Woessner (Etienne), Le chemin de fer de la vallée de Kaysersberg et les lignes à voie métrique de l'étoile de Colmar

Imprimerie Scheuer, 253 p., 2007

Francis Lichtlé

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/629>

DOI : 10.4000/alsace.629

ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2008

Pagination : 483-484

ISSN : 0181-0448

Référence électronique

Francis Lichtlé, « Woessner (Etienne), Le chemin de fer de la vallée de Kaysersberg et les lignes à voie métrique de l'étoile de Colmar », *Revue d'Alsace* [En ligne], 134 | 2008, mis en ligne le 01 janvier 2012, consulté le 21 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/629> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/alsace.629>

de l'entreprise à une évocation de ceux qui en assuraient le fonctionnement, loin du pont, où les capitaines décident, quitte à entrer dans icebergs, et qui dans les histoires d'entreprises, sont souvent les seuls que l'on met en scène.

Il faut supposer que la conclusion sur l'héritage à assumer par l'Université, pour répondre au titre : « de la Fonderie à l'Université », est laissée aux étudiants et à leurs enseignants.

François Igersheim

WOESSNER (Etienne), *Le chemin de fer de la vallée de Kayzersberg et les lignes à voie métrique de l'étoile de Colmar*, Imprimerie Scheuer, 2007, 253 p.

L'histoire de Colmar et de sa proche région s'enrichit d'un volume supplémentaire. Etienne Woessner vient de publier un remarquable ouvrage sur le réseau ferroviaire en étoile de Colmar. L'ouverture de la ligne ferroviaire Strasbourg-Mulhouse, en plusieurs tronçons en 1840-1841, marque le début de l'aventure ferroviaire. La ville s'ouvre au royaume de France, mais ce n'est qu'au cours du Second Empire qu'elle sera correctement reliée. Si le grand projet de la Percée des Vosges n'a pas pu se concrétiser, une première branche du réseau étoilé colmarien est néanmoins inaugurée. C'est la ligne Colmar-Munster ouverte en 1868. Après 1871, de par sa position géographique non loin de la frontière franco-allemande, Colmar devient une ville de garnison importante. À la ligne Colmar-Munster, héritière du Second Empire, se rajoute, dès 1877-1878, celle de Colmar-Brisach-Fribourg, reliant d'une part Colmar au réseau allemand, d'autre part à la plaine de la Harth.

C'est dans un climat économique renaissant qu'apparaissent dès 1874, les premières études d'une nouvelle branche de ce réseau en étoile, la future ligne Colmar-Kaysersberg-Lapoutroie. Destinée à désenclaver la vallée de la Weiss et à faciliter l'exportation de ses produits industriels, viticoles et agricoles, elle est inaugurée en 1885. Une troisième branche de ce réseau est la ligne Colmar-Wintzenheim, évoquée dès 1873 mais dont la réalisation ne se fait qu'en 1885. Une quatrième branche vient se rajouter au réseau colmarien. Ouverte en 1890, la voie Horbourg-Marckolsheim dessert des villages d'agriculteurs dont les principales ressources sont la culture des betteraves, des céréales, du tabac ainsi qu'un important élevage bovin à Grussenheim. La Kaysersberg Talbahn gestionnaire du réseau souhaitait à terme rattacher cette voie à Marckolsheim au réseau de tramway venant de Strasbourg. Devant le refus du gouvernement, considérant cette ligne comme stratégique, elle vend la voie aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine. La dernière branche du réseau colmarien est la ligne Colmar-Ensisheim-Bollwiller évoquée dès 1896 mais ouverte qu'en 1901. Ce réseau ferroviaire a conforté Colmar dans sa vocation économique. La voie ferrée a largement contribué au développement commercial de la cité. Grâce au rail, Colmar devient le centre commercial de tout un arrière pays, de la plaine du Ried et de la Harth jusqu'au piémont viticole.

Les combats de la Poche de Colmar en 1944-1945 eurent raison de ces lignes. Celles de Kayersberg et de Marckolsheim cessèrent d'être exploitées. Celle de Wintzenheim, intégrée au réseau urbain de Colmar, fonctionna jusqu'en 1960, remplacée par un service de bus. Par contre, certains tronçons de la ligne de Bollwiller restent en activité pour les marchandises jusqu'au milieu des années 1990.

Deux ans ont été nécessaires à Etienne Woessner pour dépouiller minutieusement les nombreux dossiers et documents conservés aux archives départementales du Haut-Rhin. En dehors des repères chronologiques liés à l'histoire de chaque ligne, il évoque avec la passion d'un professionnel, les aperçus et caractéristiques techniques ainsi que la composition du matériel roulant. Cet ouvrage est une belle contribution à un thème de l'histoire colmarienne, peu traitée jusqu'à présent, celle des transports. Un livre référence dans ce domaine.

Francis Lichtlé

Les Actes du CRESAT, n° 5. Avril 2008.

Voilà donc un quinquennat bouclé pour ce petit fascicule qui affiche les activités du Centre de Recherche sur les Économies, les Sociétés, les Arts et les Techniques, relevant de l'Université de Haute-Alsace. Comme pour le numéro précédent (2005-2006), la couverture est censée nous présenter les activités de l'année 2006-2007, mais l'annuaire rend compte aussi d'activités qui ont eu lieu au premier semestre 2007-2008, toutes proches de la date de parution : avril 2008. Bien entendu, voilà encore un Bulletin dont on finira par se demander s'il ne serait pas tout aussi utile comme publication électronique. Ne décourageons cependant pas des chercheurs qui font confiance à ceux qui veulent afficher leur travail noir sur blanc et permettre de le lire à tête reposée, pour en avoir une vue d'ensemble, comme nous faisons ici. L'annuaire est divisé en sections que nous connaissons désormais bien. Il relate les communications faites au séminaire 2006-2007 du CRESAT, où se partagent les sujets d'histoire, de géographie, d'analyse économique. Deux mémoires de Master, mais substantiels figurent au menu, celui d'Eric Tisserand, sur la filière bois dans le département des Vosges (1790-1850) : il reconstitue la filière et analyse la localisation des activités principales dans le département. Erwann Mattern a étudié le destin de la SACM-M, l'entreprise qui prend la succession de la SACM liquidée en 1965, et qui se divisera à son tour en 1981 en SACM-M et T (octobre 2007). Suit la partie « Activités et projets », qui portent sur des Journées d'études du 1er semestre 2007-2008. Comme les séminaires elles se différencient par les centres d'intérêt des membres : économie avec les JE sur « la décennie de désindustrialisation 1974-1984 » du 11 et 12 octobre 2007 (Nicolas Stoskopf) – histoire des idées politiques avec le vocabulaire politique du monde parlementaire au XVIII^e (16 et 17 novembre 2007) (Alain J. Lemaitre). La 7^e table ronde Rhin-sud, dont on nous a oublié de nous préciser les dates, a été consacrée aux « territoires de la cohésion sociale », et les contributions ne se cantonnent pas aux territoires de la pauvreté en Alsace et dans ses villes, mais nous emmènent en Asie et au Sénégal (Raymond Woessner). On attendra