

## Quand le train passait sur le ban communal de Kembs

par la Société d'Histoire de Kembs

### Qui de nos jours se souvient d'une voie ferrée qui passait sur le ban de Kembs ?

On ne parle pas là de la voie ferrée étroite qui longeait le canal de Huningue et permettait aux locotracteurs de halier les péniches, mais c'est un fait avéré, le ban communal de Kembs était il y a un peu plus d'un siècle traversé par une grande voie ferrée.



Chemin de fer militaire allemand de 1917- 1918 - Liaison Bantzenheim - Haberhaeuser  
Construit en début 1917, exploitation jusqu'en novembre 1918.

Gare de Kembs avec installations ferroviaires, une seconde gare se trouvait au Schaeferhof (Löchle)

Les trains circulaient en lisière de forêt à l'ouest du village, construite en 1917 durant le 1<sup>er</sup> conflit par des éléments du Génie de l'armée de sa Majesté l'empereur Guillaume II (*Eisenbahntruppen*). Cette voie ferrée de 1 435 mm d'écartement entre rails, reliait de façon discrète la gare de Bantzenheim, située sur la rocade Mulhouse - Mühlheim, au village d'Haberhaeuser (Saint-Louis-la-Chaussée).

Son raccordement au sud était double avec connexion sur la ligne Mulhouse - Bâle, ainsi que par une courbe sur la liaison Saint-Louis - Waldighofen ouverte à la même époque.

Edifiée de façon sommaire pour les seuls besoins militaires, elle desservit à compter du 1<sup>er</sup> août 1917, les

nombreux dépôts de munitions et de matériels dissimulés dans la forêt de la Hardt. Cette fonction purement stratégique fit discrètement passer son tracé à l'écart des villages d'Ottmarsheim, Hombourg, Petit-Landau, Niffer, Kembs, Loechlé, Richardshaeuser et Bartenheim-la-Chaussée.



Kembs - mai 1918  
Installations ferroviaires militaires allemandes  
La petite gare de Kembs vue depuis le Sud, aujourd'hui la rue du Hêtre.

Archives photographiques d'un officier ottoman qui à l'invitation du Commandement allemand a fait un séjour en Alsace, sur la ligne de front et au Pays de Bade en mai - juin 1918 pour visiter les installations ferroviaires militaires allemandes.

Pour la traversée du canal de Huningue à Niffer, un ingénieux système d'ascenseur monté sur une structure en bois avec quatre gros contrepoids permettait d'élever les rails montés sur traverses à plusieurs mètres de hauteur afin de pouvoir assurer la circulation fluviale sur le canal.



Gare de Kembs - Loechlé - 1918  
Voie de chemin de fer militaire de Bantzenheim - Haberhaeuser

A Kembs, aujourd'hui la voie passerait dans la rue du Frêne dans l'ancienne usine Outitrop, couperait la rue Safran passerait dans les rues des Chaumes, de Roquefort et de La Bourboule. Deux gares avaient

été construites quasiment sur le ban de la commune, l'une à Kembs, rue du Hêtre, la seconde à Schaeferhof (Loechlé) dans la forêt de la Hardt derrière la rue du Frêne.



Point de passage du canal du Rhône au Rhin à Niffer - 1918

Voie de chemin de fer militaire de Bantzenheim - Haberhaeuser  
Pont et ascenseur abaissé permettant le passage du train

Plusieurs mois après le début des travaux le projet fut menacé. En effet, au nord de Kembs, la grande plaine, presque dépourvue de végétation, située entre le canal de Huningue et la forêt de la Hardt, représentait un terrain idéal pour un terrain d'aviation de secours au cas où les installations d'Habsheim ne seraient plus utilisables.

La future piste d'aviation avait déjà été dépierrée, mais aucun bâtiment n'était encore érigé. Le manque de concertation fit que le projet de voie ferrée passait en diagonale sur le terrain d'aviation !

Le haut commandement dut faire des choix et trancha, les aviateurs partirent s'installer à Sierentz. Cette activité ferroviaire fut éphémère, elle ne dura que 14 mois.

Arrêtée en novembre 1918 à la fin des hostilités, son exploitation ne reprit pas sous l'administration française.

Malgré des tractations en vue d'une reprise de l'activité, le coût de construction des bâtiments à édifier fit renoncer à ce projet. Déclassée, la ligne fut démantelée en 1928.



Point de passage du canal du Rhône au Rhin à Niffer - 1918

Cette même voie de chemin de fer avec son ascenseur élevé permettant le trafic fluvial

## Qu'en reste-il aujourd'hui ?

Au nord, vers Niffer des supports bétonnés de pont sont encore présents. A l'ouest du village de Kembs le tracé de la voie est bien visible, une fondation de bâtiment avec cave ainsi que des restes de quais bétonnés sont toujours là.

De grandes levées de terre font partie du paysage depuis plus d'un siècle. Elles ont été réalisées afin d'obtenir une planéité acceptable pour les locomotives. Lors du second conflit mondial, elles servirent à l'édification de plusieurs petits ouvrages du système défensif Maginot.

Au sud de Kembs mais aussi au Schaeferhof et à Loechlé, le large sillon creusé dans le terrain de la forêt de la Hardt est toujours impressionnant. Toujours au Schaeferhof, les soubassements de l'ancienne petite gare restent visibles. Sur toute la longueur de la voie gisent çà et là des éclisses avec des boulons, oubliées lors du démantèlement de la voie.

Claude GIRARDI  
Président de la Société d'Histoire de Kembs

## Sources

- *Kriegsbahnen in Oberelsass - Erster Weltkrieg 1914 - 1918* - Jürgen Ehret - 2014 - Landesarchiv Baden-Württemberg - Generallandesarchiv Karlsruhe - Armee-Abteilung
- *Gares et tortillards d'Alsace* - Jean-Marc Dupuy - 2009
- Photos : Deux officiers ottomans dans les Vosges - mai / juin 1918 - Julian - Trajan - Ankara (Turquie)
- Photos : Claude GIRARDI - Société Histoire de Kembs