



FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TRAMWAY DE LA SCHLUCHT

TYPE :

Route touristique

Long : 15 Km

COMMUNES :

Début :

Gérardmer (88)

Fin :

Le Valtin (88)

Lieudit :

Boulevard Kelsch

Col de la Schlucht

Coordonnées GPS :

48°04'16.8"N 6°52'23.3"E

48°03'48.7"N 7°01'18.7"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Même s'il n'a pas laissé de grands vestiges de terrain, le tracé de l'ancien tramway métrique de la Schlucht (n° IGRF [88196.01D](#)) mérite d'être suivi dans la mesure où il offre un grand intérêt touristique mais aussi un intérêt historique.

Le premier tronçon de la ligne ouvre en juillet 1897 et n'a pour but que de monter les touristes jusqu'au lac de Retournemer où se construit un grand hôtel. Exploité en traction vapeur, il part de la place de la gare de Gérardmer, remonte le boulevard Kelsch, puis la route de Xonrupt jusqu'à l'embranchement des Charbonnières où il longe ensuite le lac de Longemer avant de passer sous la barre du Diable par un court tunnel de 14 m de long avant de redescendre légèrement vers le lac de Retournemer.

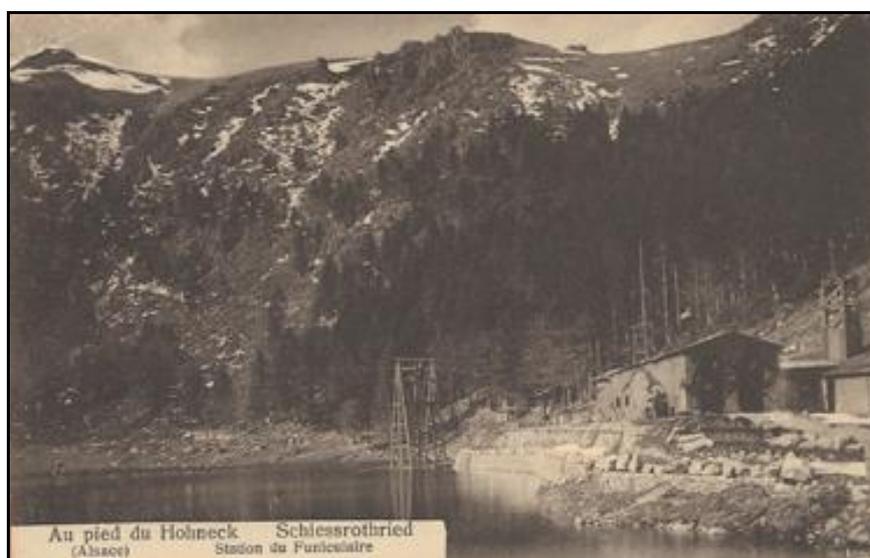
Cependant, face à l'affluence touristique, l'idée de monter jusqu'au col frontière de la Schlucht prend très vite forme. Il ne faut pas oublier en effet qu'à cette époque l'Alsace est annexée suite à la guerre de 1870 et que la frontière de l'empire allemand suit la ligne des crêtes. La prolongation devient effective en 1904. C'est une ligne électrifiée en 600 V continu, à très forte pente mais sans crémaillère, qui suit la route qui passe par le Collet et exigera le percement d'une profonde tranchée courbe et très serrée dans l'épingle à cheveux qui se trouve sous le col des Faignes. Par ailleurs, un dépôt pour les automotrices électriques est aménagé à Retournemer et, peu avant la Schlucht, une bretelle en rebroussement est créée pour desservir l'hôtel du Hohneck. Elle est devenue le [chemin du Tramway du Hohneck](#).



La ligne complète du tramway de la Schlucht, avec sa bretelle vers le Hohneck à l'extrême droite

Face à cette réalisation, les Allemands mettent en service en 1907, côté alsacien, un autre tramway, lui aussi métrique et électrique, mais partiellement à crémaillère, entre Munster et le col. Son terminus se trouve à quelques dizaines de mètres de la gare française, mais ne sera relié à cette dernière que pendant la première guerre mondiale, à l'initiative des soldats français.

En effet, dès le début du conflit, dans ce secteur tout au moins, les Allemands sont chassés des crêtes et repoussés sur Munster, ville qu'ils arriveront toutefois à conserver. Le tramway allemand est donc arrêté et les Français vont réutiliser sa partie haute, entre le col et Altenberg, pour l'acheminement de leurs renforts. En outre, dans sa partie basse, à Stosswihr, ils découvriront sa centrale électrique qu'ils démonteront et récupéreront au profit de la station relais du lac de Schiessroth du grand transbordeur militaire aérien du Hohneck. Le reste de la ligne sera plus ou moins détruit au cours des combats pour Munster et ne sera jamais reconstruit.



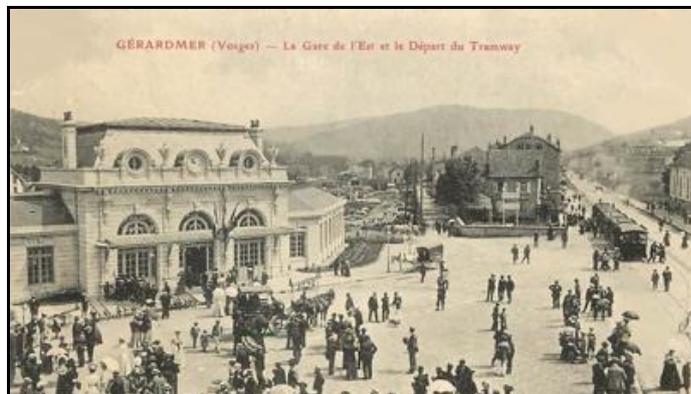
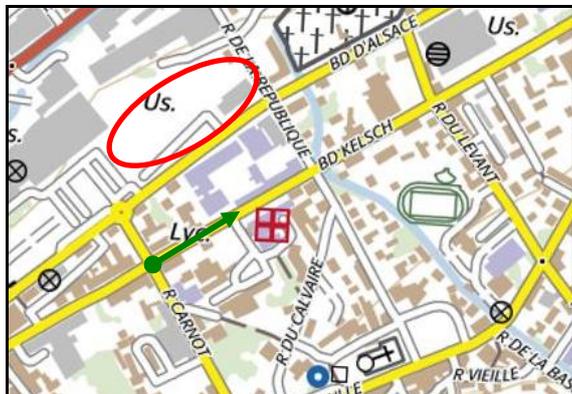
Sur fond de Hohneck, la station intermédiaire du lac du Schiessroth qui fut alimentée par les organes électriques du tramway allemand

Après guerre, le trafic touristique reprend sur la ligne du tramway français, mais un grave accident se produit le 14 juillet 1923. A peine arrivée au terminus du Hohneck, et avant même que ses passagers aient pu descendre, une automotrice avec 60 personnes à bord, repart en marche arrière et dévale la pente. Or, 800 m plus bas, montait une seconde voiture. Le conducteur de cette dernière vit venir l'engin fou, stoppa et demanda à ses passagers de descendre rapidement. Malgré la collision, les deux automotrices ne déraillèrent pas et continuèrent à dévaler la pente sur 1300 m avant de se coucher côté talus dans une courbe. Le bilan fut de 4 morts et une trentaine de blessés, sans compter les deux voitures complètement détruites.

Dès lors, le tramway fut racheté par le département qui procéda à sa modernisation et notamment à l'électrification de la ligne entre Gérardmer et Retournemer qui était toujours en traction vapeur. Mais,

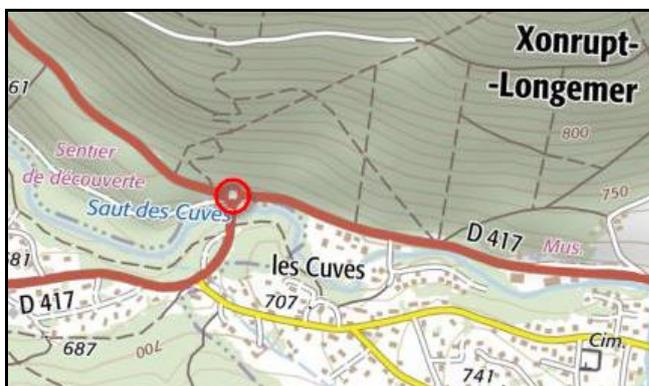
comme partout, la concurrence automobile jouera et l'existence de la ligne sera de plus en plus difficile. Elle fonctionnera néanmoins jusqu'au 28 août 1940, date où le trafic sera suspendu pour cause de guerre. Démontée lors de l'occupation, la voie ne sera pas reconstruite et la ligne sera définitivement déclassée fin décembre 1950.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE

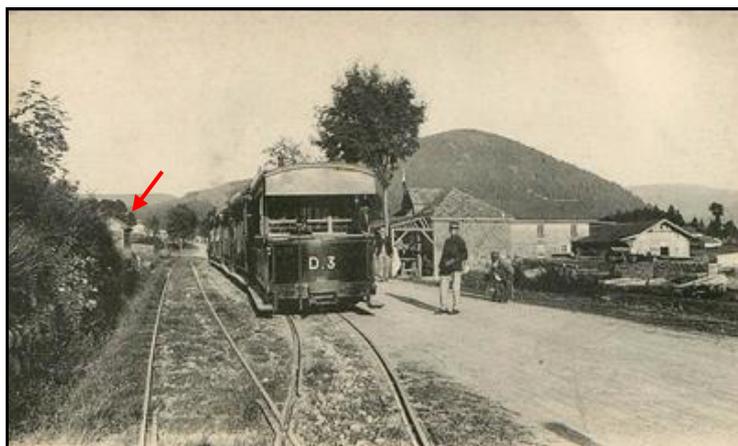
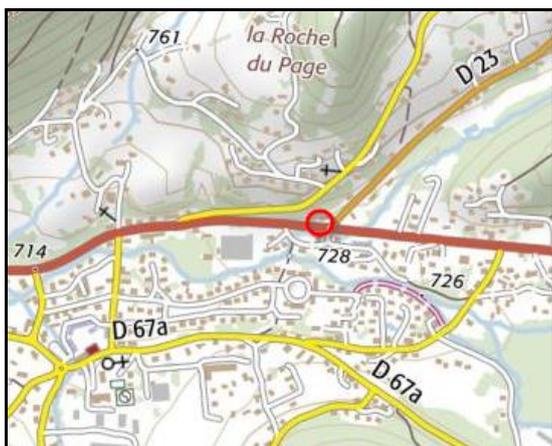


Ci-dessus et ci-dessous, le début du parcours

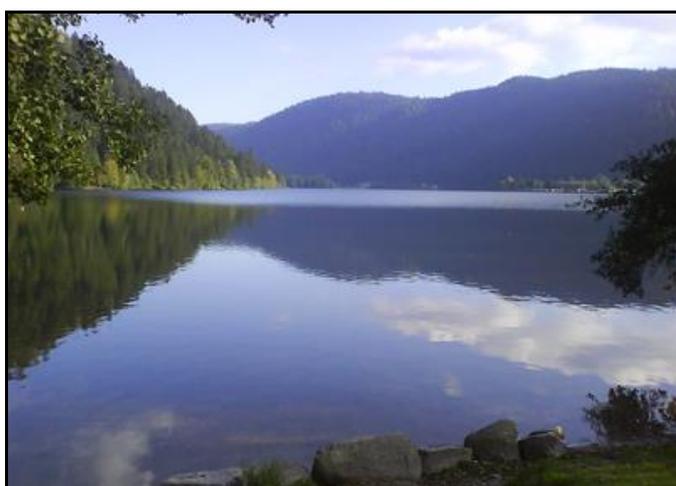
Sur la photo ci-dessus, on voit bien le tramway en attente au début du boulevard Kelsch
 L'ellipse rouge indique la position de la gare de Gérardmer aujourd'hui disparue
 et remplacée par l'office de tourisme



Ci-dessus et ci-après, l'hôtel et la halte du Saut des Cuves, aujourd'hui disparus
 au profit d'un rond-point



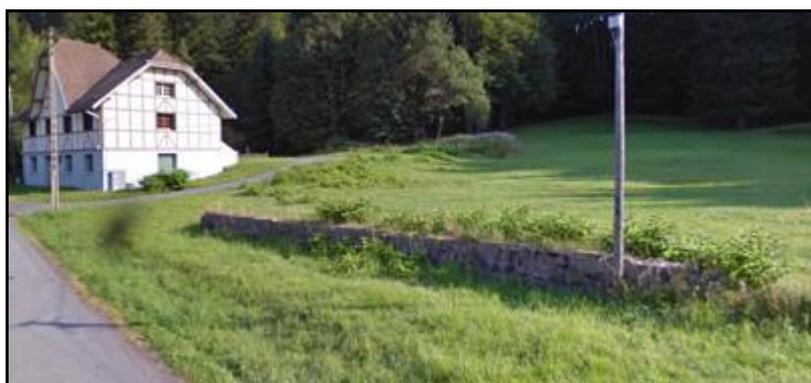
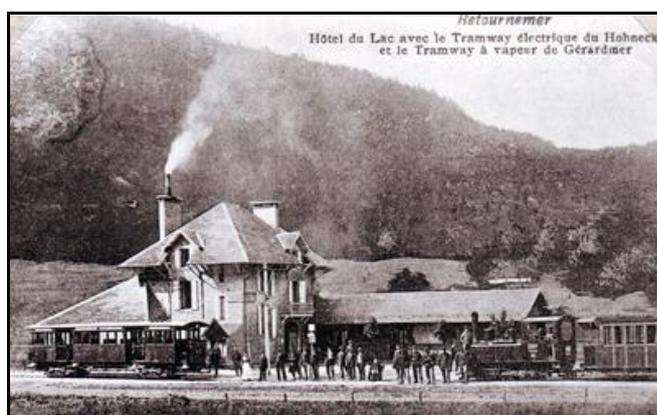
Et la station de Xonrupt dont l'abri a laissé place à un abribus (flèche)



Après Xonrupt, la ligne longeait la rive du grand lac de Longemer



Ci-dessus et ci-dessus, cercle noir, le tunnel de Retournemer dont on voit l'entrée et la sortie en bord de route



Presque aussitôt suivi de l'hôtel de Retournemer qui a disparu au profit d'autres guinguettes et constituait le terminus primitif de la ligne.

Là aussi se trouvait le dépôt des trams électriques qui montaient la Schlucht.

Le seul vestige encore visible est un muret qui correspond à la station de départ du grand transbordeur militaire du Hohneck.



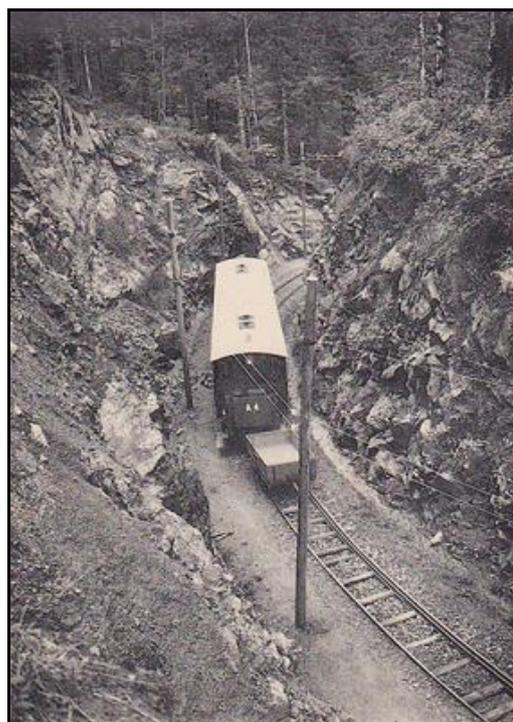
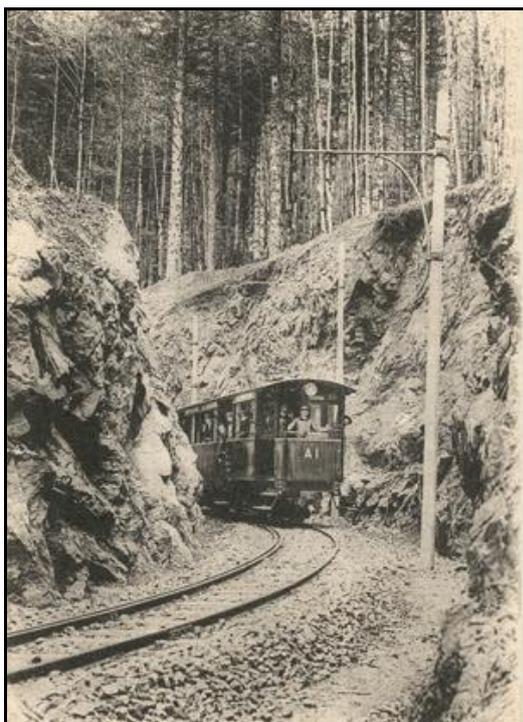
Ci-contre et ci-dessous, la station de départ du transbordeur militaire et le joli lac de Retournemer

Sur la photo de gauche, on voit bien le tramway.



Après Retournemer, la prolongation de la ligne suivait une forte pente le long de la RD 67.

Et dans la mesure où celle-ci fait une sévère épingle à cheveux sous le col des Faignes, il a fallu creuser une tranchée très courbe pour arrondir le virage. Celle-ci peut être aujourd'hui parcourue par un sentier.



Deux vues d'époque de la grande tranchée
vue dans le sens montant de la ligne à gauche, et à contresens à droite



Les deux mêmes vues à comparer avec les photos anciennes



Et la sortie de la courbe vue à contresens de la ligne et dans le sens en montant vers la Schlucht

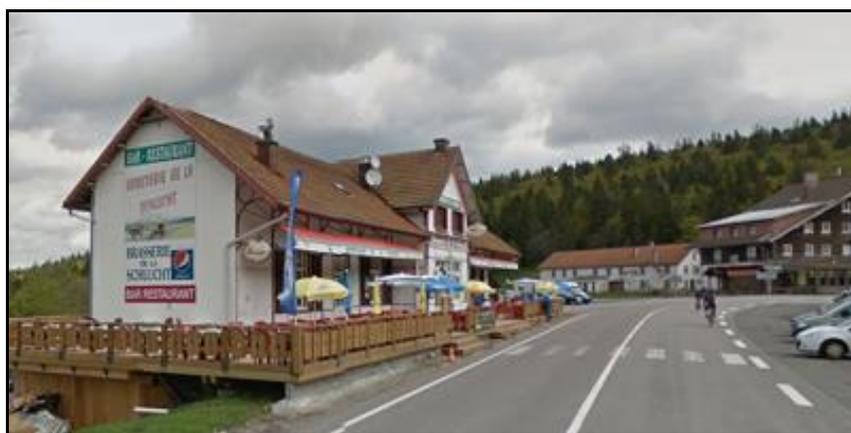


Ci-dessus et ci-dessous, après le Collet, la voie ferrée quittait la route pour couper à travers la forêt
Ici débute le [chemin du Tramway du Hohneck](#) qui ne se parcourt qu'à pied





La fin du parcours entre la gare disparue (cercle rouge) et la brasserie de la Schlucht



Deux vues de la gare avec la brasserie en arrière-plan



Il est inutile de chercher la gare d'arrivée du tramway allemand, elle a disparu. Par contre, dans le col même, une borne marque la limite des deux départements des Vosges et du Haut-Rhin. Du temps des tramways, elle marquait la frontière franco-allemande.

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.