

Petite chronique historique d'une gare :

Naissance, mort et résurrection...

Samedi, 13h25: Jean-Claude Basler, chef de gare remplaçant, tourne la manivelle qui commande à distance l'ouverture des barrières protégeant le passage à niveau du CD 40 IV entre Lautenbach et Lautenbach-Zell. La petite dizaine de personnes qui fréquentent ce jour-là la gare terminus de la ligne de Bollwiller à Lautenbach n'ont guère le cœur à la fête. Le dernier autorail jaune et rouge assurant le service voyageurs vient en effet d'entrer en gare en ce samedi, 15 mars 1969. Demain, dimanche, aucun mouvement ne s'effectuera. Mais on y était habitué, car depuis 1950 et malgré son tracé au potentiel touristique indénié, la ligne n'était plus desservie les dimanches et jours de fête. Arrguant de la non-rentabilité, la SNCF, poursuivant la liquidation de son réseau secondaire, avait prononcé l'arrêt définitif du service voyageurs sur la ligne de Bollwiller à Lautenbach à compter du lundi, 17 mars 1969. Le couperet était tombé, mettant fin à 85 ans d'exploitation d'une des doyennes de nos lignes dites «secondaires». Qu'on était loin des 13 trains A-R quotidiens de 1914!

Le trafic marchandises sera abandonné à son tour le 5 juillet 1971. La gare, imposante bâtie en briques rouges caractéristique du style ferroviaire, se trouva vouée à l'abandon. Sur le quai et les voies, les mauvaises herbes se mirent à proliférer. La rouille peù à peu envahit barrières, portillons et appareils de voies. La gare, qui pendant plus de 80 ans avait vu s'activer tant de cheminots.

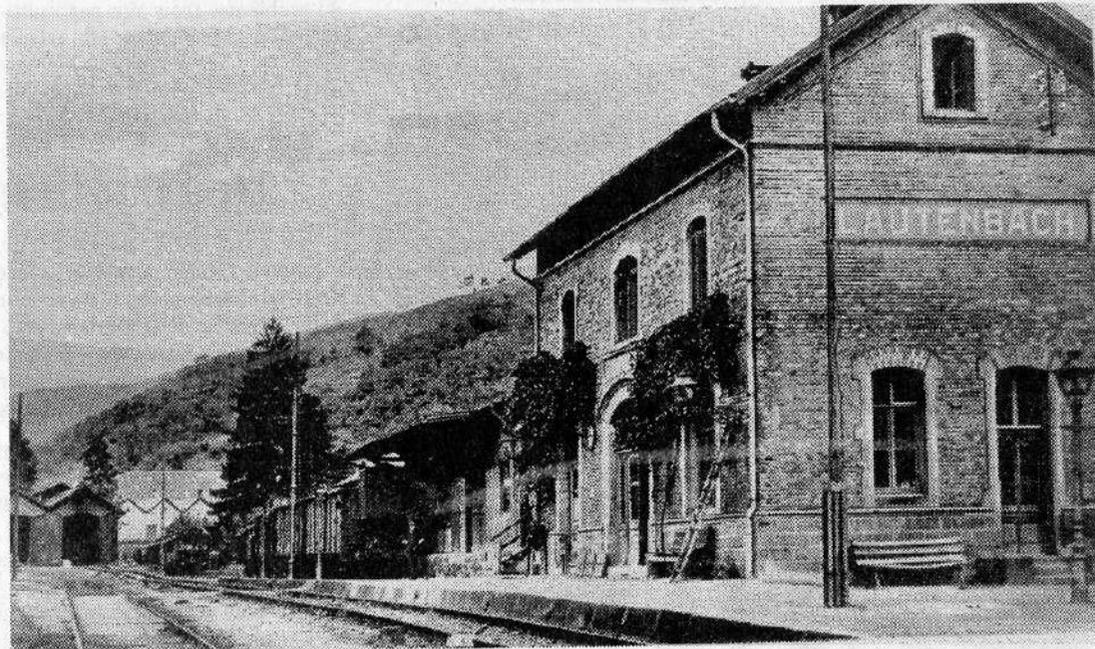
Morte et enterrée — pardon — rasée, dans un avenir plus ou moins proche, la gare de Lautenbach allait-elle subir le sort de tant de ses sœurs, pour ne citer que celle du Heissenstein?

«Landeszeitung für Elsass-Lothringen» nous renseignent sur la liesse populaire qui accueillit en cette fin de 1884 le premier convoi remorqué par sa locomotive couverte de guirlandes. Parti de Guebwiller à 11 h, le convoi atteint Buhl, accueilli par des «salves d'artillerie». Une ultime halte à Schweighouse devant la fabrique de MM. P. Martin Astruc et Cie et le premier train de la vallée s'ébranle en direction de Lautenbach qu'il atteint «à 13 h au lieu de 11h40». Coups de canons, sons harmonieux de l'harmonie municipale, drapeaux «bicolores aux couleurs d'Alsace-Lorraine», le maire Cladt, entouré de ses conseillers ainsi que toute la population en liesse souhaitent la bienvenue aux autorités. M. Jean Schlumberger ne manque pas de souligner que le «département de la Haute-Alsace avait dépensé 8000 Marks par kilomètre de ligne!». Le cortège officiel se rendit à Pécole, où «dans une salle bien décorée pour la circonstance, un banquet de 100 couverts fut offert par la municipalité de Lautenbach»...

La belle journée fut malheureusement endeuillée par un terrible accident. Plusieurs jeunes gens avaient installé des bombardes dans les vignes à l'entrée de Lautenbach pour accueillir le train officiel. Parmi eux, Simon Cladt, ne-

veu du maire, effectuant son service militaire depuis l'automne. A l'arrivée du train, une trop forte charge déchiqueta le canon et fracassa le crâne de l'infortuné Simon. La ligne rythma alors le labeur des populations deservies qui se rendaient aux localités en aval pour rejoindre leur lieu de travail dans les usines textiles et plus tard, à partir de 1910, dans les mines de potasse. Se levèrent alors à l'horizon les sombres nuées de la Première guerre mondiale (1914-1918). Pourtant, c'est en 1914 que l'EL assure une desserte particulièrement étoffée à raison de 13 A-R omnibus quotidiens entre Bollwiller et Lautenbach. Après les quatre années de tourmente, la compagnie des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine A-L) fait encore circuler dans les années 20 chaque jour 12 paires de trains auxquels s'ajoute une treizième les dimanches et jours fériés. C'étaient les «Usfleglerzeg» (trains de touristes), longs convois de voitures à marche-pied remorqués par les T 18 ex-prussiennes (3 TB) au bruit d'échappement si caractéristique. La ligne fera reparler d'elle en 1935 où il fut envisagé purement et simplement de la supprimer. Grâce à l'intervention de personnalités guebwilléroises et du restaurateur Modeste Fischer de Lautenbach-Zell entre autres, sans parler de celle d'un haut militaire parisien, la ligne obtient d'être maintenue.

Au cours des opérations militaires de juin 1940, les ponts de Guebwiller et notamment celui du chemin de fer près de l'ancienne



La gare de Lautenbach au début de ce siècle, dans sa période d'activité optimale. Le long du hangar des marchandises, les wagons typiques de l'époque EL avec la guérite où le chef du convoi pouvait actionner à la main le frein de secours. Au fond, la remise-machines où étaient garées après le dernier train du soir jusqu'au premier départ du lendemain matin la locomotive (surtout du type T 12 ou 130 TB). A côté de la remise, une rame de 5 wagons à plate-forme avec le fourgon postal attend les futurs usagers. La façade du bâtiment voyageurs est agrémentée de deux somptueuses climatises, le beau et le fonctionnel faisant excellent ménage.

usine à gaz sont détruits. La circulation normale des trains ne pourra reprendre que le 1^{er} juin 1941. Les combats de la Libération durant l'hiver 1944-45 imposeront à nouveau une interruption de l'exploitation. Les voyageurs voulant se rendre dans le Florival durent alors descendre au «terminus» de la gare des marchandises de Guebwiller!

Après les inondations de janvier

1947, au cours desquelles le pont provisoire construit à Guebwiller, l'avenir de la ligne fut mis en question par la SNCF, car le trafic se dégrade à partir des années 50. La traversée de Guebwiller, avec la fréquence des passages à niveau non gardés qui imposait depuis toujours une vitesse limitée à 6 km/h, ne permit plus au train de lutter à armes égales avec les autocars qui roulaient à 60 km/h

sur la chaussée parallèle aux rails. Dans les années 60, deux A-R seuls subsistaient en semaine: deux par autorail et deux en omnibus à vapeur. Le couperet tomba le 17 mars 1969 avec la fermeture voyageurs, suivie de la fermeture marchandises sur le tronçon Heissenstein-Lautenbach le juillet 1971 et le déclassement de cette portion de ligne le 28 juillet 1973.

Norbert LOEFFLER