i> précédemment suivie.
1930	Le projet de percée est arrêté. Charles Régnault, sous-directeur des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine, qui a participé aux projets dirigera les travaux.
1933-1937	Mise en chantier du tunnel ferroviaire entre les gares de Sainte-Marie-aux-Mines (Haut-Rhin) et Lesseux-Frapelle, sur la commune de Lusse (Vosges) : 6950 m de long, 3% de pente, une largeur prévue pour 2 voies facilitant la ventilation (mais une seule est posée en l'attente de l'évolution d'un trafic qui en nécessiterait une deuxième). 2600 mètres sont creusés en 1934. Achèvement en mai et inauguration le 8 août 1937 : le Président Albert Lebrun descend du premier autorail empruntant le tunnel. Sur cet axe qui relie ainsi Nancy à Fribourg-en-Brisgau par Saint-Dié et Colmar, des autorails rapides Colmar ↔ Nancy assurent la correspondance avec les trains express de la ligne Paris ↔ Strasbourg.
1938	Inauguration de la nouvelle gare de Sainte-Marie-aux-Mines.
1943-1944	Courte exploitation jusqu'à la seconde guerre mondiale L'Allemagne transforme le tunnel en usine souterraine. Des déportés, la plupart de Slovanie, y forment un commando dépendant du camp de concentration du Struthof ; Avant d'être évacués vers Dachau en 1944, ils fabriquent des pièces de moteurs d'avions et de fusées V1. La population locale améliore un peu leur sort, des gestes qui seront en 1966 à l'origine d'un jumelage avec la commune slovène de Trzic.
1945-1960	Remise en service à la fin de la guerre mais le gel des eaux infiltrées rend difficile la circulation des trains et le trafic, déjà concurrencé par la route, se développe peu.



Monument aux Slovènes



Sortie de l'autorail présidentiel (août 1937)

1960	Maire vosgien de la commune voisine de Colroy-la-Grande, conseiller général de Provençères et député, Maurice Lemaire, l'ingénieur polytechnicien qui fut directeur général de la SNCF et plusieurs fois ministre de la IV ^e République, reste une autorité dans les instances économiques : le gabarit initial de l'ouvrage le permettant, il propose son réaménagement en tunnel routier, une reconversion qui provoque de vifs débats entre les partisans de la route et ceux du rail...	
1966	Une société d'étude recherche une exploitation mixte impliquant un transbordement entre rail et route, qui pourrait, en devenant une société d'économie mixte, procéder aux transformations nécessaires...	
23/4/1973	Le Conseil d'Etat approuve la formule mais la Sté du Tunnel Maurice Lemaire se crée et une convention entre le ministère de l'Équipement, la SNCF et la Sté du Tunnel choisit la seule version routière !	
2 juin 1973	Le dernier train circule dans le tunnel.	
1973-1976	Les travaux (dépose des rails et du ballast, construction de la chaussée, usine de ventilation, éclairage et signalisation) coûtent 130 millions de francs de l'époque	
28/03/1976	Inauguration par le président de la République Valéry Giscard d'Estaing et Maurice Lemaire.	
	3400 véhicules l'empruntent chaque jour dont 40% de poids lourds ; le transport des grumes, hydrocarbures et autres matières dangereuses y est interdit. Ce sera le plus long tunnel routier du territoire national jusqu'à l'ouverture en 2009-2011 du duplex de l'A86 entre Rueil et Vélizy dans l'ouest parisien.	
1980	Les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et la Société du Tunnel (STLM) gèrent ensemble le tunnel	
01/01/1982	La STLM confie l'exploitation totale à APRR	
1996	APRR, organisme public avant sa privatisation en 2006, rachète la STLM et devient propriétaire du tunnel.	
01/3/2000	A la suite de l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc (24 mars 1999), le tunnel est fermé aux poids lourds : (transit international dévié vers les autoroutes A4 au nord et A36 au sud - transit intérieur par les cols de Bussang, du Bonhomme et de Saales). Fermeture totale pour travaux le 19 avril 2004.	
2004- 2008	 Le budget de la remise aux normes est de 180 millions d'euros dont 108 pour la galerie de secours percée parallèlement par un tunnelier (6500 m de long, 6 m de diamètre, 16 rameaux d'évacuation entre les deux tubes). Commencée début 2005, elle est achevée le 15 août 2007. Le coût total s'élèvera finalement à 300 millions d'euros.	
28/09/2008	Réouverture du tunnel baptisé ' <i>Maurice Lemaire</i> '. A l'entrée vosgienne, inauguration officielle par Christian Poncelet, président du Conseil Général des Vosges et du Sénat et Adrien Zeller, président du Conseil Régional d'Alsace. Côté alsacien : journée portes ouvertes, fête, et courses dans le tunnel.	
1/10/2008	Réouverture à tout type de trafic. Le péage est de 55,40 € pour les véhicules de 3 essieux et plus.	
2013	Réfections des enrobages côtés alsacien puis vosgien qui interrompent momentanément la circulation de nuit entre 21 h et 6 h. Les dépenses sont à la charge d'APRR qui a prévu l'entretien de l'ouvrage jusqu'au 31 décembre 2022, fin de la concession octroyée, laquelle pourra être reconduite ... Les élus locaux se préoccupent de la densité du trafic. La fréquentation passe de 500 véhicules par jour en 2009 à 2200 en 2013 (dont 250 poids lourds). Le quotidien <i>Vosges Matin</i> rappelle que sur les 4500 poids lourds qui franchissent chaque jour le massif, la plupart passent par les cols : 1200 à 1300 par le Bonhomme, 1700 par Bussang et 300 par le col de Sainte-Marie où leur circulation est pourtant interdite ! En octobre 2013, <i>FR3 Alsace</i> déplore le même constat : 300 camions par jour et plusieurs milliers par les cols vosgiens. En février 2014, sur <i>Les Dernières Nouvelles d'Alsace</i> on convient que cinq ans après la réouverture, l'ouvrage répond très bien à la sécurité des usagers, mais que sa fréquentation, bien qu'en augmentation, reste toujours faible.	
2014	Dans le double souci de rentabiliser financièrement l'exploitation et d'assurer une sécurité de plus en plus exigeante, le gestionnaire privé a établi un prix de péage dissuasif selon certains, prohibitif selon d'autres : 63,90 € pour les plus gros véhicules depuis février 2014 !	
Sources	<i>Cette chronologie a beaucoup puisé dans le diaporama de David BOUVIER, archiviste du Val d'Argent. Ce document, enrichi de clichés des premiers chantiers conservés par les archives locales, est conçu comme une exposition virtuelle réalisée à l'occasion de la réouverture du tunnel en 2008.</i> <i>Il est téléchargeable sur le site pps-mania.revolublog.co/pps-histoires.</i> <i>Une façon d'évoquer nos deux régions aux noms volontiers associés, séparées de tous temps par le relief et trop souvent par les vicissitudes de l'Histoire.</i>	