

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

CHEMIN DU TRAMWAY DU HOHNECK

TYPE :

Chemin non aménagé

Long : 6 Km

COMMUNES :

Début :

Le Valtin (88)

Fin :

La Bresse (88)

Lieudit :

Route Départementale 417

Le Hohneck

Coordonnées GPS :

48°03'18.2"N 7°00'20.4"E

48°02'14.7"N 7°00'54.6"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

Avec le développement du tourisme à la fin du XIX^e siècle, un premier tramway à vapeur est créé entre Gérardmer et le lac de Retournemer en juillet 1897.

Cependant, face au succès de cette première ligne, vient très vite l'idée de monter jusqu'au col frontière de la Schlucht. 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 puis s'en écarte pour atteindre le col. Cette première partie peut être découverte par la [route du Tramway de la Schlucht](#).



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

Après le Collet, le haut de la ligne (n° IGRF [88196.01D](#)) s'écarte de la route et peut être parcouru à pied ou en VTT. C'est ici aussi que débute la bretelle ferroviaire qui montait en rebroussement jusqu'à l'hôtel du Hohneck (n° IGRF [88492.01D](#)). Venant de Retournemer, les automotrices du tramway électrique étaient en effet tout d'abord obligées d'atteindre la gare terminus de la Schlucht, avant de repartir en marche arrière pour s'engager dans la bretelle montant au Hohneck.

L'itinéraire présenté ici propose de suivre une marche identique à celle des tramways, d'abord jusqu'au terminus du col de la Schlucht, avant de grimper voir le magnifique panorama du haut des 1363 mètres du Hohneck.

DESRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-dessus et ci-après, non loin du Collet sur la RD 417, le début du parcours



Le tracé et le petit mur de soutènement sont toujours là
Ici débute le chemin du Tramway du Hohneck qui ne se parcourt qu'à pied ou en VTT

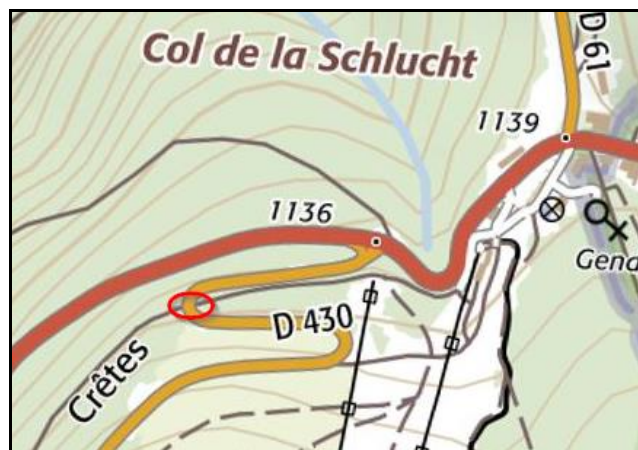


Là se trouvait la bifurcation entre la ligne du tramway de la Schlucht proprement dit et sa bretelle annexe vers l'hôtel du Hohneck.

Pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.

A partir de cet endroit, le randonneur a le choix entre deux options :

- Soit continuer tout droit vers le col de la Schlucht (flèche rouge).
- Soit tourner à droite pour monter vers le Hohneck (flèche verte).



Peu avant d'arriver au col, le randonneur traverse un lacet de la route qui monte au Hohneck
Ci-dessus, le tracé en provenance du Collet, et ci-dessous celui vers la Schlucht





Au col de la Schlucht, la fin du tramway proprement dit
entre la gare disparue (cercle rouge) et la brasserie de la Schlucht



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

Comme le faisaient les tramways de l'époque, pour continuer sa balade vers le Hohneck, le randonneur doit redescendre jusqu'à la bifurcation et tourner à gauche pour remonter vers ce dernier.



Ci-contre et ci-après, peu après avoir pris le chemin du Hohneck, ce dernier croise la route des Crêtes (RD 430).

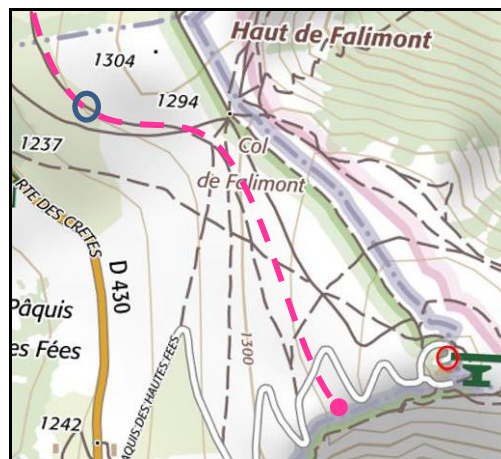
Il y a à ce niveau une aire de pique nique qui offre un joli point de vue vers l'ouest.



Ci-dessus et ci-dessous, la traversée du chemin et l'aire de pique-nique



Le chemin venant du bas et sa continuation vers le haut



Un peu plus haut, la voie ferrée faisait une large courbe sur le versant ouest du col de Falimont

[Le cercle bleu indique la position approximative du photographe](#)

On constatera que la voie ferrée a été doublée pendant la guerre de 14

Et on voit dans le fond, sur la crête, l'hôtel du Hohneck ([cercle rouge](#))

A l'époque, la voie ferrée restait en contrebas de la ligne de crête, sur le versant ouest du Hohneck. Et elle s'arrêtait à deux ou trois cents mètres de l'hôtel auquel il fallait grimper par un sentier. Aujourd'hui, le sentier de randonnée actuel ne suit plus tout à fait le tracé ferroviaire. Il monte directement au nouvel hôtel qui a remplacé l'ancien, en suivant la ligne de crête.

Par ailleurs, selon les époques, la fin de la voie ferrée a subi diverses modifications comme en témoignent les photos anciennes ci-après. D'abord simple cul de sac sans aucun aménagement, elle a

reçu une gare en bois qui a disparu, puis une voie de garage, avant de devenir voisine du grand transbordeur militaire aérien de la guerre de 14.



Les premiers temps



La gare au départ du sentier vers l'hôtel



La fin de la ligne avec la voie de garage à l'arrière-plan



Ci-contre et ci-dessous, vue générale du sommet et gros plan sur l'hôtel



Mais la première mondiale va mettre fin à cette heureuse époque touristique et l'hôtel va devenir un centre d'observation militaire 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.

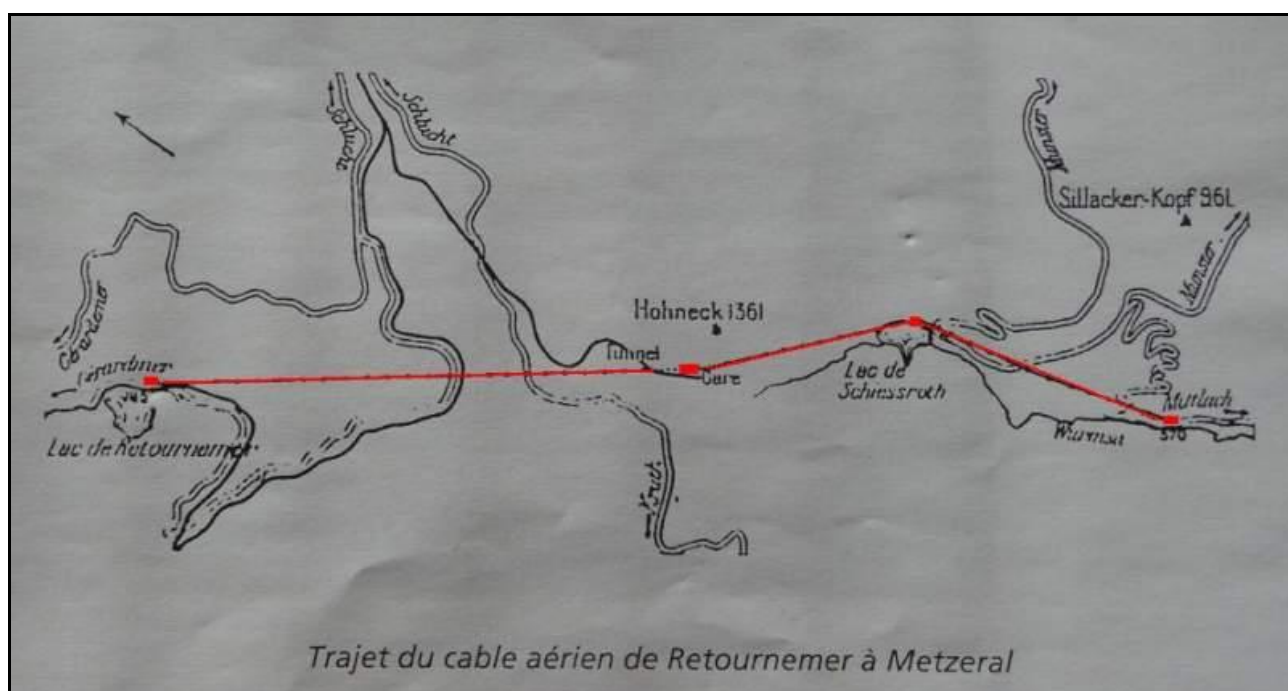


L'hôtel entouré de défenses barbelées puis partiellement détruit par les tirs de l'artillerie allemande

Se pose alors le problème du ravitaillement des troupes situées sur le versant alsacien de la montagne. Pour ce faire, la partie haute du tramway allemand qui monte au col de la Schlucht depuis Munster, va être récupérée et reliée au tramway français. Elle sera exploitée jusqu'à Altenberg. Mais cette solution est trop lente et bien peu pratique à utiliser en raison des gros tonnages à transporter. Raison pour laquelle décision est prise en 1915 d'installer un câble aérien qui tournera en continu entre Retournemer et Mittlach, en passant par le Hohneck. Il sera réalisé en 5 mois, du 1^{er} août 1915 au 4 janvier 1916.

En raison de la distance à couvrir, ce "téléphérique" se composera en fait de trois transbordeurs aériens successifs entre lesquels les bennes passeront par un système de rails dans deux stations relais intermédiaires situées, l'une sous la crête du Hohneck, et l'autre près du lac de Schiessroth sur la

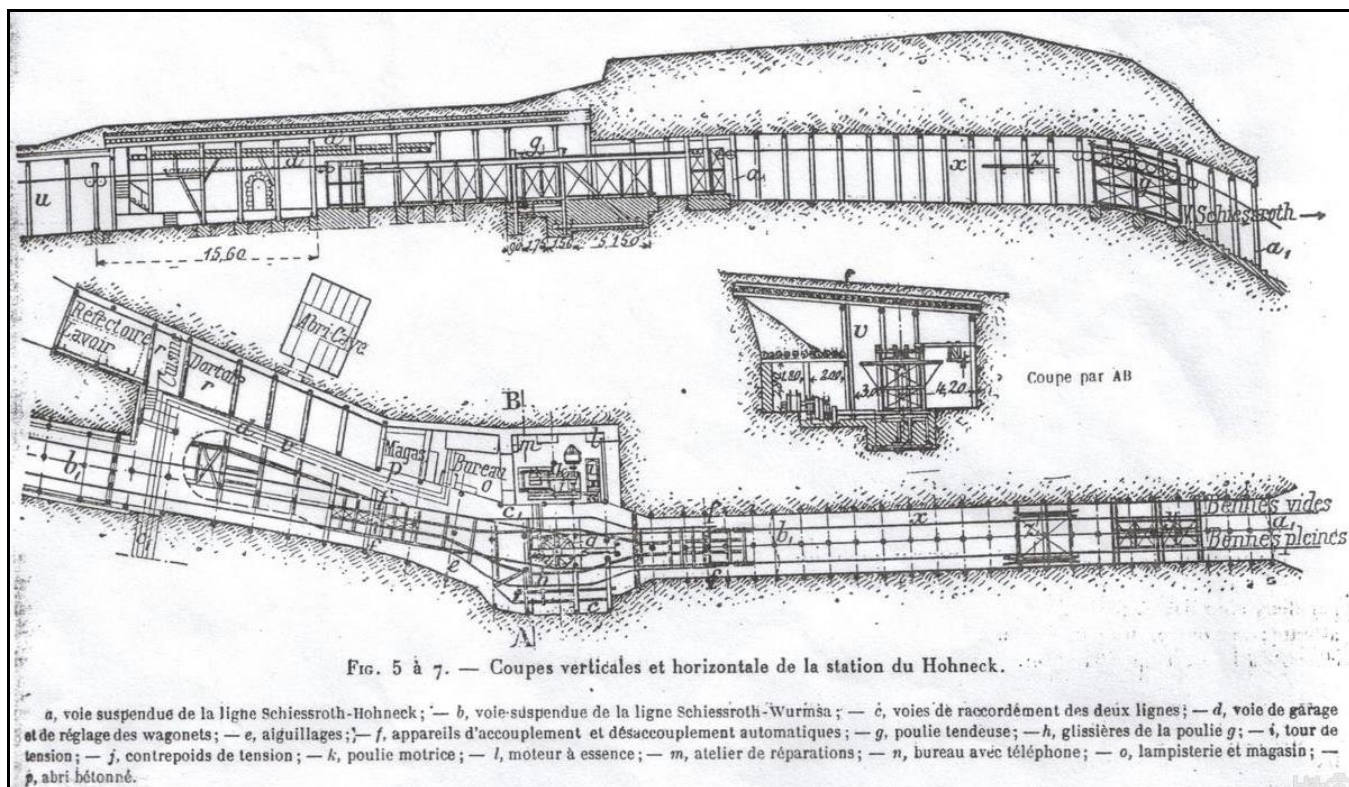
commune de Metzeral. Et la centrale électrique du tram allemand sera récupérée pour faire marcher l'ensemble.



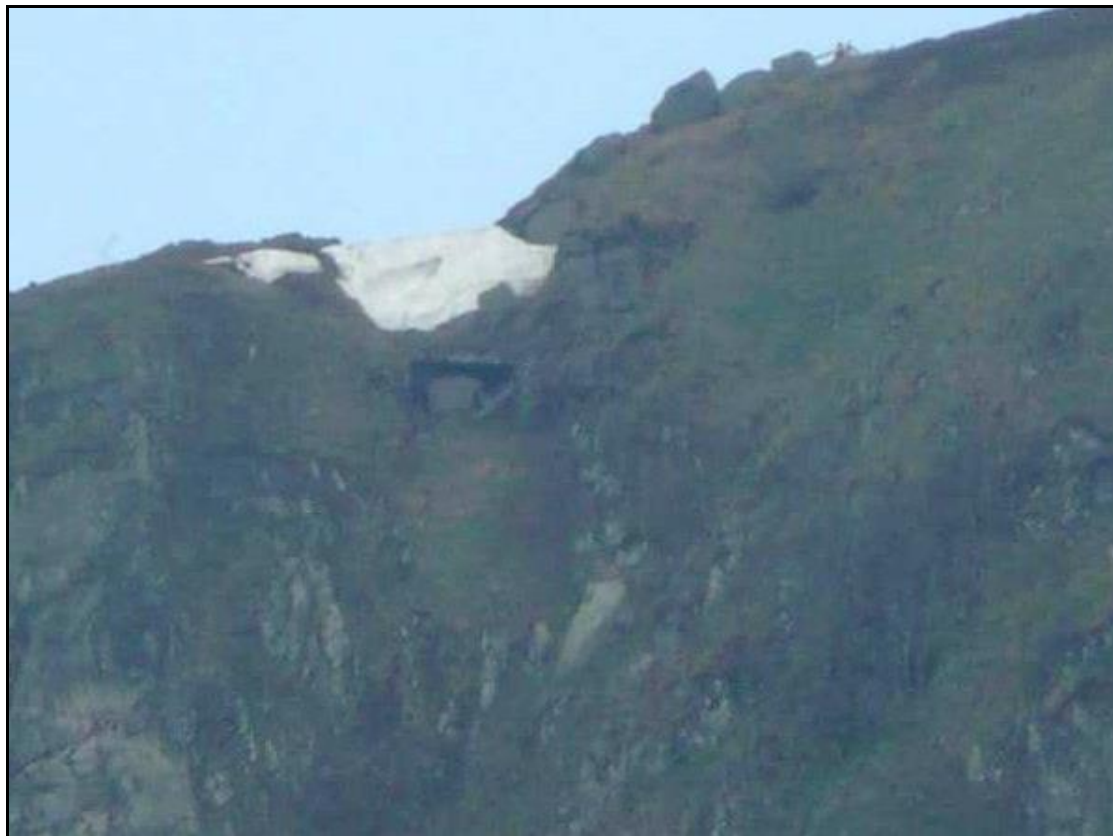
La station relais du Hohnack est un cas unique en son genre. En effet, elle sera aménagée dans un tunnel, d'une part pour éviter l'effet de crête et les corniches de neige qu'occasionnent les forts vents d'ouest en hiver, mais aussi pour être moins repérable aux observateurs allemands.



L'arrivée du tramway peu après la guerre, alors que le transbordeur militaire est encore en place
A gauche, le faux tunnel de protection qui précède le vrai tunnel sous la crête



Vue en coupe et en plan de la station souterraine du Hohneck
L'Alsace est à droite



Prise au téléobjectif, la sortie alsacienne du tunnel aujourd'hui
Son entrée ouest a été comblée pour des raisons de sécurité
Attention, son accès est extrêmement dangereux



La fin du parcours et le nouvel hôtel qui remplace l'ancien aujourd'hui disparu



L'ancien et le nouvel hôtels du Hohneck



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.