

La construction de la voie ferrée Haguenau-Niederbronn et son inauguration (1860-1864)

Dans l'Annuaire n°22 d'Avril 2002, vous avez pu prendre connaissance avec un chapitre du livre « l'Alsace du Nord et son chemin de fer » publié en décembre 2002 par la société d'Histoire et d'Archéologie, du Ried-Nord¹. Auguste Doriath, avec la collaboration de Joseph Ehrhard et de Lise Pommois nous a révélé dans cet ouvrage « la lutte politico-financière qui s'engagea pour la réalisation du tronçon Haguenau-Niederbronn ». Une médaille commémorative d'un numismate de la région nous incite à vous communiquer des informations complémentaires.

se firent de plus en plus vives auprès des pouvoirs locaux, voir nationaux pour exiger un réseau vicinal. Les doléances de nombreux cantons agricoles les plus riches et qui possédaient en même temps de nombreuses industries se sont multipliées entre 1855 et 1860.

La nécessité et l'urgence de doter les centres industriels, non encore en rapport direct avec le réseau existant, s'avéraient indispensables, afin de les mettre en mesure de lutter avec la concurrence étrangère.

1859 – 1864



Médaille commémorative de la construction de la voie ferrée Haguenau-Niederbronn



Cette médaille rend particulièrement hommage à deux collectivités : le Conseil Général et les communes du département du Bas-Rhin ainsi qu'à deux personnalités à l'origine de l'œuvre réalisée : le préfet Stanislas Migneret et M. Coumes ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

A notre tour, nous souhaitons relever les mérites qui reviennent à tous ceux qui ont contribué à la mise en service des chemins de fer vicinaux du Bas-Rhin.

Après l'inauguration en 1852 de la ligne de Paris à Strasbourg et celle de la ligne de Strasbourg à Wissembourg en 1855, les réclamations d'une population agricole et industrielle du département

Aux nombreuses démarches, déjà signalées dans l'annuaire cité ci-dessus, nous voudrions porter à la connaissance de nos lecteurs, un extrait du contenu de la pétition des communes du canton de Niederbronn. C'est l'administration communale de Gundershoffen qui s'était chargée de l'envoi de la pétition le 10 juillet 1857 à son excellence le Ministre de l'Agriculture, du commerce et des Travaux publics à Paris².

« Les soussignés, Maire et Membres du conseil municipal de Gundershoffen, canton de Niederbronn-les-Bains, département du Bas-Rhin, ont l'honneur d'exposer très respectueusement que l'étude faite l'année dernière par la maison De Dietrich d'un chemin de fer se dirigeant, de Haguenau par Niederbronn, Bitsche et Sarreguemines sur le bassin houiller de la Sarre, a fait

¹ Lise Pommois a reproduit dans l'annuaire N°22 (avril 2002) pages 41 à 44 l'extrait du livre à paraître en décembre 2002 (donc huit mois avant la parution)

² Archives De Dietrich A.D.D 83/1/k

naître dans l'esprit des habitants de cette commune le légitime espoir de sortir enfin de la position dans laquelle le manque complet de toute voie ferrée avait placé les usines et les bains que possèdent ces contrées... Les eaux thermales de Niederbronn, si justement renommées et autrefois si fréquentées, se trouvent délaissées aujourd'hui par bien des visiteurs et des malades par suite de la difficulté et de la lenteur des communications comparativement aux bains rivaux du pays de Bade si parfaitement desservis par les chemins de fer français et allemands. Les nombreux établissements industriels qui se trouvent sur la ligne de Sarreguemines, Bitsche et Niederbronn seraient par le détournement de la voie vers Dieuze et Sarrebourg³ pour la plupart bientôt dans un état de décadence par suite de l'impossibilité de lutter avec d'autres établissements rivaux déjà si favorisés par le bas prix de transport de la houille et du coke sur la voie ferrée et les nombreuses populations ouvrières de ces établissements se trouveraient exposées à être plongées dans la misère.

Les immenses forêts domaniales des inspections de Sarreguemines, Bitsche et Wissembourg où l'écoulement du bois est difficile, dans l'état actuel des choses, seraient traversées sur un très grand parcours par le chemin de fer en question et ouvriraient aux finances de l'Etat une nouvelle ressource d'un recouvrement facile... Pour ces considérations, les soussignés prennent la liberté de prier votre excellence d'être l'interprète de leurs doléances près de la Majesté l'Empereur afin de faire décider la construction d'une ligne de fer par Sarreguemines, Bitsche, Niederbronn se reliant à Haguenau à celle de l'Est. Dans l'espoir... »

Finalement toutes les doléances adressées aux autorités supérieures restèrent lettres mortes. C'est alors que le préfet Migneret, homme réaliste, énergique et très actif, a compris qu'il fallait donner à l'administration départementale les pouvoirs nécessaires afin qu'elle puisse prendre elle-même toutes les initiatives utiles à la création des lignes secondaires. Le nouveau réseau devait comprendre neuf chemins formant une longueur totale de 203 kilomètres, et nécessitant, par conséquent, neuf études différentes.

« Les projets furent élaborés avec une infatigable ardeur par l'administration des chemins vicinaux confiée à l'habile direction de M.

Coumes, ingénieur en chef départemental. Ces études ont été achevées en moins d'un an par le personnel ordinaire des agents voyers⁴ qui a mis un dévouement vraiment remarquable à se familiariser en si peu de temps, avec ces questions nouvelles pour lui à bien des égards, et à accomplir si promptement une mission aussi importante »⁵.

Sur les neuf projets soumis par le préfet Migneret à l'État, seuls trois seront effectivement mis en exécution. Il s'agit des lignes de Strasbourg à Barr et à Wasselonne, de Haguenau à Niederbronn et de Sélestat à Villé.

Bernard Rombourg

Inauguration de la ligne Haguenau-Niederbronn :

Nous reproduisons un extrait du journal « Le courrier du Bas-Rhin » du mardi 20 décembre 1864. « Dimanche 18 décembre a eu lieu l'inauguration du chemin de fer vicinal de Haguenau à Niederbronn, tronçon de vingt kilomètres par lequel la partie nord-ouest du département du Bas-Rhin vient à son tour d'être reliée au grand réseau de l'Est. Il est à peine besoin, croyons-nous, de rappeler l'utilité vitale que porte avec elle la ligne vicinale de Haguenau à Niederbronn, toute parsemée de foyers et d'usines dont les produits vont trouver un débouché plus facile, dont les ateliers cyclopiéens nourrissent tout un peuple de travailleurs. Enfin Niederbronn même vient de voir s'ouvrir, par cet abord rapide et facile qui conduira à ses eaux bienfaisantes et ses sites charmants, une ère nouvelle de prospérité.

Quant aux promoteurs de ce chemin de fer si longtemps désiré et enfin réalisé, nous n'apprenons rien à personne en citant à côté de M. Migneret, préfet du Bas-Rhin, de M. Coumes, ingénieur en chef et du Conseil Général, le nom de M. Albert de Dietrich, nom qui depuis longtemps signifie philanthropie et labeur et auquel il est juste d'associer l'action incessante de M. de Blonay, directeur de l'usine de Reichshoffen.

Le programme de la fête de dimanche a été scrupuleusement observé et je ne puis mieux faire que de le suivre pas à pas. C'est à 10h30 que les

Reichshoffen, à qui la société de la conservation des monuments historiques doit les découvertes archéologiques dans les déblais du chemin communal aboutissant à la gare prolongeant le CD53.

⁵ Note sur le système des chemins de fer du Bas-Rhin par M. Henry de Blonay présentée à la société des ingénieurs à Paris dans sa séance du 6 septembre 1861 et conservée aux archives De Dietrich sous la cote ADD 83/2/3.

³ Le Moniteur du 16 juin 1857 avait laissé entrevoir le chemin de Sedan à Thionville par Dieuze et Sarrebourg.

⁴ L'agent-voyer est l'ancien nom des ingénieurs du service vicinal proposés à la construction, à l'entretien et à la police des chemins vicinaux. Rappelons au passage le nom de l'agent-voyer Bauer de Mertzwiller, chargé des travaux à

autorités ainsi que les invités conviés par la commission de la fête représentée par M. Graeter, maire de Niederbronn, de Blonay, Millet maire de Reichshoffen sont partis de la gare de Strasbourg... A Haguenau, le train d'inauguration trouva les invités de Wissembourg... Après un court arrêt à la gare de Haguenau ornée de drapeaux, le train d'inauguration au complet se dirigea vers Niederbronn, accueilli sur sa route par les cris de «vive l'empereur» par des coups de feu et les « hourras » joyeux des populations accourues en foule malgré le froid.

A Schweighausen, la première des stations intermédiaires, M. le préfet écouta une petite allocution que lui adressa le jeune fils de l'instituteur de la commune, M. Huck et M. le préfet répondit en embrassant l'enfant. Le maire et le conseil municipal se présentèrent également au chef du département. C'est à cette station que fut gracieusement distribuée à tous les voyageurs une estampe commémorative de la fête, souvenir que chacun aura prisé et pour l'intention qui l'a dicté et pour son exécution, signée G. Bossert et lithographiée chez M.E Simon à Strasbourg.

A Mertzwiller : un épisode plein d'intérêt attendait les invités... le cortège précédé de la musique des pontonniers, se rendit à l'usine de M. de Dietrich à travers une avenue ornée d'une variété infinie d'objets en fonte, la fonte étant la spécialité de cet établissement métallurgique. C'est dans cette usine que les invités jouirent du spectacle intéressant et nouveau pour beaucoup d'entre eux, de la coulée d'une énorme pièce de fonte, représentant une roue de locomotive avec cette inscription énorme se détachant en lettres de feu « Honneur aux invités ». Cette coulée réussit complètement, ainsi que celle d'une médaille petit format de motif semblable qui restera aussi comme un des souvenirs de cette fête : Après cette opération qui avait vivement frappé les assistants et les discours d'usage, le convoi se remet en marche pour Mietesheim.

A Mietesheim : dont la gare s'est également mis en frais de coquetterie, M. le préfet est harangué par le maire, en tête du conseil municipal et accompagné de son collègue d'Uttenhoffen.

A Gundershoffen le long bourg pittoresquement adossé contre un coteau qui ressemble aujourd'hui à un oreiller fait de neige, on admire un arc-de-triomphe dont les piliers composés de tuyaux émaillés, spécialité de l'usine de Zinswiller, rappellent le style byzantin. Cet arc-de-triomphe a été érigé par M. Brion, directeur de l'usine de Zinswiller. On y lit la date de 1761, fondation de l'usine et la devise des ouvriers mineurs « Glück auf! ». Les ouvriers de l'usine en habit de travail et marteau à la main, se tiennent devant l'arc-de-triomphe dont ils font bravement les honneurs. Cette mise en scène industrielle a été vivement acclamée.

De Gundershoffen, qui sera comme on le sait, la station desservant Zinswiller, le train arriva à

l'usine de Reichshoffen dont les abords avaient reçu une décoration proportionnée à l'importance de l'établissement.

Cette décoration fait honneur au personnel de l'usine que dirige M de Blonay. Un arc-de-triomphe rappelle par sa composition une des grandes spécialités de l'usine, la charpente en fer et la construction métallique.

Là encore, une députation de jeunes filles montées dans un wagon ornementé (la fabrication des wagons est une autre branche de cette riche usine) viennent offrir à M. le préfet et à M. Coumes un bouquet au nom des ouvriers que nous voyons bientôt prendre place au nombre de 60 dans le train d'inauguration pour se rendre au banquet que M. de Dietrich leur donne à Niederbronn. Enfin une pièce originale complétait la décoration de l'usine et a frappé tous les regards : c'est un poteau qui portait cette triple indication dans trois directions différentes « à Londres, à Constantinople, Usine de Reichshoffen ».

A Reichshoffen même, après quelques paroles de M. le maire à M. le préfet, eut lieu la cérémonie traditionnelle du vin d'honneur et qui ici, je l'avoue, n'a pas été une pure formalité. Grâce aux largesses de la commune, tous les invités ont pu se reconforter d'un excellent vin de Madère accompagné de pâtisseries non moins bien venues...

Vers deux heures, le train arrivait à Niederbronn, terme du voyage, au milieu de détonations dont la montagne multipliait les échos. Sur une estrade élevée devant la gare provisoire, avaient pris place les autorités de Niederbronn et un grand nombre de dames qui n'avaient pas craint le froid en plein air.

Vinrent les allocutions de M. Graeter, l'honorable maire de Niederbronn, de M. le préfet, de Mgr l'évêque de Strasbourg... Précédé d'un détachement de gendarmes à cheval, le cortège entra dans la ville de Niederbronn vers trois heures et parcourut des rues pavoisées et enguirlandées avec un luxe d'autant plus méritoire qu'à cette époque de l'année, la verdure est plus rare.

Trois arcs de triomphe s'élevaient sur son trajet... Le banquet a eu lieu dans le Wauxhall... Les convives étaient au nombre de 200 environ... Pendant le banquet du Wauxhall, un autre banquet se célébrait à l'hôtel de la chaîne et avait pour convives 200 ouvriers des différentes usines de M de Dietrich qui, dans un sentiment aussi généreux qu'élevé, offrait ce repas aux artisans de sa prospérité.

Dimanche, à 8 heures du soir, repartait le train d'inauguration. A dix heures et demie du soir, le train d'inauguration toucha Strasbourg. »

Fr. Schwab (journaliste)