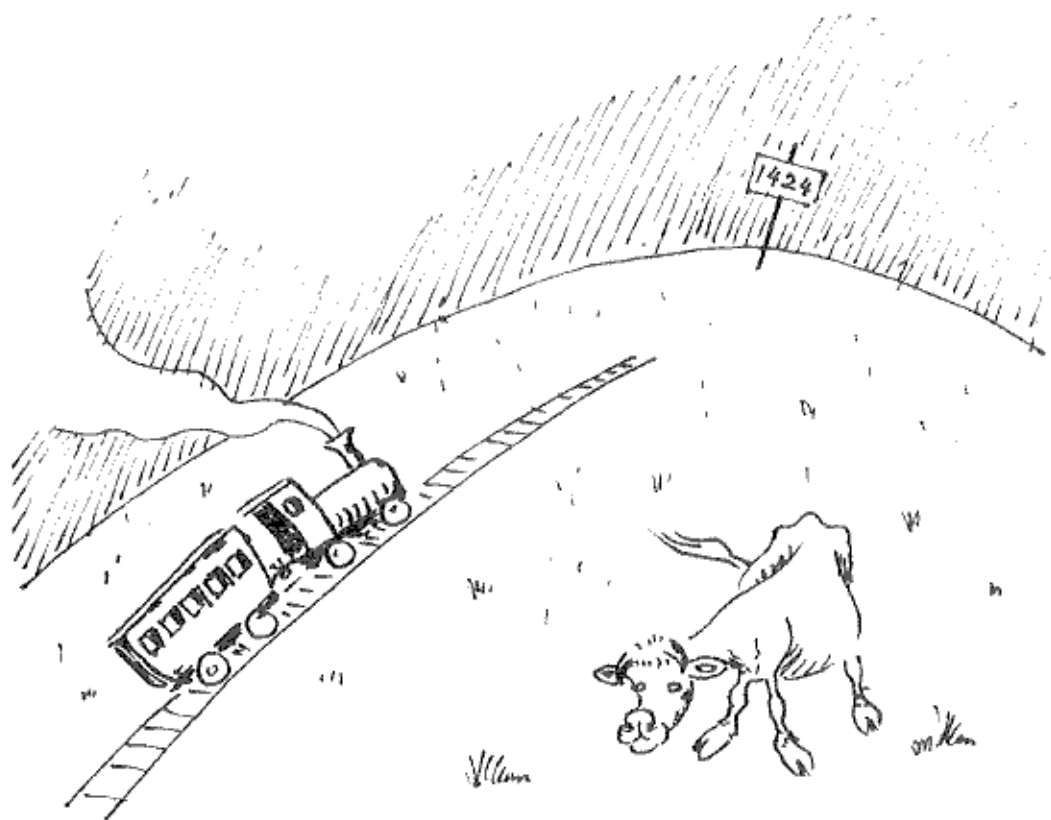


Le petit train du Grand Ballon

La presse régionale ne se fait pas
faute depuis une bonne décennie de nous
entretenir largement des projets les plus
audacieux - ce qui n'exclut pas la raison -
pour agrémenter nos forêts et sommets
vosgiens de charmes dont l'homme seul a
vocation de les équiper. Vous avez tout



appris sur les remonte-pentes du Super-Hofried, les cités résidentielles sur pilotis au Lac de la Lauch, l'autoroute de la cote 900, le casino du Treh et le Shopping-Center du Mordfeld.

Mais on vous cache encore quelque chose!

Un promoteur tout aussi avisé que bien d'autres n'a-t-il pas jeté sur le papier le tracé d'une voie ferrée assurant la liaison rapide et sûre, pittoresque de surcroît, non polluante et éminemment démocratique entre le Florival et le Grand Ballon? (Que nos voisins de la vallée de la "hur ne s'en offusquent pas : la jonction du Markstein à Kruth pourrait tout aussi bien se faire par Tramway, les accotements de la nouvelle route s'y prêtant parfaitement!!)

Nous manquons à vrai dire de renseignements précis quant à la consistance de ce projet original, mais le peu que nous en sachions doit être sans plus tarder livré à l'opinion publique - qui jugera!

Dans la mesure seulement où elle n'a pas déjà jugé voici 70 ans car - le moment est venu de le révéler - le dossier date des premières années de ce siècle. Et l'unique document parvenu à nous vient de surgir des archives forestières locales. Nous avons ainsi pu en extraire une carte au 1/25000, Edition prussienne de 1886, coupure "Lautenbach" portant des surcharges colorées : certains lavis de couleurs marquent les forêts. Mais sur la marge inférieure on lit cette mention manuscrite qui ne laisse aucune équivoque : "Belchenbahn von Lautenbach nach dem Belchen 17,5 kil. zu 6%". Cette mention renvoie à un trait de gouache rouge.

Or sur la carte un tracé de cette même couleur dessine une gracieuse courbe aux multiples inflexions entre la gare de Lautenbach et la proximité du refuge du sommet du Ballon. A l'échelle, sa longueur est bien de 17,5 kilomètres et entre ses extrémités, 400 mètres d'altitude en bas et 1.400 m en haut, la dénivellation correspond bien à une pente moyenne très voisine de 6 pour 100.

Il vous intéressera de reconstituer sur une carte cet itinéraire, ou plutôt de vous l'imaginer en parcourant un paysage dont la topographie vous est bien connue.

En voiture donc! Nous partons de Lautenbach-gare, terminus du réseau ferroviaire à voie normale qui par la vertu de l'acier et de la vapeur met le Florival en relation avec le reste du monde civilisé...

Sitôt le départ la voie prend sa rampe de 6%, traverse Lautenbach-Zell devant la mairie et remonte le versant droit du vallon du Widerspach. Après 1 kilomètre environ elle passe sur l'autre flanc et se dirige vers l'Ouest, traversant les "Kritter", pénétrant ensuite en forêt (dans ces parcelles actuellement à l'état de plantations après avoir été sinistrées par les ouragans de 1967). Par un tracé très proche du chemin du Rennacker on passe au Schützle (première auberge desservie, halte facultative, altitude 700m). On suit encore la direction générale qu'emprunte présentement le chemin forestier jusqu'à sur la croupe du Eck. Mais là, contrairement au parcours adopté de nos jours par les automobilistes vers le Gustiberg, on passe la crête pour se

retrouver en forêt sur le versant du Seebach. La pente, toujours régulière, une fois franchis les rochers dont la technique aura su venir à bout, amène le train au bord du Lac du Ballon qu'on aborde donc par la digue. L'altitude est de 985 m.

Halte obligatoire, dont l'intérêt touristique n'échappe à personne. Le mécanicien en profite pour faire jouer les aiguillages et retourner le poste de conduite de sa motrice. Car le départ se fait par rebroussement, en direction du Gustiberg. Les nécessités techniques du tracé ne permettent pas de passer à proximité des bâtiments, mais plus en amont : les clients de la ferme-auberge (halte facultative, faire signe au conducteur) auront quelques 300 m à franchir à pied pour s'y rendre. La montée se poursuit sur les chaumes du Roedelen, dont on laisse la ferme 150 m sur la droite (encore un arrêt facultatif...pas de jaloux!) et se dirige allègrement vers la tête du Judenhut. Une boucle élégante par les flancs nord, est, puis sud de ce sommet permet de prendre de l'altitude : 1.200, 1.250 m sont franchis et on revient sur la chaume en direction du refuge du Ski club de Guebwiller (encore des clients à soigner!). La voie maintenant s'infléchit vers la gauche, direction sud pour aborder le Ballon proprement dit. En utilisant les formes du terrain avec le maximum de souplesse on passe à mi-hauteur entre le Haag et le sommet, puis on continue sur le flanc sud (oh la belle vue sur Altenbach, Willer, le Rossberg... et les Alpes dans le lointain s'il fait clair!) grimpant régulièrement et résolument! On franchit les rochers du mémorial Redslob, la boucle se referme en direction nord et

voici venir le terminus : ici territoire de la ville de Soultz, qu'on se le dise! La cote 1400 m est atteinte et la station utilise ce site propice à une esplanade où l'on voit aujourd'hui les terrassements de l'hôtel abandonné en 1929. Le refuge du Club Vosgien (revenons en 1900) est à peine à 150 m de marche de la gare et l'aubergiste de la "Belchenhaus" tend les bras aux courageux voyageurs! Ouf!

Jusqu'ici ce voyage est purement imaginaire et nous seuls l'aurons fait...

Pourtant le projet ne manquait pas de réalisme car la technique de début de ce siècle aurait sans aucun doute permis de le faire passer dans la réalité, si en première hypothèse on peut situer l'affaire vers cette époque. Qui est celle où fut construit le tramway de la Schlucht qui de Gérardmer et Retournemer par le Collet menait aussi au terminus du Hohneck. Cette construction remonte, dit-on, à 1902. Sur les cartes où figure toujours le tracé de cette voie nous en avons mesuré la pente : c'est assez exactement 6%. Ce point de technique étant acquis on peut penser qu'un sentiment d'émulation ait poussé les amis "alsaciens" du Ballon à trouver une contrepartie aux équipements "français" du petit second des sommets vosgiens. L'hypothèse semble admissible.

Mais de surcroît le tracé ferroviaire traverse avec complaisance les massifs forestiers : la bonne exploitation des bois aussi pouvait tirer profit d'un mode de vidange plus efficaces que les anciens et périlleux chemins de schlitteurs. Et l'on ne peut alors manquer de faire un rapprochement avec le fameux réseau lorrain de la forêt d'Abreschviller. Ce

réseau a été construit de même autour des années 1900. Cette hypothèse, on l'admettra, n'exclut en rien la présente.

La date de ce projet, si on la connaissait, nous éclairerait plus complètement. Mais aucune inscription ne figure sur le document. Toutefois les autres indications dessinées en surcharge sur le fond de carte permettent de le situer très près de 1900 : en effet on y fait déjà mention du "Pionierweg 1895-1898" qui lui aussi monte au Ballon en venant du Lac de la Lauch par le Hofried et le Mordfeld. Tandis que d'autres détails inhérents à la gestion forestière font penser que le dessin n'est guère postérieur au début du siècle.

En tous cas, nous pouvons certifier l'authenticité du document cartographique découvert fortuitement en ce printemps 1975 dans les archives laissées par l'Oberförsterei Wilhelmienne dans son immeuble de la rue Pierre Bucher à Guebwiller où l'Office national des forêts assure actuellement la continuité du service forestier.

Ne pourrait-on vraiment pas retrouver d'autres souvenirs de cette étude? La presse de l'époque en aurait-elle parlé?

Ou alors ce beau dessin ne serait-il que le fruit des calculs d'un forestier imaginatif et habile ingénieur "de génie civil"?

Ou'il soit en tous cas remercié pour avoir fait rêver un moment ses successeurs qui ne dessinent plus de chemins que pour camions automobiles...

F. QUIQUEREZ