

## Histoire de l'Association et de la ligne Abreschviller – Grand Soldat.



Les amateurs de randonnées pédestres, qui sillonnaient les sentiers vosgiens entre Abreschviller et le massif du Donon ne pouvaient pas, il y a encore une quarantaine d'années de cela, traverser ou longer une des nombreuses vallées du Donon vers Abreschviller sans rencontrer une voie de chemin de fer à l'écartement inusité de 0,70 m. Si pris de curiosité, l'un ou l'autre longeait cette voie, il n'avait généralement pas un long trajet à faire avant de rencontrer, soit une voie d'évitement sur laquelle stationnaient des wagonnets chargés de grumes, soit un embranchement qui cheminait vers une parcelle forestière en cours d'exploitation.

Si la plupart savait que la voie ainsi rencontrée appartenait au réseau du chemin de fer forestier d'Abreschviller, bien peu en connaissait l'histoire, la consistance et la façon dont il était exploité. Actuellement, il ne subsiste de ce réseau que les derniers six kilomètres les plus proches d'Abreschviller, exploités à des fins touristiques. Aussi, avant que la nuit des temps n'ait jeté le voile de l'oubli, il semble intéressant de rappeler l'origine et l'histoire de ce réseau qui, selon les dires des spécialistes, était à son apogée, l'un des plus importants chemins de fer forestiers d'Europe.

### Situation géographique et économique

La partie septentrionale du massif du DONON (altitude 1008 m) est constituée de vastes zones forestières vallonnées, avec un taux de boisement de 80%. Les forêts domaniales d'Abreschviller, de Walscheid et de Saint-Quirin forment un massif de 11 500 hectares d'un seul tenant, entre les altitudes de 300 à 1000 mètres. Plusieurs vallées : Sarre Blanche, Sarre Rouge, Zorn Jaune, Ruisseau d' Abreschviller et leurs affluents descendent du massif. Cette forêt constituée pour 75% de résineux et 25% de feuillus (hêtres et chênes) produit environ 75 000 m<sup>3</sup> de bois par an. Elle est gérée par l'Office National des Forêts.

Pendant longtemps, la faible densité de la population et la rareté des voies de communication pénétrantes ont été la cause de la sous-exploitation de cette forêt. Depuis les quelques centres d'exploitation situés dans les zones les moins difficilement accessibles, les bois d'abattage étaient acheminés par schlittage ou par des chariots à bœufs vers de petites scieries installées au bord des ruisseaux impétueux dont elles tiraient leur force motrice. L'eau servait bien souvent à acheminer leur production, par flottage, vers le bas.

## Apparition du chemin de fer



Vers les années 1850 le service forestier avait mis sur pied un vaste programme de construction de routes forestières, qui ne fut que très partiellement réalisé. En 1884, l'administration forestière allemande remplace le projet de routes forestières par la construction d'une voie ferrée remontant le ruisseau d' Abreschviller depuis le lieu-dit ZWEIBACH, sur une longueur de 5 km, bientôt prolongée pour atteindre 13 km en 1888. L'écartement choisi fut celui des chemins de fer militaires de la Prusse, soit 70 cm. C'est le seul cas connu, d'introduction en France, de ce type d'écartement.

Quelques années plus tard, un projet de construction d'une voie ferrée à écartement normal entre Sarrebourg et Abreschviller est à l'étude. La question se pose de savoir si la ligne à écartement normal doit être prolongée jusqu'au terminus inférieur du chemin de fer forestier à ZWEIBACH ou si ce dernier doit être descendu jusqu'à Abreschviller. L'implantation d'importantes scieries à Abreschviller dont une scierie domaniale gérée par l'administration forestière, fait opter pour la deuxième solution :  
La voie normale s'arrêtera à Abreschviller dont la gare SNCF sera construite en 1892.

## Extension du chemin de fer forestier



Le 30 mars 1892 une violente tempête, identique à celle du 26 décembre 1999, dévaste le massif et met à terre environ 200 000 m<sup>3</sup> de bois. Devant cette énorme quantité de matériaux à exploiter rapidement, l'administration forestière allemande de l'époque réalise immédiatement tous les projets d'extension de la voie étroite à l'étude, soit approximativement 35 km de ligne ( non comprises les voies de garage et d'évitement), qui sont construites en quatre mois. Du matériel est acheté et on installe à Abreschviller, à proximité de la scierie domaniale, un atelier pour l'entretien et la réparation de ce matériel. Dès le 5 juillet 1892 les premiers trains à vapeur sillonnent le massif.

Quelques années plus tard, une fois que le bois de la tempête de 1892 fut exploité, l'administration forestière considéra que le développement du réseau était trop important pour les besoins normaux.

Après étude, une partie du réseau existant fut déclarée inutile : la voie fut déposée, les rails et l'excédent de matériel furent vendus.

En 1902, une nouvelle tempête mit l'administration forestière devant 180 000 m<sup>3</sup> de bois à exploiter.  
Une nouvelle extension du réseau fut décidée.

En 1918 il comprenait 50 km de voies. Il continua à s'étendre jusqu'en 1939 pour atteindre environ 73 km dont 9 km de voie d'évitement et de garage.

## Exploitation du chemin de fer forestier



Chaque jour deux trains desservait le réseau : l'un la ligne de la Zorn, l'autre celle de la Sarre Rouge et du ruisseau d'Abreschviller. Dans la matinée, ils amenaient les wagonnets vides et les laissaient à courte distance en amont des chantiers de chargement. Les bois coupés dans la forêt et descendus jusqu'à la voie ferrée par 2 bûcherons étaient chargés sur les wagonnets avec un système de treuil. Ils étaient ensuite amenés par gravité sur la voie d'évitement la plus proche en aval et repris en fin de journée par le train qui rejoignait Abreschviller. Chaque wagonnet était attelé au suivant et au précédent, ainsi qu'à la locomotive par une longue perche de bois frettée et munie d'un anneau d'attelage à chaque extrémité. Ce système permettant un important porte-à-faux du chargement aux extrémités des wagonnets, facilitait le transport des longues grumes sans problème de stabilité ou d'inscription dans les courbes. Chaque train pouvait transporter de 50 à 70 T de grumes.

L'effectif utilisé pour le fonctionnement du chemin de fer (y compris les chargeurs et le personnel d'entretien) était d'une cinquantaine de personnes.

Le trafic annuel était de l'ordre de 35 à 40 000 m<sup>3</sup> vers 1958, soit environ la moitié de la production de bois de l'ensemble du massif forestier, l'autre moitié était directement acheminée par la route qui pénétrait de plus en plus le massif.



## Le déclin du réseau

En 1960, les voies d'évacuation du bois se composaient de 61 km de voies ferrées et 92 km de routes. (42 km de routes forestières et 50 km de routes classées dans la voirie publique). La voie ferrée et le matériel roulant présentaient une usure prononcée qui aurait nécessité d'importantes opérations d'entretien, voire de renouvellement. Par ailleurs, étaient apparus des camions grumiers et des tracteurs forestiers avec remorques dont l'emploi se révélait plus souple et plus avantageux que la voie ferrée : le bois chargé au cœur même de la forêt pouvait être acheminé directement, sans autre manutention, chez l'utilisateur. Ces considérations ont amené l'administration forestière à décider le repli progressif de la voie ferrée et la réalisation d'un programme routier de 85 km dont 48 destinés à remplacer la ligne de la Sarre rouge longeant déjà la route du Donon sur une douzaine de kilomètres. Un programme complémentaire de chemins et pistes de traînage pour faciliter l'approche du bois a été réalisé. Le démontage de la voie ferrée a commencé en 1962. En 1964, 40 km de voies étaient déposées et à la fin de l'année 1966, après 75 ans de bons et loyaux services, le réseau cessait d'être utilisé pour le transport du bois.

## Reconversion touristique



A la fin de l'exploitation du réseau pour le transport du bois, l'administration forestière l'avait mis depuis plusieurs années déjà à la disposition de groupes de touristes qui en faisaient la demande. Certains samedis et dimanches, des voyages touristiques étaient organisés. Aussi, dès que le projet d'abandon de la voie ferrée fut connu, l'idée de maintenir une section de ligne aux fins d'exploitation touristique prit corps en accord avec le syndicat d'initiative d'Abreschviller. Avec l'appui de l'administration forestière, la délégation Strasbourgeoise de la Fédération des Amis des Chemins Fer Secondaires (FACS) présidée par le Docteur SINGER, constitue un comité en vue de la reprise d'une section de ligne et de son exploitation régulière les week-ends d'été.

Il fut d'abord envisagé d'exploiter le parcours ABRESCHVILLER-BRECHPUNKT, soit une dizaine de kilomètres. L'extrémité de ce parcours était particulièrement accidentée puisqu'elle comportait deux rebroussements successifs pour permettre de franchir un dénivelé important. Cette situation aurait nécessité des contraintes de circulation particulières à partir du moment où il était question de transporter du public. Il est bien vite apparu que cette difficulté, ainsi que la distance à parcourir, auraient considérablement alourdi les frais d'exploitation.

Aussi, afin d'être en mesure de proposer le voyage à un prix raisonnable, le Comité s'est vite rendu compte qu'il lui fallait limiter ses ambitions. C'est ainsi qu'a été retenu le parcours ABRESCHVILLER-GRAND SOLDAT, soit 6,100 km.

Le Comité initial, après sa transformation en Association du Chemin de Fer Forestier d'Abreschviller (ACFA), a pu bénéficier de diverses subventions et dès juin 1968, un service régulier de week-end a fonctionné avec le locotracteur diesel qui nécessitait le moins de frais de remise en état, et trois plates-formes aménagées en voitures ouvertes.

Cette première année de fonctionnement fut un succès dépassant les prévisions les plus optimistes puisque plus de 10 000 touristes furent transportés au cours de la saison.



Encouragée par ce succès, l'Association redoubla d'efforts, ce qui lui permis d'aménager le terminus de grand Soldat, de renouveler quelques tronçons de voie qui en avaient grand besoin, de remettre en état la locomotive à vapeur Heilbronn 02-20 T, système Mallet, de se procurer deux voitures à voyageurs fermées qui furent cédées à des conditions très favorables par le chemin de fer suisse de la Wengenalpbahn (ligne qui dessert le massif de la Jungfrau près d'Interlaken) La transformation des organes de roulement a été effectuée dans les ateliers de l'association pour permettre à ces voitures de circuler sur l'écartement de 0,70 alors qu'elles étaient conçues pour circuler sur des voies à l'écartement de 0,80.

Parallèlement, la section locale du Club Vosgien s'est préoccupée de baliser quelques nouvelles promenades circulaires aux abords du terminus de Grand-Soldat qui est également un hameau connu puisqu'on peut y voir la maison natale d'Alexandre Chatrian né en 1826, écrivain et cheminot, auteur avec son ami Erckmann originaire de Phalsbourg d'une série de romans dont le plus connu est « L'ami Fritz ».

C'est ainsi que nous arrivons au 20 avril 1969 qui marque la date officielle de la seconde naissance du Chemin de fer forestier, puisque

C'est ce jour-là que, sous une giboulée de neige et en présence de nombreuses personnalités locales et départementales, Monsieur Pierre MESSMER, alors Ministre des Armées, coupa le ruban symbolique du train inaugural qui s'ébranla peu après, en crachant fumée et vapeur sous les acclamations de la foule et aux accents d'un air de folklore joué par l'Harmonie « La Vosgienne » d'Abreschviller. Depuis ce jour, la deuxième locomotive à vapeur a été remise en état (Decauville), 2 voitures achetées à Orléans, deux construites sur des boggies existants, une troisième locomotive à vapeur 030 à tender séparé (JUNG 1944) fut achetée en Autriche, les voies aménagées au départ et au terminus ont été complétées par 2 km 500 de ligne entièrement reconstruite et ballastée, des pavillons gares-guichets construits au départ et au terminus, grâce au concours du Syndicat d'Initiative d'Abreschviller.

Les 10 000 voyageurs par saison (mai-octobre) de la première année sont passés à 25 000 puis à 35 000 dès 1971. Depuis la fréquentation varie de 25 à 30 000 par saison.

