

Découvrir le tunnel Maurice Lemaire

Le tunnel Maurice Lemaire ne se visite pas.

Renseignements, réservations

Animation du Patrimoine

patrimoine@valdargent.com

www.valdargent.com

Office de Tourisme du Val d'Argent

86, rue Wilson

68160 Sainte-Marie-aux-Mines

Tél : +33 (0) 3 89 58 80 50

Fax : +33 (0) 3 89 58 80 49

tourisme@valdargent.com



Le tunnelier Cynthia qui a percé les 7 km de galerie.

Laissez vous conter **le Val d'Argent**, Pays d'art et d'histoire ...

... en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le Ministère de la Culture.

Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes du Val d'Argent et vous donne les clés de lecture pour comprendre l'échelle d'un paysage, l'histoire du pays au fil de ses villes et villages. Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser vos questions.

Le service animation du patrimoine

coordonne les initiatives du Val d'Argent, Pays d'art et d'histoire. Il propose toute l'année des animations pour les habitants de la vallée de Ste-Marie-aux-Mines et pour les scolaires. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Si vous êtes en groupe

le Val d'Argent vous propose des visites toute l'année sur réservation. Des brochures conçues à votre attention vous sont envoyées à votre demande.

Le Val d'Argent appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs du patrimoine et la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du XX^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui un réseau de 131 villes et pays vous offre un savoir-faire sur toute la France

A proximité,

la Région de Guebwiller bénéficie de l'appellation Pays d'art et d'histoire.



Crédits photographiques :
archives ville de Sainte-Marie-aux-Mines
José Antenat
APRR / C. Huret



Rédaction : Animation du Patrimoine - CCVA
Conception graphique : Service communication - CCVA
Conception-diffusion culturelle : LM communiquer
Impression : Freppel-Edac



« C'est parce que je t'aime et que je veux t'être utile,
mon bon Sainte-Marie, que je me suis mis à relever
dans ces matériaux toutes les traditions, tous les
usages qui te concernent »

ADOLPHE LESSUIN / | 8 5 2

laissez-vous **Conter**
le tunnel
Maurice-Lemaire

Villes et Pays d'art et d'histoire
Le pays du Val d'Argent

Un axe de désenclavement

Le tunnel Maurice-Lemaire est le tunnel routier le plus long situé intégralement sur le territoire français. Il mesure 6872 mètres et est un axe principal de passage entre les Vosges et l'Alsace.



Projets de percement des Vosges en 1923. 5 tracés étaient alors susceptibles d'être adoptés.

La circulation via le col de Ste-Marie-aux-Mines a toujours été un problème pour les industriels textiles dont le commerce était florissant au XIX^e siècle. Il fallait raccourcir la route du col qui était empruntée par les 300 voitures hippomobiles journalières qui emmenaient le tissu vers Paris. Un premier projet a été pensé en 1841 mais n'a pu aboutir. En 1845 un second projet propose de relier Wisembach à Sainte-Marie-aux-Mines en perçant un tunnel de 1340 m. La Révolution de 1848 stoppe net ces intentions. Un autre tracé est envisagé en 1866. Mais la défaite de 1870 et l'annexion de l'Alsace-Moselle à l'Empire allemand remettent en cause le projet. En 1909, la Société Industrielle et Commerciale de Ste-Marie repense un projet mais à nouveau, la 1^{ère} Guerre mondiale interrompt les réflexions.

Le tunnel ferroviaire

A la fin de la 1^{ère} Guerre mondiale, la question de la percée des Vosges reprend toute son importance. Trois projets de tunnel sont à l'ordre du jour :

- celui de Saint-Maurice/Wesserling
- celui de Cornimont/Metzeral
- celui de Saint-Dié/Sainte-Marie

Le maire de Ste-Marie-aux-Mines, secondé par le président de la Société Industrielle et Commerciale, fait adopter le tracé d'un tunnel ferroviaire entre Lusse et Ste-Marie-aux-Mines. En novembre 1930, Édouard Daladier approuve définitivement le projet Saint-Dié/Sainte-Marie. Les travaux débutent en mai 1933. Plus de 500 personnes travaillent sur le chantier durant 3 ans. C'est un tunnel à double voie en largeur mais une voie unique de circulation. Deux trains ne peuvent donc pas circuler en même temps. Le 08 août 1937, le Président Lebrun inaugure en grande pompe ce tunnel. Maurice Burrus, député du Haut-Rhin et conseiller général du canton, finance le banquet pour les 820 convives. Désormais des communications directes entre Colmar, Sélestat, Sainte-Marie, Nancy et Paris sont établies. Cette nouvelle voie met en relation les centres textiles de la vallée avec ceux de la Meurthe et offre de nouveaux débouchés.



Travaux de soutènement de l'entrée du tunnel, côté Ste-Marie, en 1933-1936.

En 1940, la 2^{nde} Guerre mondiale éclate. En 1943, les Allemands installent dans le tunnel une usine destinée à produire des pièces détachées pour moteurs d'avions. 2000 déportés, venus du camp de Natzweiler-Struthof en Alsace, y travaillent plus de 12 heures par jour et 18 heures le samedi. Ces prisonniers sont d'origines russe, polonaise, belge, italienne mais également yougoslave. De nombreux Ste-Mariens font acte de générosité. Les travailleurs « réquisitionnés » pour travailler avec les déportés dans le tunnel leur apportent discrètement de la nourriture. En septembre 1944, devant l'arrivée des Américains, les Allemands transfèrent les prisonniers à Dachau et font sauter l'entrée du tunnel.



Déportés travaillant sur un chantier de Ste-Marie-aux-Mines, durant la 2^{ème} Guerre mondiale.

L'occupation allemande

Le tunnel routier

Après la guerre, le trafic ferroviaire reprend mais le rail devient de moins en moins rentable, concurrencé par l'automobile. Le tunnel se dégrade de plus en plus et subit des infiltrations d'eau. Maurice Lemaire, directeur général de la SNCF et président du Conseil Général des Vosges, propose la transformation du tunnel en passage routier, la circulation par le col étant peu praticable l'hiver. Le 02 juin 1973, le dernier train traverse le tunnel de Ste-Marie. Les travaux de transformation débutent aussitôt. Le nouveau tunnel routier est inauguré par Valéry Giscard d'Estaing le 28 mars 1976. Dans les années 1990, plus d'un million de véhicules circulent chaque année dans le tunnel.



Inauguration du tunnel Maurice Lemaire par le Président Giscard d'Estaing en mars 1976. A sa droite, Maurice Lemaire.



Le tunnelier Cynthia a permis de creuser une nouvelle galerie de sécurité, parallèle à l'existante.

La rénovation récente

Suite à la nouvelle réglementation mise en place après l'accident du tunnel du Mont-Blanc en mars 1999, la sécurité du tunnel Maurice-Lemaire doit être complètement revue. Il est fermé en mars 2004. Une galerie de sécurité est alors percée parallèlement au tunnel routier ainsi que 16 abris et 35 postes de secours. Le tunnelier Cynthia, spécialement réalisé, permet de creuser le nouveau tube, long de 7 km et de 6 m de diamètre. A sa réouverture, le 1^{er} octobre 2008, le tunnel Maurice-Lemaire répond aux exigences réglementaires les plus récentes, et pas moins de 50 personnes se relayent 24h/24 pour assurer son exploitation.

Entre 2004 et 2008, la modernisation a mobilisé entre 200 et 500 personnes, pour certaines venues des quatre coins d'Europe, au sein d'une cinquantaine d'entreprises, et de leurs sous-traitants parmi lesquels des entreprises locales. Dans un chassé-croisé permanent d'ateliers et de métiers, ils ont réalisé le génie civil puis la mise en place de la multitude d'équipements qui assurent désormais la sécurité et l'exploitation de l'ouvrage rénové.

Trait d'union entre l'Alsace et les Vosges, le Tunnel Maurice-Lemaire permet également aux entreprises de travailler en flux tendu avec les Vosges et à leurs employés vosgiens de rejoindre l'Alsace plus aisément. Pièce essentielle de l'aménagement du territoire qui vient compléter le contournement de la RN59, il est la voie majeure de circulation et de transport commercial pour les échanges transvosgiens.



Installation de la conduite incendie dans la galerie de sécurité.

Un projet ancien

Un outil économique