

# Quand on étudiait le projet de creuser un tunnel sous le Ballon d'Alsace

**Entre 1876 et 1914, le projet a été très sérieusement envisagé afin de relier Nancy et Epinal à la Suisse et l'Italie sans passer par la vallée du Rhin, devenue allemande.**

**A** près 1871, la frontière allemande est là, toute proche. La ligne séparant le Ballon d'Alsace de Rougemont-le-Château, sur la crête, est très militarisée. La montagne grouille de patrouilles, de postes de douanes et de points de passages obligatoires pour les marchandises. Dans les vallées du Ballon, c'est la grande époque des contrebandiers de tabac. Un fort est construit à Giromagny, le fort Dorsner, qui sera achevé en 1879.

## Une idée lancée par la CCI de Belfort

C'est dans ce contexte que naît l'idée de creuser le Ballon d'Alsace afin de relier Giromagny à Saint-Maurice-sur-Moselle par un tunnel. Le projet d'une telle liaison est envisagé à partir de 1876 par la chambre de commerce et d'industrie de Belfort, puis étudié sérieusement à partir de 1880 par la Compagnie de chemin de fer de l'Est. Un tel tunnel permettrait de relier la Lorraine à Belfort, et plus loin à la Suisse et à l'Italie, sans avoir à passer en terres allemandes par Strasbourg.

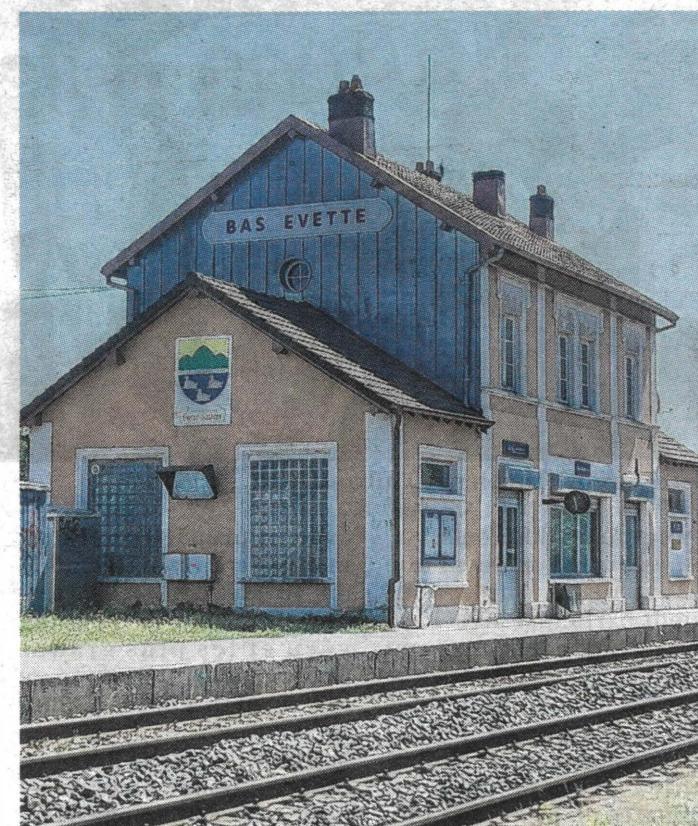
En 1879, le cadre juridique est préparé, avec une loi proposée dans le cadre du plan Freycinet, qui vise à développer massivement les lignes ferroviaires dans les zones rurales : elle classe la liaison ferroviaire entre Giromagny et Bas-Evette. Une déclaration d'utilité publique est déposée le 1<sup>er</sup> février 1880. L'idée est bien, une fois ce tronçon construit, de poursuivre sous le Ballon, pour déboucher en Lorraine.

## L'époque des grands tunnels

La liaison Giromagny-Bas-Evette est mise en service en 1883 (avec un financement du conseil général de 70 000 francs or en 1879). Elle a transporté des voyageurs jusqu'en 1939. Elle a ensuite servi aux trains de ballast de la carrière de Lepuix jusqu'en 2019.

Pendant des années, la France et l'Allemagne se disputent le trafic des voyageurs. Les Allemands proposent de voyager par la vallée du Rhin, les Français par le sillon lorrain. Le Ballon d'Alsace constitue un obstacle naturel entre les vallées de la Moselle et du Rhône. Le percer permettrait de relier davantage les provinces restées françaises en créant une vraie alternative à la ligne désormais allemande de Mulhouse-Bâle.

La France sait le faire. En 1880, elle a déjà percé le tunnel du Mont-Cenis (qu'on connaît à notre époque comme le tunnel



La gare de Bas-Evette est toujours là.

de Fréjus), qui est tout de suite devenu une référence mondiale, ainsi que le tunnel de Tavannes dans la Meuse (1874), du Grand Brion dans l'Isère (1878) et de l'Epine en Savoie (1880-1884). Les Suisses, eux, sont en train de terminer le tunnel ferroviaire du Saint-Gothard (1872-1881). Bref, creuser de 3 à 5 km sous le Ballon à partir de Giromagny ne paraît pas inconcevable pour les ingénieurs de l'époque, d'autant que les habitants locaux savent construire des galeries minières.

## Des difficultés techniques

Cependant, des difficultés techniques se font rapidement jour du côté de Giromagny. Le Ballon d'Alsace n'est pas un terrain facile à creuser avec son alternance de roches, passant du

granit au grès, du schiste au gneiss, qui contient du quartz. Par ailleurs, Giromagny et Saint-Maurice-sur-Moselle ne sont pas du tout à la même altitude. Il faut prévoir un tunnel en pente. Enfin, rapidement, les ingénieurs comprennent que l'écoulement des eaux à cet endroit va rendre le projet compliqué.

Si on ouvre du côté du Ballon d'Alsace, il faut aussi un débouché du côté de Delle, et là, il faut s'entendre avec les Suisses. Dans un premier temps, les choses vont plutôt bien : dès 1877, une ligne Belfort-Porrentruy est mise en service, mais il faut, pour avancer, que la Confédération helvétique creuse des tunnels dans le Jura bernois, et là, au bout d'un moment, rien ne bouge plus. Les négociations s'enlisent, même si les Suisses finissent par ouvrir à la circulation en 1913 un imposant tunnel ferroviaire de près de 15 km de long, celui du Lötschberg.

Une liaison internationale est, dès lors, envisageable mais, dès l'année suivante, la France a des soucis beaucoup plus importants que de creuser le Ballon d'Alsace. La guerre fait rage, qui aboutit, en 1918, au retour de l'Alsace, et donc du chemin de fer de la vallée rhénane, à la France. Dès lors, un tunnel sous le Ballon d'Alsace ne présente plus vraiment d'intérêt. Le projet ne sera plus relancé.

• Philippe Piot