

# ILE CHEMIN DE FER A LUTTERBACH

## ILes premières lignes de chemin de fer en Alsace - La genèse

C'est à Mulhouse que prit naissance la grande aventure du rail en Alsace. En ce début du XIXe siècle, parmi les problèmes économiques qui retenaient l'attention des industriels, celui du transport était le plus important, d'où la recherche constante de la réduction des délais et la compression des frais de transport pour faire baisser les prix des matières premières. Ceci était valable pour les combustibles, matière indispensable à toutes les industries. Les usines de Mulhouse et de la Vallée de la Thur consumaient environ 120 tonnes de houille par jour. Elle provenait jadis des mines de Ronchamp (Haute-Saône), épuisées en 1836, de Rives de Giers (Loire), de Blanzly (Haute-Loire) depuis l'ouverture du Canal du Rhône-au-Rhin entre Lyon et Mulhouse en 1820 et surtout de la Sarre après l'achèvement du tronçon du canal entre Mulhouse et Strasbourg en 1834. Acheminée par chalands jusqu'au bassin de Mulhouse, elle était véhiculée par chariots vers les différentes usines. La fréquentation sur la route royale N° 66 de Bar-le-Duc à Bâle, qui traversait Lutterbach, était estimée à l'époque de 600 à 1000 chevaux par jour. C'est au cours de l'assemblée générale de la Société Industrielle de Mülhausen du 25 mai 1836 que la question d'un chemin de fer entre Mülhausen et Thann fit son apparition. L'ingénieur N. CADIAT présentait un projet de transport par "célérier" sur cette distance, c.à.d. une navette de convois de marchandises sur ornières en fer tractées par des chevaux. Chose curieuse, le prix élevé de la houille lui fit écarter la traction par locomotives. Mais M. Nicolas KOEHLIN voyant plus grand, présenta au cours de la même année, le projet d'un "vrai" chemin de fer entre Mülhausen et Thann, élaboré par l'ingénieur P.D. BAZAINE. Ce projet a été adopté par la Chambre de Commerce de Mülhausen le 21 décembre 1836 et par la Chambre des Députés à Paris le 24 juin 1837, l'ordonnance royale le sanctionna par la loi du 7 juillet 1837.

MÜLHAUSEN devient MULHOUSE en 1848 REININGEN devient REININGUE en 1924 NIEDERMORSCHWILLER devient MORSCHWILLER-LE-BAS en 1924
---

## ILa ligne de chemin de fer de Mülhausen à Thann

Le Préfet du Haut-Rhin, par arrêté du 4 janvier 1837, établit une commission d'enquête composée de neuf membres pour examiner le projet de la ligne de chemin de fer de Mülhausen à Thann. Faisait partie de cette commission M. Antoine STRUCH, propriétaire à Lutterbach, conseiller général du Haut-Rhin et futur maire de la commune de 1837 à 1856. Des registres d'enquête publique sont ouverts dans chaque ville et commune intéressées par le tracé. Des oppositions, parfois très virulentes, se déclareront, notamment à Pfastatt, Reiningen, Kingersheim, Niedermorschwiller et Lutterbach. Le conseil municipal de Lutterbach, dans sa séance du 6 février 1837, déclare, tout en n'ayant aucune objection à tout progrès utile, ne pas pouvoir souscrire à ce projet. Il estime que cette entreprise est préjudiciable à d'importants intérêts privés, désavantageuse pour l'agriculture et qu'il s'agit avant tout d'une spéculation privée. Ce projet n'est ni souhaitée par les autorités publiques ni par la population. A cette protestation se sont joints 79 citoyens de la bourgeoisie locale. Dans sa réunion du 9 février 1837, il met en garde l'autorité administrative contre le projet de la construction d'un pont d'une largeur de 40 mètres sur la Doller, et les conséquences des inondations dans ce secteur, ce pont serait une entreprise inexécutable. La commission d'enquête, lors de sa réunion du 15 février 1837, par six voix contre trois, écarte les protestations. L'avis favorable est donné le 28 février par M. LEGER, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Le tracé de la ligne à voie unique de Mülhausen à Thann prenait son origine à la station provisoire de Mülhausen, située en face des Ets. André KOEHLIN & Cie. (ex. AKC et actuel SACM). Pour le tronçon de Mülhausen à Lutterbach, d'une longueur de 6 km, le cahier des charges ne prévoyait pas moins de 20 ponts, viaducs et ponceaux, entre autres, un pont de 40 mètres sur la Doller détournée, un aqueduc sur l'ancien lit de la Doller, un ponceau sur le Bannwasser et un pont sur le Dollerbaechlein. Le franchissement des routes et des chemins était partout prévu à niveau. Mais l'administration des Ponts et Chaussées exigea un pont-route pour le croisement avec la route royale N° 66 de Bar-le-Duc à Bâle. Pour réaliser cet ouvrage de 7 mètres d'ouverture, d'une longueur de 9,20 mètres entre les têtes et d'une hauteur de 5,50 mètres sous clef, il fallait changer la direction de la route et rehausser son niveau. Ces travaux ressemblaient, avec leurs remblais, en provenance du creusement de la rue de Richwiller, à des montagnes factices. Ils étaient unanimement désapprouvés par les concessionnaires, les rouleurs et les agriculteurs.

Les passages à niveau peu fréquentés étaient pourvus d'une lisse coulissante et non gardés. Les autres comportaient des portes en bois ou en fer creux, le garde les fermait à l'approche d'un convoi. Celui près de la station de Lutterbach, au croisement des routes vers Reiningue et Niedermorschwiller, était muni de trois portes et d'une guérite pour le garde. L'enceinte du chemin de fer était clôturée d'une palissade en lattes de bois. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails est de 1,44 mètre. Les rails ont la forme d'un double T de 0,06m de largeur au champignon et de 0,095m de hauteur et pesant 25 kg par mètre courant et leur longueur est de 4,50m. Ils reposent, par l'intermédiaire de supports en fonte, sur des traverses en chêne espacées de 0,90m. Les supports sont fixés sur les traverses par deux chevilles en fer forgé. Les rails sont assujettis dans les coussinets au moyen de coins en bois de forme conique d'une longueur de 0,25m. Les traverses d'une longueur de 2,30m à 2,50m cubant 0,10 mètre cube, sont posés sur une couche de ballast (sable ou menu gravier).

L'état d'avancement des travaux, commencés en août 1837, permet l'ouverture de la ligne pour l'été 1839. Ultime appréhension, le pont-route de Lutterbach n'aurait pas la hauteur voulue sous clef. L'ingénieur FREGOT confirme le 26 juin 1839 que la hauteur de l'ouvrage est supérieure à celle imposée par le cahier des charges. Le 6 août 1839 la locomotive "NAPOLEON" circule pour la première fois sur la ligne et dépasse Lutterbach. Lors d'un essai quelques jours plus tard, elle atteindra la vitesse de 78 km/heure. Un procès-verbal du 29 août mentionne que la voie d'évitement de Lutterbach est seulement en cours de pose.

L'inauguration prévue pour l'anniversaire des "Trois Glorieuses" (28.29 et 30 juillet) a dû être reportée au 1<sup>er</sup> septembre 1839. Ce jour-là, fort pluvieux, la voie ferrée était flanquée de nombreux curieux serrés sous des parapluies rouges et noirs. Le train inaugural, tracté par la locomotive NAPOLEON, construite à Mulhouse, se composait d'une berline pour les autorités, d'une diligence et de deux chars à bancs pour une centaine de passagers. Écoutons le récit de M. JACQUE dans "Industriel Alsacien" daté du 1<sup>er</sup> septembre 1839: "à 8 heures ½ le convoi s'ébranle aux sons de la musique et des coups de canons de l'Artillerie de la Garde, sous les acclamations de la foule. Vite nous laissons Mülhausen derrière nous et nous franchissons le gracieux pont de l'Ill et son viaduc, ensuite le pont sur la Doller bientôt apparaît le village de Lutterbach avec son grand pont, dont l'arche élevée, vue obliquement par suite de la courbe, se présente d'abord comme un rocher menaçant, contre lequel semble devoir se briser le convoi, dont la vitesse n'a d'égale que le vent, mais les voyageurs sont à peine surpris par cette apparition, que déjà leur impétueux équipage a franchi ce magnifique arc de triomphe couronné d'une foule innombrable".

Dès le lendemain, la ligne était ouverte au service des voyageurs par quatre trains par jour, dans les deux sens, composés de diligences avec portes, de chars à bancs couverts et de wagons découverts. L'ouverture au service des marchandises ne se fit qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1840. La signalisation était rudimentaire, dans les stations, un mât supportant une lanterne et un rideau servait de signal: rideau enroulé = voie libre, rideau baissé = arrêt. En-dehors des stations, des gardes placés tous les 1000 mètres, munis d'une trompe et d'un drapeau jaune et noir, annonçaient, de deux coups de trompe, les trains de poste à poste. Le drapeau leur servait pour signaler un train en détresse. Les gardes devaient assurer le gardiennage des passages à niveau, la surveillance et l'inspection des voies dans leur secteur.

## **II La ligne de Strasbourg à Bâle**

A peine le projet de la ligne de Mülhausen à Thann était-il adopté, que la Société Nicolas KOEHLIN en présenta un second, le 10 octobre 1837, de plus grande envergure: la création de la première ligne de chemin de fer à grande distance entre Strasbourg et Bâle, conçue par les ingénieurs BAZAINE et CHAPERON. Dès novembre 1837, le Préfet du Haut-Rhin nomma une commission d'enquête, laquelle donna son avis favorable le 12 décembre 1837. La Chambre des Députés vota le projet de loi les 6 et 7 février, l'ordonnance du roi du 14 mai 1838 approuva les statuts de la Société Anonyme pour l'Exploitation de la Ligne de Chemin de Fer de Strasbourg à Bâle. Le 3 janvier 1839 le Conseil Municipal de Lutterbach déclare n'avoir aucune objection à formuler quand au tracé de la future ligne, mais suggère des améliorations, comme la création de chemins le long des voies; ce serait également l'occasion, lors de la construction des ponts sur ou sous les routes menant à Reiningue et à Niedermorschwiller, d'élargir celles-ci à 10 mètres et de les classer en routes de grande communication. Les expropriations pour le chemin de fer de terrains communaux en 1838 et 1839 ont rapporté à la commune la somme de 31.333,78 francs. La pose du chemin de fer de Mülhausen à Thann forma les chefs-tâcherons pour celle de Strasbourg à Bâle. L'ouverture des différents tronçons eut lieu entre le 18 septembre 1840 et le 15 août 1841 avec la section de Colmar à Lutterbach. La ligne sera à double voie, la pose de la seconde voie suivit de près la première. Le tronçon de Lutterbach à Mulhouse sera commun aux deux lignes. Les trains montant de Strasbourg à Bâle ont été dirigés sur la voie placée du côté de la montagne et les trains descendant sur celle du côté du Rhin. De cette façon, les trains se croisent à gauche, autrement dit ils circulent à droite. Les constructeurs se sont conformés à l'usage sur

les voies publiques imposé par un article du règlement de police sous Napoléon. Sous la Monarchie et la Révolution, on circulait à gauche sur les routes de France. Cet exemple n'a pas été suivi sur les grandes lignes françaises inaugurées après celles de l'Alsace, on s'est conformé à l'usage anglais.

L'inauguration de la première grande ligne de chemin de fer en France, 134 km entre Strasbourg et Bâle, eut lieu les 19 et 20 septembre 1841. Le train inaugural composé de 14 voitures était tracté par deux locomotives, la STRASBOURG et la MULHOUSE.

Le début de l'exploitation des deux lignes donnèrent lieu à des incidents parfois banaux, d'autres fois plus sérieux. En voici quelques extraits: dans une lettre du 16 août 1839 adressée à M. le Sous-Préfet, M. le Maire de Lutterbach se plaint des feux de forêt et de champs survenus le dimanche 11 août et le lundi 12 août 1839, incendies provoqués par la chute de quelques particules de charbon enflammé au passage des locomotives. Citons également des passages du carnet de rapports de l'ingénieur responsable de la ligne "le 29 avril 1840 le garde du P.N. (passage à niveau) s'était absenté pour faire ses Pâques à Lutterbach"; "le 16 novembre 1839 nous entendîmes des vociférations de la femme Scherrer contre le garde Mouton, veuillez inviter les gardes à empêcher de tels scandales"; "le 14 février 1840 j'ai appris que le piqueur Jarrier circulait publiquement sur la voie avec des femmes mal famées"; "le 10 septembre 1840 de mauvais drôles jetaient des pierres sur les trains". Face à une certaine insécurité, il avait été décidé le 6 novembre 1840 de l'achat de 15 fusils pour les gardes de nuit.

Les intempéries des hivers rigoureux causèrent de graves perturbations; ainsi, le 15 décembre 1840, un train de voyageurs est obligé de passer la nuit dans la forêt de Lutterbach, les pistons de la locomotive étant gelés. La locomotive de secours ramena, en deux voyages, les voyageurs sur son tender à Mulhouse. En février 1845, la ligne de Mulhouse à Thann est impraticable durant quinze jours; la neige atteignait 2 mètres dans la plaine de l'Ochsenfeld.

## **II La gare de Lutterbach et ses annexes**

La station de Lutterbach, située au PK 102,445 de la ligne de Strasbourg à Bâle, était projetée en pensant aux ouvriers de ce village qui, à lui seul, en fournissait une centaine aux fabriques de Dornach et de Mulhouse. Station de 3<sup>ème</sup> classe, elle devint en 1841 une gare de bifurcation, rôle qu'elle tient encore de nos jours. La construction des bâtiments débuta en 1841 d'après les plans de l'architecte FRIES de Strasbourg, le coût était estimé à 22.000,00 francs. Elle se composa d'un pavillon central surmonté d'un fronton donnant sur le trottoir (quai), muni de trois portes côté place qui donnèrent accès aux bureaux et salles d'attente. En 1864, on y ajoutait une verrière. L'étage était réservé à l'habitation du Chef de Station. Le pavillon était bordé de deux ailes, dont celle de droite était rehaussée en 1880 d'un étage destiné à l'habitation du receveur. Ce n'est qu'en 1919 que l'aile gauche était à son tour relevée d'un étage pour le logement d'un garde. Les arcs en plein cintre de la station de Lutterbach sont appareillés en grès des Vosges et leur forme renflées reflètent le style Louis-Philippe. A l'origine, la couverture du toit était faite de feuilles de zinc, plus tard ces dernières furent remplacées par des tuiles "Gilardoni".

Les annexes comportaient entre-autres la halle aux marchandises présentant d'un côté un passage pour chariot et de l'autre côté une voie de fer pour l'approche des wagons. L'extrémité bout côté station est précédée d'un petit bâtiment servant de bureau et de l'autre côté d'un quai accessible en bout et pourvu d'une grue tournante à manivelle. Entre la station et le hangar un petit édifice à colombage servait de toilettes. Du côté du village, la station était pourvue d'une cour d'arrivée clôturée et fermée d'un grand portail en deux parties coulissantes sur rails. Un petit dépôt de lampisterie se trouvait à l'ouest de la cour. Le passage souterrain donnait accès aux quais et reliait la place de la gare à la rue de Morschwiller. Les quais furent protégés par une marquise métallique, déposée en 1955, lors de l'électrification. Deux postes d'aiguillage complétèrent les installations de sécurité, le premier, construit autour de 1885 lors de l'ouverture de la ligne vers Mulhouse-Nord, était situé au bout du "Mülhauserweg" (rue Poincaré), il servit plus tard de poste de garde du PN 169: le second fut érigé en 1910 en face de la gare. Les deux étaient sous l'autorité du poste directeur installé en gare. La cour de débord comprenait plusieurs voies de service, dont celle côté village était mise à disposition de la Brasserie. Des embranchements particuliers desservaient l'industrie locale, dont celui des Ets. Feigel qui se prolongeait jusque dans la cour des Ets. Oesterlé; le pont-rail sur le Bannwasser est encore visible. Un autre reliait la station de Lutterbach, en longeant les Frohnmatten, aux usines Schaeffer et Lalance à Pfastatt-le-Château. La station de Lutterbach sera gérée en ses débuts par un Chef de Station de 3<sup>e</sup> classe, d'un receveur et de deux gardes. Y sera adjoint, suite à la circulaire n° 10 du 16 mai 1839 du Directeur des Ponts et Chaussées et des Mines, un inspecteur de police. Ils seront une quinzaine au début du siècle et bien davantage au temps de "L'ALSACE et LORRAINE (AL)"; aujourd'hui, il ne reste qu'un seul agent par poste.

"L'ouverture des lignes de chemin de fer de Mulhouse à Thann et de Strasbourg à Bâle était bénéfique pour le commerce local, les restaurants sortaient de terre comme des champignons. A partir de ce temps, le village prit une couche citadine" (sic).

## IL'évolution

Le nombre de voyageurs décompté sur la ligne de Mulhouse à Thann au départ de Lutterbach pour la période allant du 15 août 1841 au 31 mai 1842 était le suivant: diligence = 480, chars à bancs = 3486 et wagons découverts = 8158, soit au total de 12.124 voyageurs pour une recette de 12.968,90 francs. Les "bulletins de voyages" étaient extraits d'un carnet à souches portant, écrit d'avance, la destination et le prix. Devant l'affluence de voyageurs, l'ingénieur BAZAINE imaginait dès 1842 les billets en carton, classés par catégorie et destination dans un casier, ce qui facilitait et accélérail les opérations des receveurs. Ce fut l'ancêtre des casiers à billets en usage jusque dans les années 1980.

Deux locomotives portèrent le nom de "LUTTERBACH"; la 1-1-1 "COMMERCE", après transformation aux usines AKC le 13 février 1841, et la 0-3-0 sortit des usines SACM de Graffenstaden en 1899. Par décret du 30 juillet 1852, la Société Anonyme du Chemin de Fer de Mulhouse à Thann se substituait à N. KOEHLIN. Avec la fusion des Sociétés des lignes de Paris à Strasbourg (ouverte en 1852) et de Strasbourg à Bâle, naquit le 20 avril 1854 la Compagnie des Chemins de Fer de l'Est. Après des tractations, celle de Mulhouse à Thann rentra le 1<sup>er</sup> juillet 1855, également dans son giron, ainsi que toutes les lignes futures. (Ouverture en 1858, des lignes de Paris à Mulhouse et de Belfort à Marseille).

A la suite des revers militaires du Second Empire en 1870 et dès l'occupation allemande, la reprise du trafic était confiée à des commissions militaires. Le traité de Francfort du 10 mai 1871 cédait à l'Empire Allemand les chemins de fer des deux provinces d'Alsace et de Lorraine annexées. Toutes les lignes étaient remises en exploitation régulière à compter du 1<sup>er</sup> août 1871. Par décret impérial du 9 décembre 1871 était créée à Strasbourg la "Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen". Le bouleversement a été complet par la germanisation des conceptions ferroviaires. Sous le régime allemand, l'infrastructure ferroviaire allait nettement se parfaire.

En 1882, la Société Schaeffer, Lalance et Cie proposa l'utilisation de la voie de son embranchement particulier en vue de sa prolongation jusqu'au bassin de Mulhouse. La loi impériale du 2 mars 1883 donna son aval. Les travaux débutèrent en 1884 avec la création de la station du Forst, qui devint plus tard la gare de Mulhouse-Nord. L'ouverture de la ligne de Lutterbach à Mulhouse-Nord eut lieu le 1<sup>er</sup> novembre 1885 et la section jusqu'au bassin sera prête le 5 août 1886, réalisant ainsi la jonction avec la grande ligne de Strasbourg à Bâle.

Le pont sur la Doller a été dédoublé entre 1875 et 1880; ce sera après ce pont que la ligne de Mulhouse-Nord prendra son origine au lieu-dit "Hirtzbach", rendant caduque la ligne de Schaeffer ; son E.P. (embranchement particulier) sera, par la suite, desservi par Mulhouse-Nord. Il subsiste encore, de nos jours, une partie de son tracé ainsi que des structures métalliques anti-inondations. Le nouveau tracé permit en 1890 la réalisation de la jonction de Lutterbach à la gare de Mulhouse-Wanne, appelé aussi ligne de la "ceinture" ou "Ringbahn". Avec l'ouverture du triage de Mulhouse-Nord, le 1<sup>er</sup> mai 1899, a été réalisée la jonction de Lutterbach à Rixheim par cette gare. A partir de cette date, l'ensemble du trafic marchandises, en provenance de la ligne de Strasbourg, a été dévié à Lutterbach vers cette ligne.

La ligne de Strasbourg à Mulhouse arrive au début du siècle à saturation, le débit journalier des trains à Lutterbach est le suivant:

1893:	82 trains
1903	116 trains
1913	153 trains.

Le Reichstag, dans sa séance du 30 janvier 1914, envisage la pose d'une troisième et même d'une quatrième voie sur cette ligne mais la déclaration de la guerre en août 1914 fait que ces études restent à l'état de projets.

Dès le début de la Première Guerre Mondiale, avec l'entrée des troupes françaises en Haute-Alsace le 7 août 1914, le trafic ferroviaire était interrompu entre Rouffach et Mulhouse ainsi que sur la ligne de Mulhouse à Thann; il le restera jusqu'à la fin des hostilités. Seuls des convois militaires circuleront entre Mulhouse et Lutterbach et uniquement de nuit.

La gare et ses installations subirent de graves dommages lors des violents bombardements par l'artillerie française en 1915 L'armistice du 11 novembre 1918 obligeait l'Empire Allemand à remettre à la France, dans un délai d'un mois, les lignes ferroviaires d'Alsace et de Lorraine. Le réseau des Chemins de Fer d'Alsace et de Lorraine (CFAL) a été constitué par arrêté ministériel du 19 juin 1919.

Après la réintégration dans la souveraineté française, les CFAL chercheront entre 1919 et 1938 un compromis entre les conceptions ferroviaires allemandes existantes et les impératifs français.

Le décret-loi du 31 août 1937 unifiait, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1938, tous les réseaux en la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF).

Le 11 juin 1939 eurent lieu les festivités du Centenaire de la première ligne de chemin de fer en Alsace, celle de Mulhouse à Thann. A cette occasion, a été inaugurée une colonne érigée dans le square de la gare de Lutterbach, portant une plaque en bronze, commémorant ce centenaire. La cérémonie, sous un orage menaçant, était présidée par le Ministre des Travaux Publics.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1939, jour même du centenaire, la locomotive G7 N° 5552 dérailla en gare, après avoir défoncé le heurtoir de la halle, démolissant en partie l'édicule servant de toilettes; elle s'échoua au ras du mur, côté sud, du bâtiment de la gare.

## **II Le rail pendant la tourmente de la deuxième Guerre Mondiale**

Lors de sa retraite en juin 1940, l'armée française fit sauter la plupart des ponts dans la région. A partir de 1940, avec l'annexion de fait de l'Alsace et de la Lorraine au Reich Allemand, la "Reichsbahn Direktion" de Karlsruhe prit possession des installations ferroviaires. Un personnel d'encadrement allemand a été mis en place. Les ex-agents de la SNCF devront remplir un questionnaire indiscret et précis, cherchant à établir leur sentiment pro-allemand et, surtout, produire la preuve de leurs origines aryennes. Un grand nombre a été expulsé vers la France, d'autres ont été déplacés en Allemagne. D'autres encore militaient, dans l'ombre, dans des réseaux de la résistance. Et revoilà la germanisation du réseau de l'ex A.L.

A partir du mois d'août 1944, la circulation des trains, de jour et par temps clair, devient très aléatoire du fait de l'incursion des chasseurs bombardiers alliés (JABO). Certains trains comportaient un wagon surmonté d'une pièce de DCA (FLAK). Le mitraillage des trains et des gares était quasi journalier. La libération surprise de Mulhouse le 21 novembre 1944 par la Première Armée Française provoqua le dynamitage par les allemands de la plupart des ponts de Mulhouse et de sa proche banlieue. Seul a été épargné le pont-rail sur la Doller à Lutterbach. Le front s'étant stabilisé le long de la Doller, il permit aux éléments du 6<sup>ème</sup> RIC et du 6<sup>ème</sup> RTM français de maintenir une minuscule tête de pont au sud de Lutterbach. Le 1<sup>er</sup> décembre 1944 un peloton de chars "Sherman" du 2<sup>ème</sup> escadron, du 2<sup>ème</sup> Régiment de Cuirassiers, le traversa pour repousser une contre-attaque allemande. Constamment sous le feu de l'artillerie allemande, il a été malencontreusement détruit, en janvier 1945, par un obus qui tomba sur son dispositif de minage.

Après la libération, le 20 janvier 1945, la gare, comme le restant du village, était très gravement endommagée. Tous les appareils de voie étaient pétardés, les dégâts dans les installations électriques et de câblages s'avéraient particulièrement graves, les nappes télégraphiques et téléphoniques étaient saccagées, les abords du chemin de fer minés. La reconstruction provisoire des ouvrages et le rétablissement minimum des installations de voie allèrent bon train. Aussi, la liaison de Strasbourg à Mulhouse, par une seule voie, était réalisée le 1<sup>er</sup> avril 1945, la seconde voie le sera le 20 avril. La ligne de Lutterbach à Rixheim via Mulhouse-Nord sera ouverte le 20 juillet, celle de Lutterbach à Kruth le 27 août et, enfin, celle de Cernay à Sewen le 10 octobre 1945.

## **ISur les rails du progrès**

Entre 1871 et 1914, le réseau d'Alsace et de Lorraine a été entièrement équipé selon la technique allemande, laquelle, en bien des points, différait profondément, dans ses méthodes, sa réglementation et ses réalisations, de la technique ferroviaire française.

Dans le but d'unifier les installations des grands réseaux français, l'A.L. entreprit la modernisation de certaines gares à grand débit, dont celle de Lutterbach, comportant une double bifurcation avec des mouvements de trains très nombreux, mais des manœuvres insignifiantes. En décembre 1935, a été mis en service dans le bâtiment de la gare, un poste électromécanique de type ASTER MDM, commandant l'ensemble des signaux et des appareils de voie sur une longueur de 2100 mètres entre les sémaphores d'entrée côté Strasbourg et côté Mulhouse, en remplacement de quatre postes mécaniques anciens de type J ex A.L. Un TCO (Tableau de Contrôle Optique) complétait l'installation. Pour pallier à des pannes du secteur EDF, une sous-station de secours a été construite le long de la rue J.Jaurès, démolie en 1989. Ce poste à manettes fonctionnait jusqu'en 1985. L'espacement des trains (cantonnement), matérialisé par le Block Manuel type A.L., était remplacé en 1947 par le Block à Circuit de Voie sur les sections de Lutterbach à Mulhouse-Ville et Mulhouse-Nord et, en 1949, sur celle de Lutterbach à Richwiller. En 1957, avec l'électrification de la ligne de Strasbourg à Bâle, apparut le Block Automatique Lumineux (BAL). Après la nécessaire modification du plan des voies à Lutterbach (dont la

dépose des voies de service) et des principaux appareils de voie, a été inauguré le 27 juillet 1985 un poste ultra moderne de type PRS (poste à relais souples) à commande par boutons, se substituant au poste ASTER datant de 1935. Le 1<sup>er</sup> novembre de la même année, prit fin la modernisation du triage de Mulhouse-Nord, dont les installations en font un des plus modernes et des plus performants de France.

D'importants travaux de voie suivront en vue de la vitesse V200. Le 7 octobre 1985 à 15h00 le passage à niveau n° 168 (près de la gare) était définitivement supprimé, après 146 années d'existence, le PN n° 169 (près de la rue Poincaré) l'avait précédé de peu. La suppression des deux PN qui reliaient le quartier ouest ("les Ana am Barrier") au centre du village était l'aboutissement de longues tractations entre la municipalité d'une part et les différentes administrations, tant ferroviaires que civiles d'autre part, ayant pour objet divers projets proposés en remplacement des deux PN à supprimer: soit un pont-route, un passage routier inférieur ou l'aménagement des trois souterrains existants avec la création d'une route (l'actuelle rue du Rail) reliant la rue des Champs aux Ets. SMID et à la rue Poincaré. Le référendum organisé en 1984 donna la préférence à cette dernière solution.

Le jeudi 13 juillet 1989 à 16h14 se produisit, en gare de Lutterbach, un déraillement spectaculaire d'un train de marchandises. Plusieurs wagons se couchèrent disloqués sur la voie adjacente, causant de gros dégâts à la voie et à la caténaire. Le trafic dû être détourné durant 24 heures par les lignes allemandes.

Les 16 et 17 septembre 1989 Lutterbach fêta dignement le 150<sup>ème</sup> anniversaire de la ligne de Mulhouse à Thann par diverses manifestations et expositions. Le dimanche, à l'arrivée du train spécial, eut lieu la ré-inauguration de la plaque du Cinquantenaire de 1889, sauvée des décombres de la gare sinistrée en 1945 par un habitant du village.

Le 8 septembre 1991, c'est au tour de la ligne de Strasbourg à Bâle de fêter son Cent cinquantenaire par des expositions historiques et culturelles et l'inauguration de la Place de la Gare rénovée à l'arrivée du train spécial.

Le trafic marchandises en constante perte de vitesse, les reports successifs sur la route des charges et des services et la démocratisation de l'automobile amenèrent les responsables de la SNCF à décider la fermeture de la gare au trafic de marchandises et, enfin, le 1<sup>er</sup> mai 1992, de celle du guichet voyageurs.