# AU FIL DE L'HISTOIRE

Hors-série Mars 2017

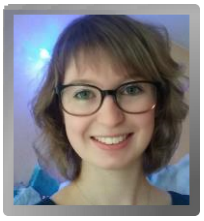
# Le Tunnel d'Urbès

*Sa construction*

**Sa reconversion**

TPE

Travaux Personnels Encadrés



Sarah DURLIAT

Lucas ALLENBACH

Guillaume KIBLER

*Le tunnel d'Urbès est un véritable lieu chargé d'histoire. Il est désormais dirigé par la Lyonnaise des eaux en raison de sa source d'eau qui se situe dans les fonds souterrains.*

**Comment ce tunnel ferroviaire est-il devenu un lieu de mémoire ?**

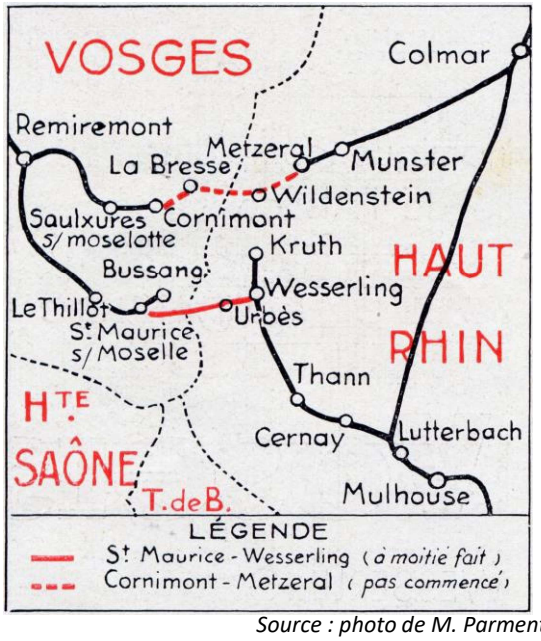
# Sommaire


- Contextualisation
  - Point Géo
- Un tunnel ferroviaire
  - La construction et ses enjeux
  - Les différentes phases de forage du tunnel
  - Un projet inachevé
- Un role fondamental pendant la Seconde Guerre Mondiale
  - La reconversion du souterrain
  - L'arrivée des déportés
  - Les conditions de vie et de travail
  - Le travail des déportés
  - L'évacuation des détenus
- Epilogue
- Reperes historiques
- Glossaire
- Remerciements

## Point Géo

Le tunnel d'Urbès est un tunnel ferroviaire qui est devenu une usine souterraine d'armement de la « *Luftwaffe* » dirigée par le III$^{ème}$ Reich pendant la Seconde Guerre Mondiale.

A la base, ce tunnel doit relier Urbès à St-Maurice s/Moselle en passant sous le col de Bussang en prolongeant la ligne ferroviaire reliant Mulhouse à Thann mise en service en 1839.




*Source : photo de M. Parmentier*

*Source : Vacances-Locations.net*

*Source : Google maps*

Cependant, les travaux sont annulés avant son inauguration. Face à cette situation et devant des promesses très vagues, le « Comité des Percées des Vosges » est fondé le 12 décembre 1936 par un groupe de présidents de syndicats d'initiatives ainsi que de Maires des deux versants des Vosges afin de lutter contre l'abandon du tunnel.

Depuis la création de ce comité, qui ne cesse de croître, plusieurs raisons sont avancées par celui-ci tels que « la défense de nos régions de l'Est », « l'évacuation de nos populations d'Alsace en cas de conflits », « les promesses faites par Poincaré en 1921 de rattacher vraiment l'Alsace au système ferroviaire de France ». De plus ils s'appuient également sur le fait que l'État veut réaliser de nouveaux grands travaux alors qu'il en reste encore en cours.

# 4 Un tunnel ferroviaire

## La construction et ses enjeux

L'idée de creuser ce tunnel ne remonte pas au début de la Seconde Guerre Mondiale mais bien dès l'origine de ce moyen de transport. C'est un des grands projets du XIX$^{ème}$ siècle. La ligne est déclarée d'intérêt public le 28 mars 1920, cependant il faut attendre douze ans avant le début des travaux. En effet, ce projet est contesté longuement par l'opinion locale. De plus, les travaux du tunnel sont extrêmement coûteux et estimés à environ 200 millions d'euros.

La ligne Saint-Maurice/Urbès avec son prolongement jusqu'à la gare de Wesserling est estimée à 13 kilomètres.

La ligne entière devait constituer le plus long tunnel de France.

La construction du tunnel débute donc le 19 octobre 1932 avec l'initiative du comité de l'Est. Dès le début des travaux, on remarque une rapidité d'exécution remarquable. On compte une progression de près de 2km par an grâce à 1100 ouvriers qui se relayent constamment et l'on escompte la fin des travaux pour 1937.

## Les différentes phases de forage du tunnel

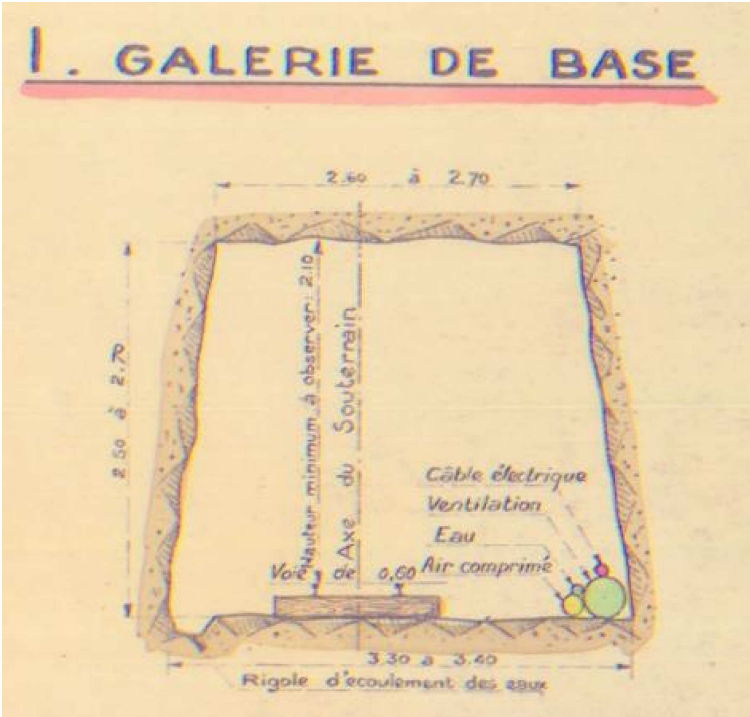
Tout d'abord nous avons **la galerie de base**. Le but est de forer un trapèze dans la roche dont l'aire est de 5,61m² pour entamer la construction du tunnel.

Aire d'un trapèze : $\frac{1}{2}$ **x (b+B) x h**

avec **b** = la petite base
**B** = la grande base
**h** = la hauteur

donc $\frac{1}{2}$**x (2,40+2,70) x 2,20 = 5,61 m²**

ici **b** = 2,40 m
**B** = 2,70 m
**h** = 2,20 m



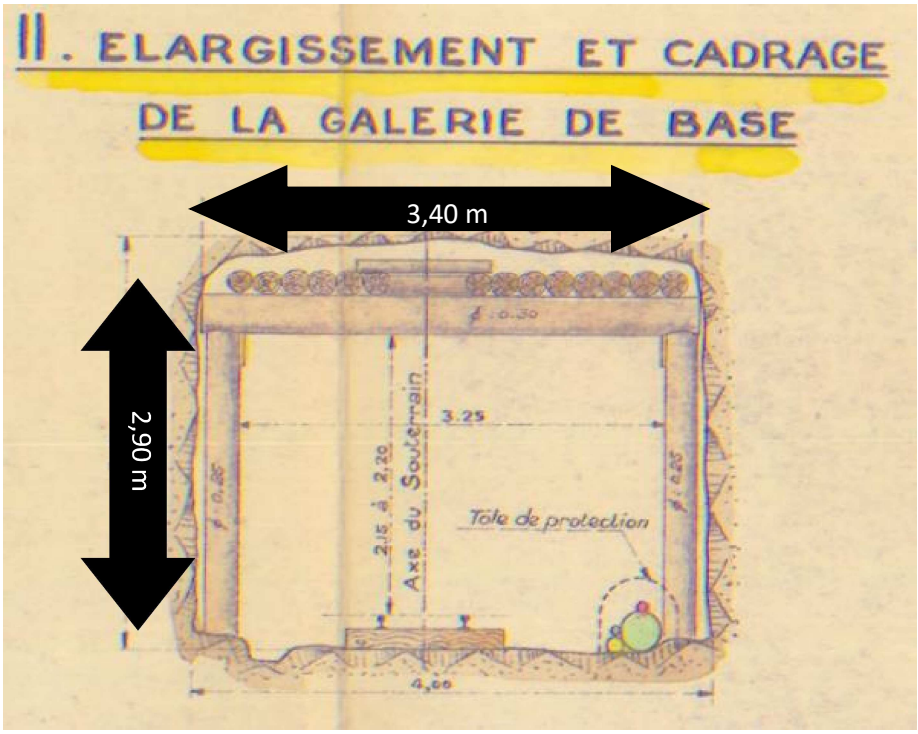
Ensuite, il y a **la même galerie élargie pour cadrage**. Ici, on élargit la galerie précédente en formant un rectangle cette fois-ci dont l'aire est de 9,86m² afin de pouvoir réaliser l'étape suivante.

Aire d'un rectangle : **B x h**

avec **B** = la longueur
**h** = la hauteur

donc **3,40 x 2,90 = 9,86 m²**

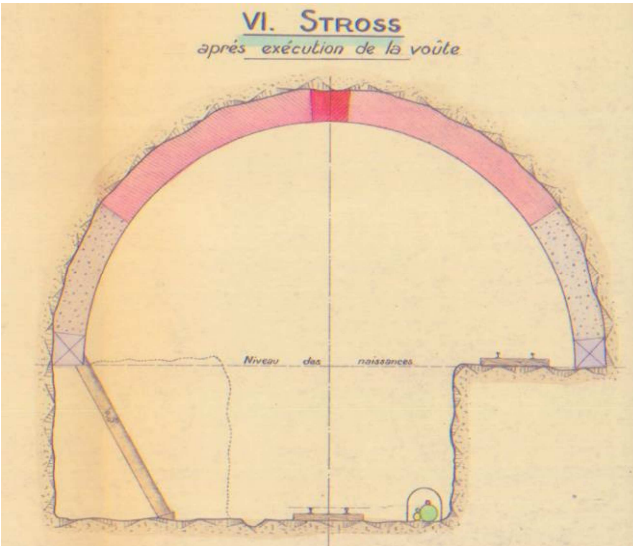
ici **B** = 3,40 m
**h** = 2,90 m

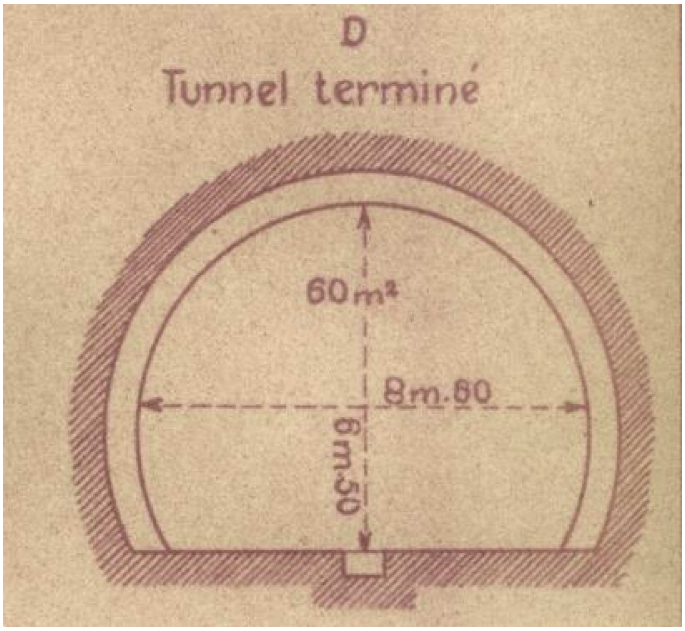



Puis, après cela, il y a la réalisation de **la voûte sur Stross**, ce dernier étant en technologie la partie de matière se situant entre le radier (sol) et la limite inférieure des abattages.

Dans le cas du Tunnel d'Urbès, où l'on a procédé en commençant par une galerie de base, le Stross se trouve divisé en deux parties situées de part et d'autre de cette galerie.

Une fois la voûte terminée on obtient **le tunnel définitif** :

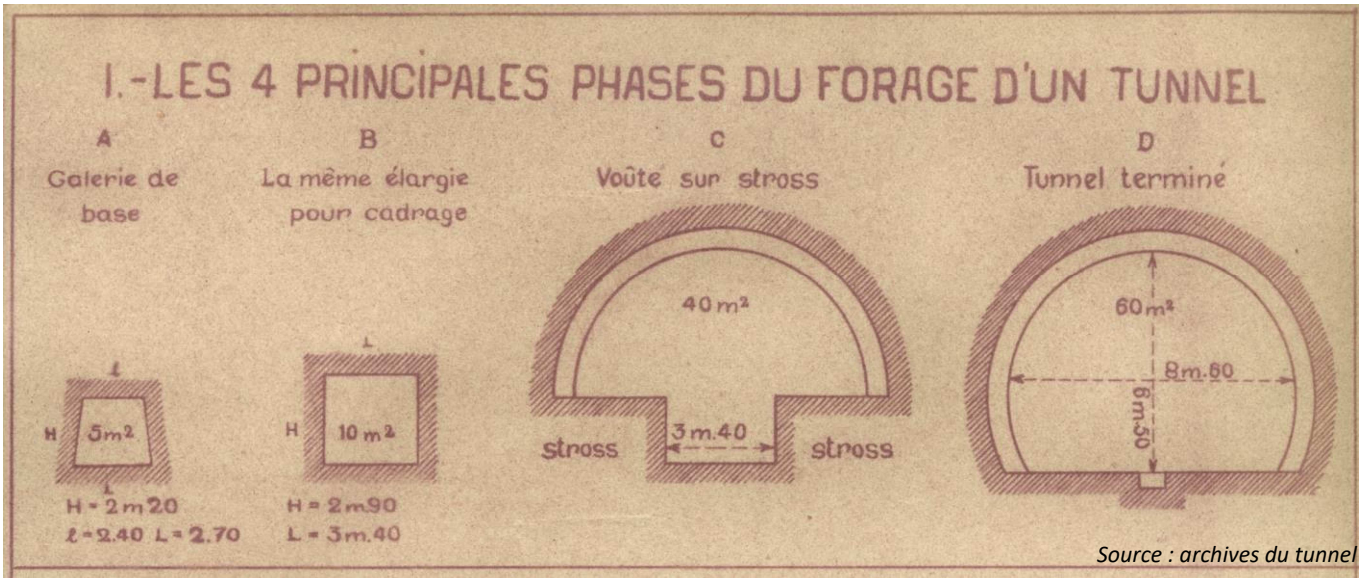



*Toutes ces photos sont issues des archives du tunnel qui nous ont été fournies par M. Parmentier, et montrées par le maire d'Urbès M. Ehlinger.*

# 6 Un tunnel ferroviaire

Voici le document original sur les différentes phases de forage du tunnel.



*Source : archives du tunnel*

La construction de ce tunnel doit permettre la réduction du temps de trajet entre deux régions industrielles (potasse et textile) : Mulhouse et Epinal. Il doit aussi réduire la distance entre ces deux régions de 52 km. Pour creuser ce tunnel, c'est l'entreprise Vandewalle et Borie qui est choisie et celle-ci nomme Roger Druost comme ingénieur-responsable des travaux de construction. Ce projet de percement prévoit de traverser le col en ligne droite sur près de 8 287 mètres en double voie.

La Compagnie de l'Est porte de nombreux projets sur la percée des Vosges. Tous ces projets ont les mêmes objectifs : **réduire la distance entre l'Alsace et la Moselle.**

L'entreprise établit des prévisions et estime que les travaux dureront 100 jours pour l'installation du chantier et 5 ans et 4 mois pour le percement. Ils estiment également que l'avancement journalier du creusement serait de 4,5 mètres. Le chantier du tunnel s'étend sur plusieurs kilomètres.

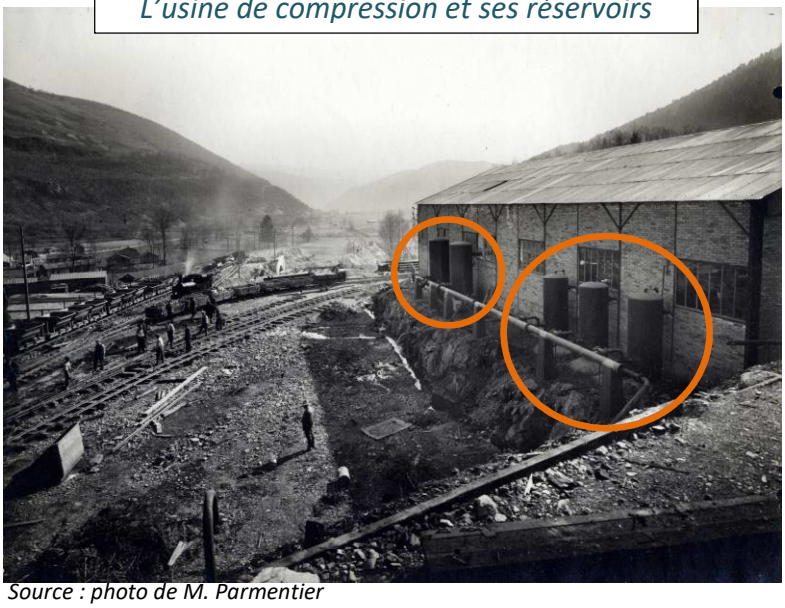
Le chantier forme une sorte de « village-usine » car celui-ci comprend des gares, des habitations, des lieux de stockage, des lignes électriques, qui occupent tout l'espace. C'est au niveau de l'entrée du tunnel que se situe le cœur du chantier. Les ateliers situés sur l'esplanade servent à fabriquer les éléments nécessaires aux travaux.

*Source : panneaux du sentier découverte*

On voit ici les logements réservés au personnel marié ainsi que du matériel entreposé sur la plate-forme de stockage.

Au fur et à mesure de ces travaux, le chantier s'agrandit : on y trouve alors des douches, une infirmerie, un bâtiment pour l'administration ainsi que les bureaux de la Compagnie de l'Est.
Afin de pouvoir construire des échafaudages, les baraquements et autres constructions, une scierie est construite avant le chantier sur le Seebach.

*L'usine de compression et ses réservoirs*



*Source : photo de M. Parmentier*

Ainsi, l'énergie hydraulique permet à la scie de fonctionner. La scierie est ensuite détruite en 1949 à cause d'un incendie.

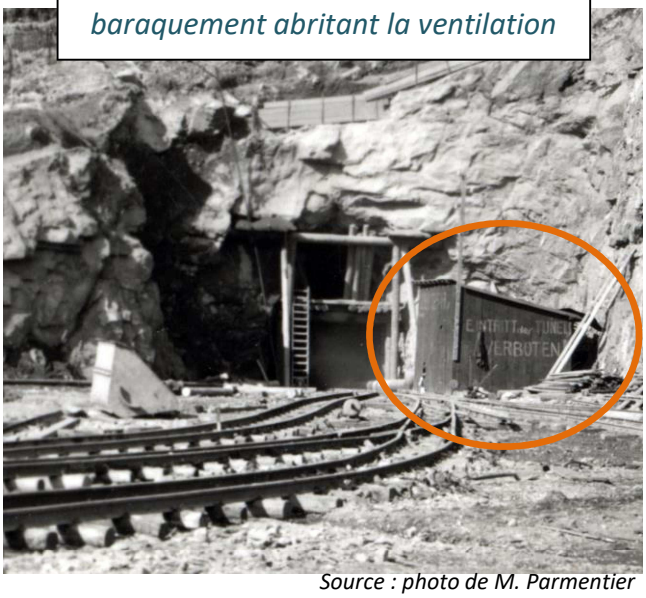
**L'électricité** est utilisée pour les installations autour du chantier et pour le tunnel. Celle-ci est fournie par de nombreux transformateurs électriques. Afin d'éviter le rejet de fumée et de gaz notamment dans le tunnel, les locomotives utilisent l'énergie électrique. **L'usine de compression** présente, alimente le chantier en air et est mise en service le 23 janvier 1933.

*Ci-dessous l'intérieur de l'usine*

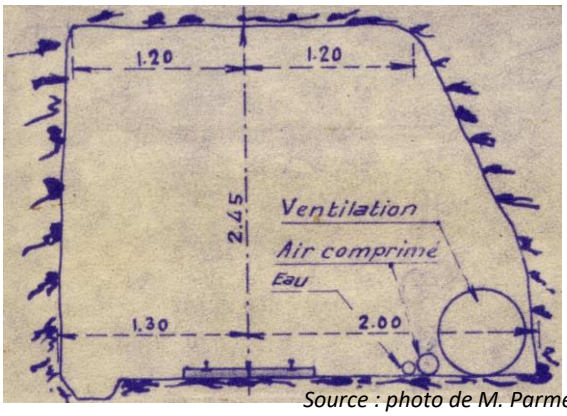
*Source : photo de M. Parmentier*

Sous cet abri se trouve un ventilateur à turbine. Une équipe de deux mineurs se trouvant à environ 30 m derrière le front de taille (= Paroi verticale de roche, qui correspond à un stade donné de la progression horizontale de l'extraction ; sa hauteur est généralement plus faible que celle du front de carrière.), procèdent à la rectification de la galerie. Celle-ci étant légèrement élargie en bas à droite afin de permettre la pose des tuyauteries pour la ventilation, pour l'air comprimé et pour l'eau.

*L'entrée du tunnel avec un petit baraquement abritant la ventilation*




*Source : photo de M. Parmentier*




*Source : photo de M. Parmentier*

# 8 Un tunnel ferroviaire

Au fur et à mesure des années et de la construction, ce système de ventilation évolue, le local change alors de place.

Les premiers tuyaux élaborés font 30 cm de diamètre et sont de longueur variable mais la plupart du temps, ils ont une longueur de 5 m. Le diamètre passe ensuite à 40 cm, puis à 60 cm puis pour finir à 1m.

Du 3 juin 1934 au 7 avril 1935, le front de taille augmente et par conséquent le débit d'air passe de 620 L/s à 2730 L/s.

Avec ces données nous pouvons chercher la vitesse à laquelle l'air circule dans ces tuyaux de ventilation. Pour cela nous pouvons utiliser la relation suivante :

**q = v x s** avec **q** : le débit d'air en $m^3/s$
**v** : la vitesse de l'air en m/s
**s** : la section de passage en $m^2$, l'aire du tuyau

Cette relation nous dit que pour une section donnée, plus la vitesse de passage de l'air est grande, plus le débit d'écoulement sera important. De plus, pour que l'air puisse circuler il doit atteindre une vitesse minimum de 0,5 m/s.

Nous avons donc la formule **q = v x s** ce qui équivaut à $v = \frac{q}{s}$.
De plus, on sait que l'aire d'un cercle est $\pi \times R^2$.

- Pour une section de passage de 30 cm de diamètre (donc de rayon 0.15 m) :
  - *Le débit d'air est de 620 L/s* : $v = \frac{q}{s} = \frac{0{,}620}{0{,}0707} \approx 8{,}77\ m/s$

  ***Avec*** **q = 620 L/s = 0,620 $m^3/s$**
  **s = $\pi \times R^2 = \pi \times 0{,}15^2 \approx 0{,}0707\ m^2$**

On remarque que la vitesse de l'air est suffisante.

  - *Si le débit d'air est de 2730 L/s* : $v = \frac{q}{s} = \frac{2{,}730}{0{,}0707} \approx 38{,}62\ m/s$

  ***Avec*** **q = 2730 L/s = 2,730 $m^3/s$**
  **s = $\pi \times R^2 = \pi \times 0{,}15^2 = 0{,}0707\ m^2$**

On remarque qu'avec un tel débit d'air il vaut mieux changer le diamètre du tuyau car la vitesse est très élevée et cela pourrait entraîner une casse du tuyau.

- Pour une section de passage de 1 m de diamètre (donc de rayon 0,50 m) :
  - *Le débit d'air est de 2730 L/s* : $v = \frac{q}{s} = \frac{2{,}730}{0{,}785} \approx 3{,}48\ m/s$

  ***Avec*** **q = 2730 L/s = 2,730 $m^3/s$**
  **s = $\pi \times R^2 = \pi \times 0{,}5^2 = 0{,}785\ m^2$**

On remarque que la vitesse est plus faible mais étant donné que le diamètre a changé et est devenu plus grand, cela est normal.

- *Si le débit d'air était resté à 620 L/s* : $v = \frac{q}{s} = \frac{0{,}620}{0{,}785} \approx 0{,}79\ m/s$

**Avec** **q = 620 L/s = 0,620 m³/s**
**s = π x R² = π x 0,5² = 0,785 m²**

On remarque que la vitesse est très faible mais cependant celle-ci est toujours optimale car elle ne se trouve pas en-dessous de la vitesse minimum qui est de 0,5 m/s. Si on avait laissé le même débit d'air pour un tuyau de plus grand diamètre cela ne serait pas allé. En effet, étant donné que le creusement et l'avancement en 1935 était plus loin que celui de 1934, l'air devait circuler plus vite pour accéder plus rapidement au tunnel.

L'augmentation du débit d'air ainsi que de la section de passage est donc bien choisi.

Le 10 février 1935, on observe un pic à 4330 L/s. Les causes de cette augmentation et de ce pic peuvent être multiples: utilisation de machines polluant l'air, essais de nouvelles solutions techniques afin de faire face à des problèmes, augmentation du nombre d'ouvriers pour plus de rendement…

- Pic du 10 février 1935 : le débit d'air pour ce jour est donc de 4330 L/s pour une section de passage de 1m donc de rayon 0,5 m.

$$v = \frac{q}{s} = \frac{4{,}330}{0{,}785} \approx 5{,}51\ m/s$$

**Avec** **q = 4330 L/s = 4,330 m³/s**
**s = π x R² = π x 0,5² = 0,785 m²**

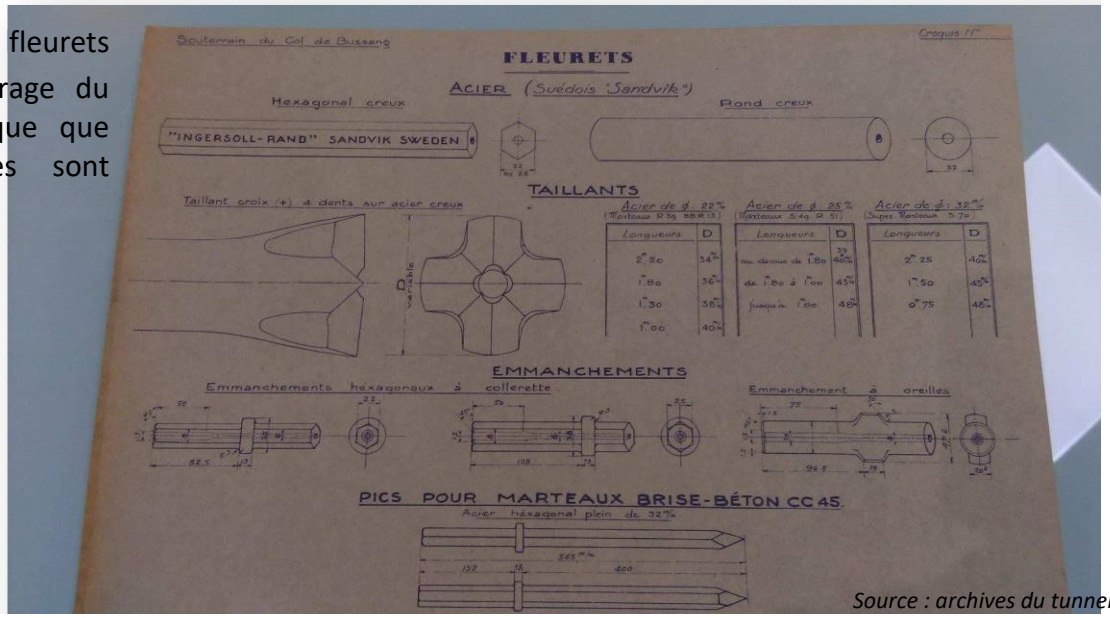
De plus, durant cette période qui va de juin 1934 à avril 1935, pour les mois de janvier et février 35 cet avancement rencontre plusieurs noyaux de roche compacte et dure à percer. Ceci pourrait donc expliquer ce pic.

C'est grâce aux **marteaux pneumatiques équipés de fleurets** que la pierre est forée. Ces pièces indispensables sont réalisées et entretenues à la forge.

En effet, afin de percer la roche, les ouvriers utilisent des fleurets c'est à dire des barres d'acier à bout tranchant ou pointu servant à forer la roche et montées sur marteau pneumatique. Généralement, les fleurets sont en acier rond creux ou hexagonal creux. Suivant le type de marteau utilisé, la barre d'acier a un diamètre plus ou moins grand allant de 22 à 32 millimètres. Au bout de cette barre d'acier se trouve un taillant en croix avec quatre dents en acier creux dont le diamètre est variable selon la longueur du fleuret. On peut donc dire que plus le fleuret est long, moins le diamètre du taillant est élevé. Une fois les trous percés, on y introduit des explosifs. Dans la galerie, le nombre de trous percés est variable.

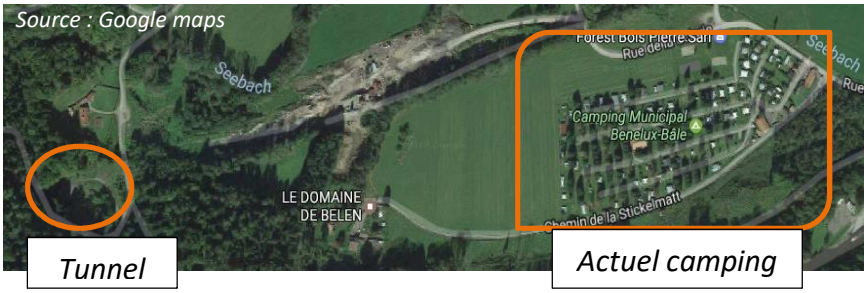
En effet, les mineurs qui travaillent dans la galerie préfèrent percer moins de trous et introduire plus d'explosifs. Avec cette méthode, le rendement est équivalent.

Plan des fleurets utilisés pour le forage du tunnel. On remarque que plusieurs diamètres sont utilisés.




*Source : archives du tunnel*

Les ouvriers vivent en communauté autour des infrastructures et pour un gain de temps, ils sont logés sur place. Leurs logements se trouvent à la place de l'actuel camping. Des familles des ouvriers vivent autour du chantier, et les membres du personnel qui sont mariés possèdent un petit jardinet.




*Source : Google maps*

Sur ce chantier, une petite gare de marchandises et une plate-forme de stockage de matériaux sont installées. Une voie de garage permettant le déchargement de ces marchandises est installée au même endroit. Dans l'abri présent au bout, le chef de cette gare vérifie les quantités de marchandises qui circulent.

*Source : panneaux du sentier découverte*

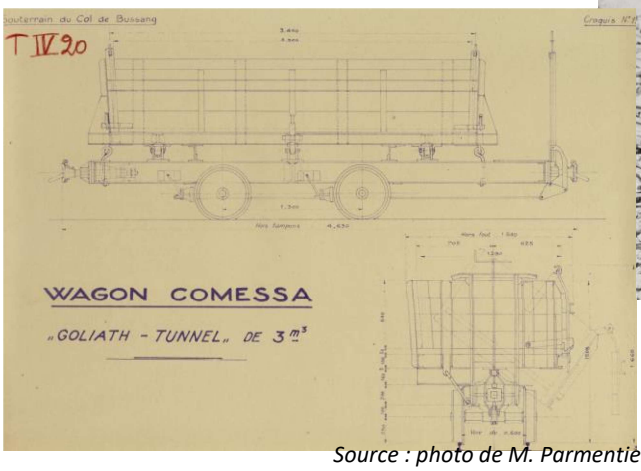
La voie présente au-dessus de la zone de stockage permet d'acheminer les matériaux nécessaires à la construction des ouvrages. Ce sont des wagonnets qui contiennent tous ces matériaux et ce sont les ouvriers qui approvisionnent en matière première les différents lieux du chantier. Près de l'entrée du tunnel, trois voies ferrées facilitent le passage des wagons.

Chaque voie correspond à un type de wagon : une voie pour les wagons en attente, une voie pour les wagons qui entrent vides et une voie pour ceux qui sortent chargés de matériaux de terrassement extraits du tunnel.

*Source : photo de M. Parmentier*

Les wagons présentés ici sont les wagons « Comessa ». Ils étaient tractés par une locomotive électrique afin que les gaz ne se diffusent pas dans le tunnel et polluent l'air.

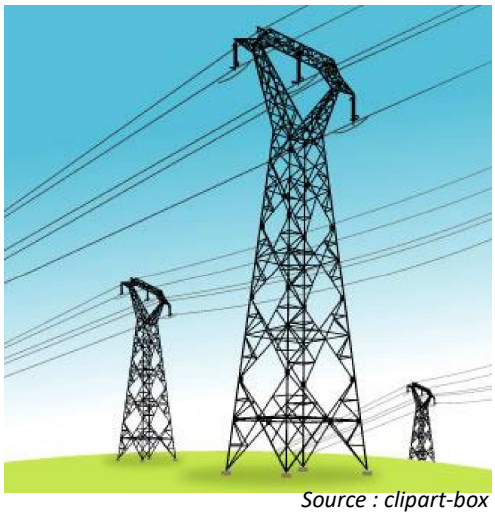
*Source : photo de M. Parmentier*




*Source : photo de M. Parmentier*

Pour l'entreprise, l'installation électrique est un investissement important. L'électricité est indispensable et de ce fait, plusieurs lignes électriques sont installées. Elles desservent non seulement le chantier mais également les logements du personnel.

Mais un ralentissement des activités se fait ressentir dès 1935 et seulement 300 mètres sont creusés du côté de Saint-Maurice-Sur-Moselle et environ 4 km du côté d'Urbès. Cela est notamment dû à un rabais énorme de 43 millions d'euros par l'entreprise ayant soumissionné prenant prétexte la dureté des roches et l'omniprésence de poches d'eau pour formuler leur demande **d'annulation de leur marché.**

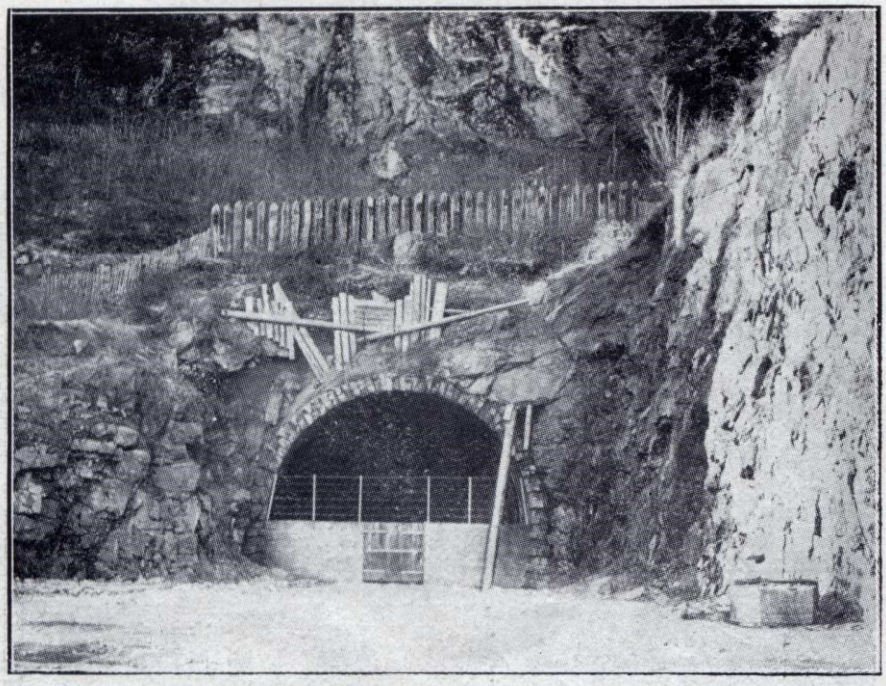


*Source : clipart-box*

## Un projet inachevé

Face à la demande d'annulation de l'entreprise, fin 1935, le contrat est annulé. Un « accord » est passé avec le Ministère des Travaux Publics ayant pour simple but de sauver une entreprise s'étant trompée dans l'évaluation de son budget et laissant une masse importante de travail inachevé. 1827 mètres sur un total de 4500 ont été murés et tous ces travaux ont coûté près de 60 millions aux contribuables français.

L'effondrement des travaux provoque la consternation la plus totale ainsi qu'un écœurement profond dans le cœur des habitants de la région.



Cl. E. Schell, Wesserling.

Derrière ce mur, un trou de 4.500 mètres a été creusé, inutilement jusqu'à présent... (Longueur totale du tunnel : 8.287 mètres ; reste donc à achever : 3.787 mètres).

*Source : photo de M. Parmentier*

Plusieurs prétextes sont fournis par le Ministère des travaux Publics afin d'expliquer l'arrêt spontané des travaux, mais aucun d'entre eux ne semble être valable. En effet, le Ministère évoque en premier lieux « des difficultés d'ordre techniques », cependant elles ne semblent pas « insurmontables », au contraire. Tous les prétextes développés par l'entreprise sont erronés : la roche n'est pas si dure et les poches d'eau sont insignifiantes.

En second lieu, on parle d'une « augmentation considérable de la dépense envisagée » mais c'est bien 60 millions d'euros qui ont été engloutis pour rien.

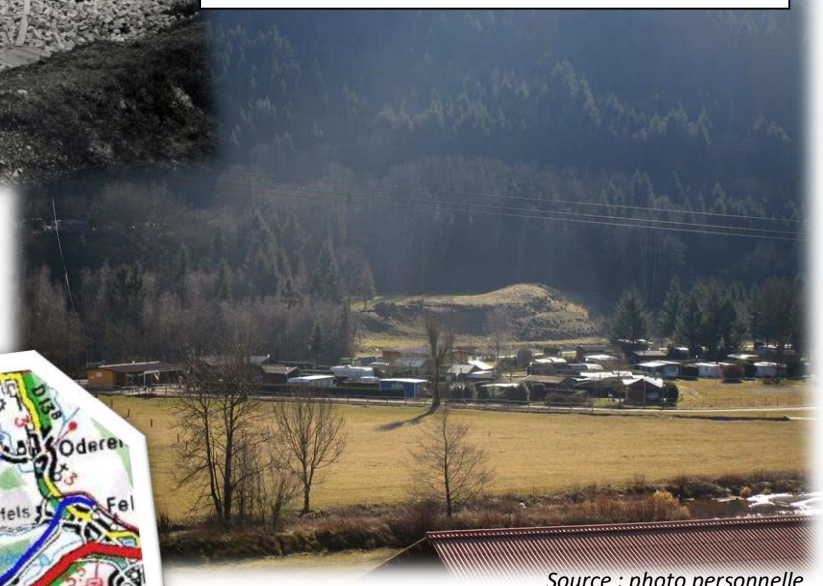
De plus, cette dépense supplémentaire ne concerne que l'entreprise. L'Etat n'avait aucune raison de s'en mêler. Enfin, le Ministère avance le fait que « la ligne sera probablement déficitaire » or cela n'a pas été démontré. En plus de tous ces prétextes, il y a d'autres intérêts en jeu tel que les profits engendrés. Effectivement, n'importe quel transporteur a intérêt à facturer 52 km de plus or cette nouvelle ligne permet justement de raccourcir le trajet de 52 km.

En somme, le chantier restera dans le même état jusqu'à l'annexion de l'Alsace par les Nazis en 1940.

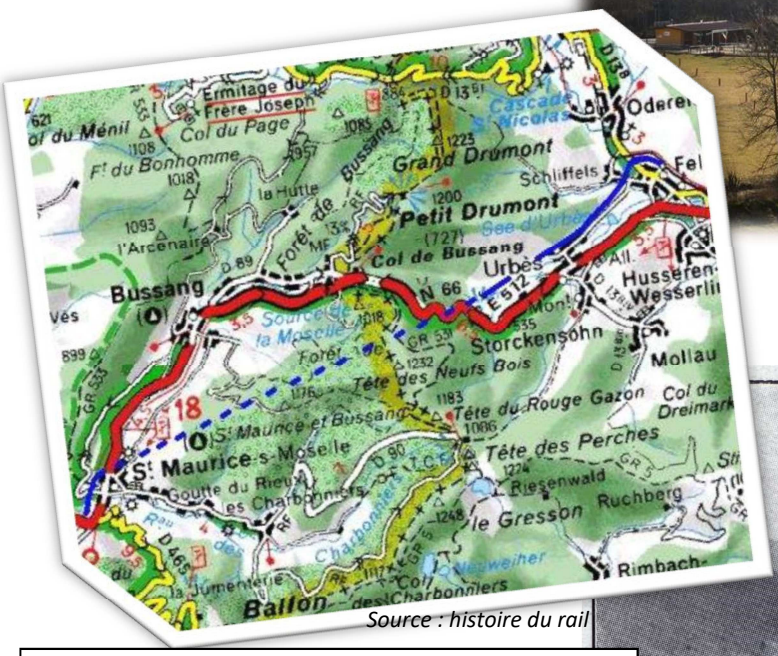
*Source de ces arguments : ouvrage de M. Parmentier*

Source : photo de M. Parmentier

*Ci-dessus, les logements du personnel marié et ci-dessous l'actuel camping qui se trouve à la place des logements.*



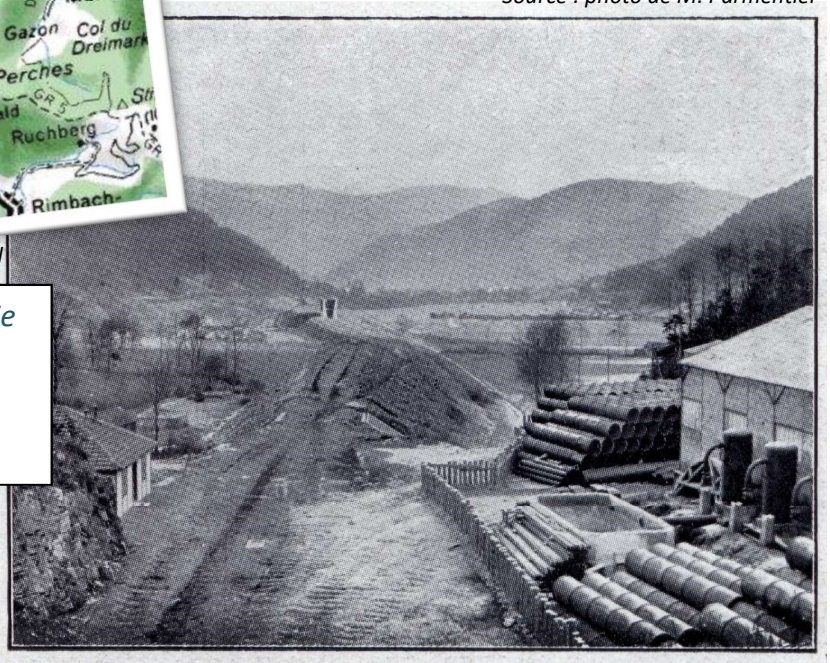
Source : photo personnelle




Source : histoire du rail

*Ici le trait plein bleu correspond à la partie de la ligne qui est achevée et le trait en pointillé bleu, représente la partie de la ligne inachevée.*

Source : photo de M. Parmentier



Cl. Reichenbach, Bussang.

Non, ce ne sont pas les suites d'un séisme, ce sont tout simplement les chantiers abandonnés d'Urbès...

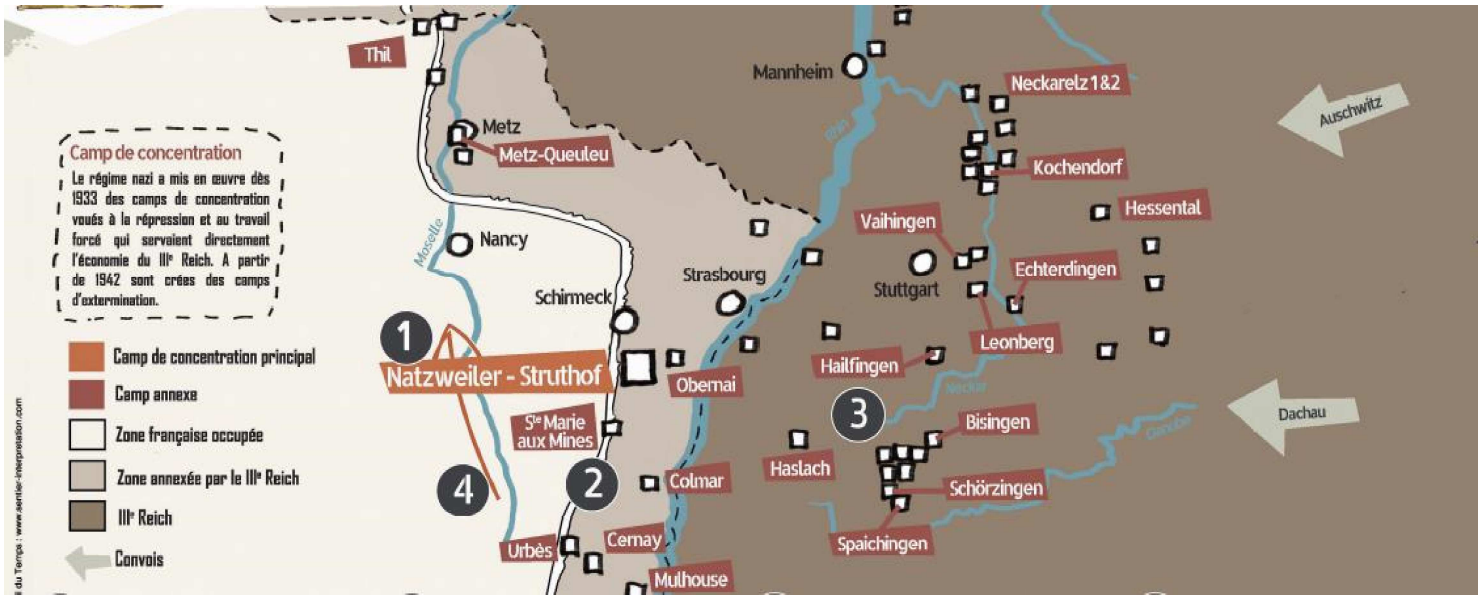
# Un rôle fondamental pendant la Seconde Guerre Mondiale

## La reconversion de ce souterrain

Dès le début de la Seconde Guerre Mondiale, tous les projets de reconstruction du tunnel mis en place sont abandonnés.

En 1943, le territoire allemand est énormément bombardé par les Alliés. Les allemands décident alors d'enterrer leurs usines d'armement qui fonctionnent principalement avec des prisonniers, des déportés et des travailleurs forcés. Le tunnel d'Urbès constitue alors un endroit idéal.

Le camp Natzweiler-Struthof, est le seul camp situé sur le territoire français (dans l'Alsace annexée) et c'est le camp principal. Il possède 70 camps annexes, peu à peu créés par les nazis et ceux-ci sont répartis des deux côtés du Rhin.




*Source : panneaux du sentier découverte*

Au début de l'année 1944, le tunnel d'Urbès devient un camp annexe du camp principal. Il s'appelle alors KL Natzweiler-Block W- Baustelle U ; W pour Wesserling, Baustelle U pour le chantier d'Urbès. Il est consacré à la production de moteurs d'avion pour l'entreprise Daimler-Benz.

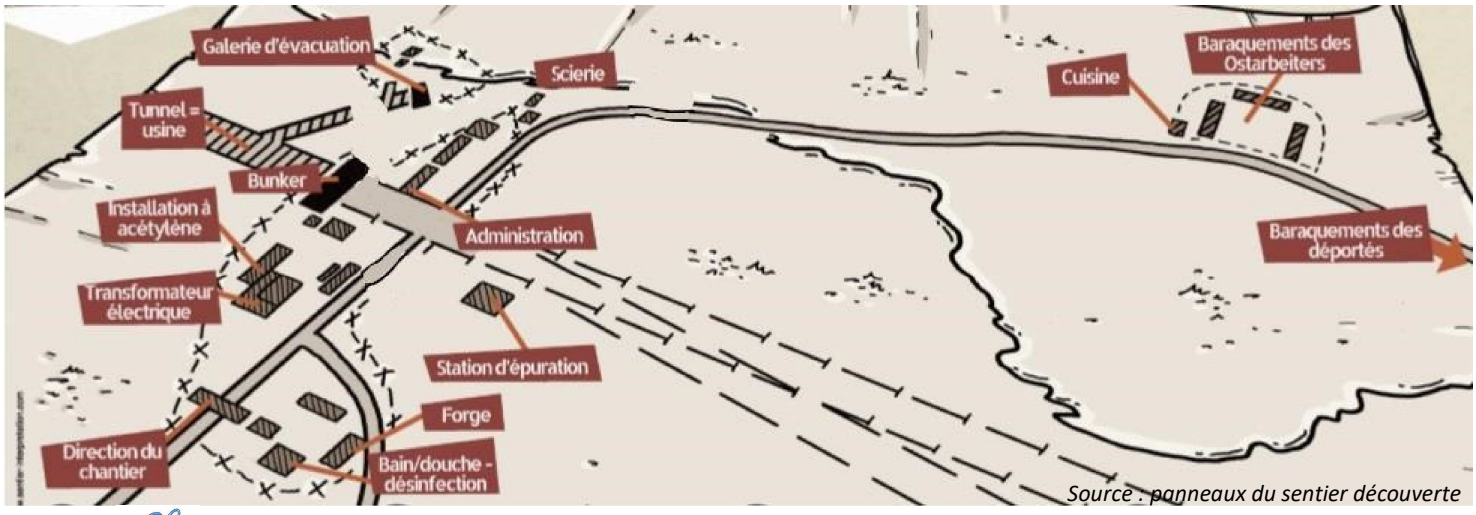
## L'arrivée des Déportés

Ces camps facilitent le transport des déportés en formant un immense réseau. Les personnes venant de ces différents camps fournissent une main-d'œuvre nécessaire à l'installation et à la production de l'usine.

C'est ainsi que les soldats allemands font venir environ 300 détenus du « Struthof-Natzweiller » le 25 Mars 1944 via Dachau. 200 déportés arrivent du camp de « Dachau » le 29 mars 1944. Un convoi de 502 prisonniers provenant du camp de Lublin en Pologne arrive le 6 avril 1944 suivi d'un autre de 550 prisonniers le 6 mai 1944. Le nombre de travailleurs est porté progressivement à 1500 hommes avec environ 1100 Russes, 300 Polonais mais aussi 50 Français, 40 Allemands et 4 Luxembourgeois (D'après un rapport écrit par Ernest Gillen, un ancien déporté).

Le camp est dirigé par Joseph Janisch « SS-Hauptsturmführer », un véritable bourreau selon des témoignages, et est sous la responsabilité d'Arno Brendler « SS-Unterturmführer », qui lui était un peu plus humain que Janisch. Toute l'administration dépend du Struthof.

Les bâtiments qui avaient été construits pour le chantier ferroviaire ont été réutilisés pour installer le camp. L'entrée du tunnel est sécurisée et protégée par un bunker en cas d'attaques aériennes. C'est autour de cette entrée que l'activité s'organise.



*Source : panneaux du sentier découverte*

Le camp est entouré de fil barbelé. Les gardes et le personnel, qui sont environ 120 personnes, sont logés dans des bâtiments à l'extérieur du camp.

Trois points de contrôles sont installés afin de vérifier l'identité et les « laisser-passer ». Il y en a un à l'entrée d'Urbès, un autre à la place de l'actuel camping et un dernier au niveau du tunnel.

Plusieurs zones d'hébergement existent pour loger les différents détenus : les Italiens qui sont les prisonniers de guerre, les « Ostarbeiter » qui sont les travailleurs forcés de l'Est et les déportés qui sont des détenus politiques pour la plupart. Il y a également des ouvriers civils qualifiés (Alsaciens ou autre nationalité) qui sont employés pour la production.

Le premier convoi de 300 déportés passe la première nuit dans la salle des fêtes d'Urbès, où ils sont enfermés par les SS. Le lendemain, ils sont emmenés au tunnel afin de construire un premier bâtiment près de l'ouverture du tunnel. Les autres déportés arrivent dans les trois semaines qui suivent. Pour une transformation rapide du tunnel en usine, les déportés sont répartis par les SS en deux équipes qui travaillent à l'aménagement pendant 12 heures. Ainsi le chantier fonctionne jour et nuit sans interruption. Urbès doit être le plus fonctionnel possible, si par malheur un ouvrier se voit changer d'équipe, il travaille 24 h de suite.

## Les conditions de vie et de travail

Presque tous les hommes travaillent au tunnel soit à l'extérieur (environ 200) ou bien à l'intérieur (environ 1250). Certains sont affectés à des commandos extérieurs comme par exemple pour le déchargement des trains à la gare de Wesserling. Les conditions de vie sont extrêmement difficiles. Les détenus sont entassés par centaines dans des chambres étroites et dorment à même le sol sur de la paille. De plus, les détenus sont très mal vêtus, mal nourris, fréquemment battus par les gardiens SS et trois Russes sont pendus dans le tunnel pour cause de tentative d'évasion. A l'intérieur de l'infrastructure l'air est très mauvais et pollué par les gaz d'échappement. Les prisonniers mal chaussés sont constamment obligés de travailler les pieds dans l'eau surtout au fond de la galerie. L'eau dégouline aussi du plafond qui n'est pas du tout étanche.

Durant les premières semaines aucun travailleur n'est soigné et c'est seulement plus tard que l'on improvise une infirmerie sans médecin ni infirmier. Un jour, un échafaudage s'effondre dans le tunnel et blesse plusieurs détenus. Cependant ceux-ci ne sont pas soignés alors que les travailleurs civils, eux, sont immédiatement soignés. Mais le déporté Luxembourgeois Ernest Gillen prend la peine de les penser le soir au Block grâce à des pansements et des médicaments apportés clandestinement par un chef de chantier alsacien. A cause des conditions de vie « moyenâgeuses » aggravées par le manque de nourriture, un cas de typhus est signalé et tout le camp est alors vacciné. Une épidémie de diphtérie se déclare également mais personne n'est soigné à cause du manque de médicaments. Plusieurs évasions sont tentées ; tout d'abord quatre Russes essayent de s'échapper mais l'un d'entre eux est tué et les trois sont rapatriés au camp du « Struthof ». Ensuite, c'est le tour d'un Juif, tué lui aussi. Cependant deux Russes réussissent finalement à s'évader le 18 Avril 1944.

Il revient au tunnel en 1989 pour une cérémonie où il reçoit le diplôme de reconnaissance de la nation et la médaille de l'Association des réfractaires et maquisards de France.

OFFICE NATIONAL
DES ANCIENS COMBATTANTS
ET VICTIMES DE LA GUERRE

N° 72.511

CARTE DU COMBATTANT

Office d'VOGGES

Valable du VALIDITÉ PERMANENTE

Délivrée à

Monsieur FOMIN

Prénoms Alexis

Domicile 186000 CARELIE

Né le 10 Octobre 1921

A CARELIE Départ URSS

A EPINAL, le 11.01.19

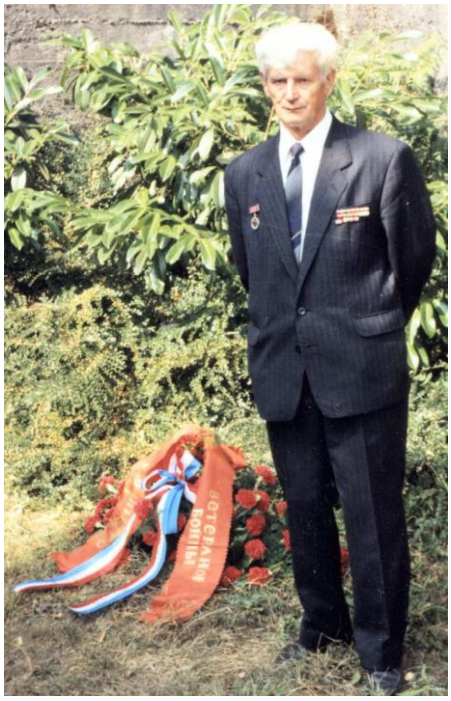
Le Directeur Départemental, Le Titulaire,

Gérard MICCI

*Source : photos de M. Parmentier*

*Alexeï FOMIN réussit à s'échapper du tunnel par les canalisations.*

*Alexeï FOMIN devant le bunker du tunnel d'Urbès en 1991.*



**45 ans après à Urbès**

# Le Russe Alexej Fomine revient sur les lieux de son évasion

***Alexej Fomine, le citoyen russe, reçoit le diplôme de reconnaissance et la médaille de l'Association des réfractaires et maquisards de France.***

LE THILLOT (C.P.). — Le 18 avril 1944, il parvenait à s'évader de ce camp de travail souterrain nazi installé dans le tunnel d'Urbès, en rampant dans une canalisation d'égout dont la sortie aboutissait à l'extérieur du tunnel.

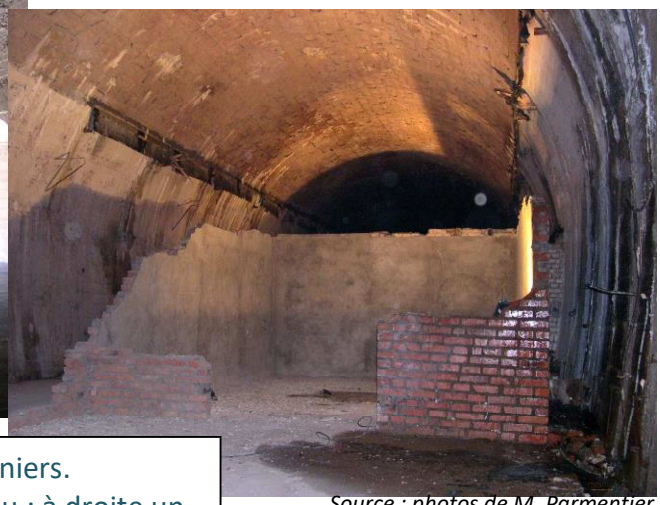
Depuis 45 ans, Alexej Fomine attendait ce pèlerinage, lui qui vit près de Léningrad. C'est maintenant chose faite depuis hier matin. Ernest Gillen, ancien déporté luxembourgeois et organisateur de la manifestation qui s'est déroulée en présence de nombreux anciens déportés, ne trouvait pas ses mots pour expliquer la joie de ces retrouvailles.

Inutile de dire qu'Alexej était inabordable et que ses amis ont évoqué avec lui toute une série de souvenirs, surtout de son évasion, lorsqu'il se retrouva à l'air libre, entièrement mouillé, transi de froid ce qui lui provoqua une congestion, soignée à l'hôpital de Bussang, après avoir erré toute une nuit « en tournant en rond dans la forêt » selon ses propres dires.

Source : Ouvrage de M. Parmentier *URBES-S$^{T}$ Maurice, le souterrain du col de Bussang*

## Le travail des déportés

Après deux à trois semaines de travail à un rythme soutenu, les hommes sont méconnaissables et même en étant épuisés ils doivent continuer de travailler. Si un homme est vraiment exténué, il est emmené au Struthof. L'état physique des déportés étant de plus en plus critique, un médecin venu du Struthof passe en revue en trois heures 1500 déportés. Fin août 1944, les infrastructures de l'usine sont presque terminées. Les déportés ont fait un travail considérable : déblaiement, bétonnage, drainage, pose de canalisations d'eau, de gaz, d'air comprimé, d'aération mais aussi la construction d'un toit pour retenir les infiltrations d'eau, des baraques, des magasins, des fondations pour les machines-outils.



Vestiges de travaux effectués par les prisonniers.
A gauche le toit servant à retenir l'infiltration de l'eau ; à droite un reste de baraquement en briques

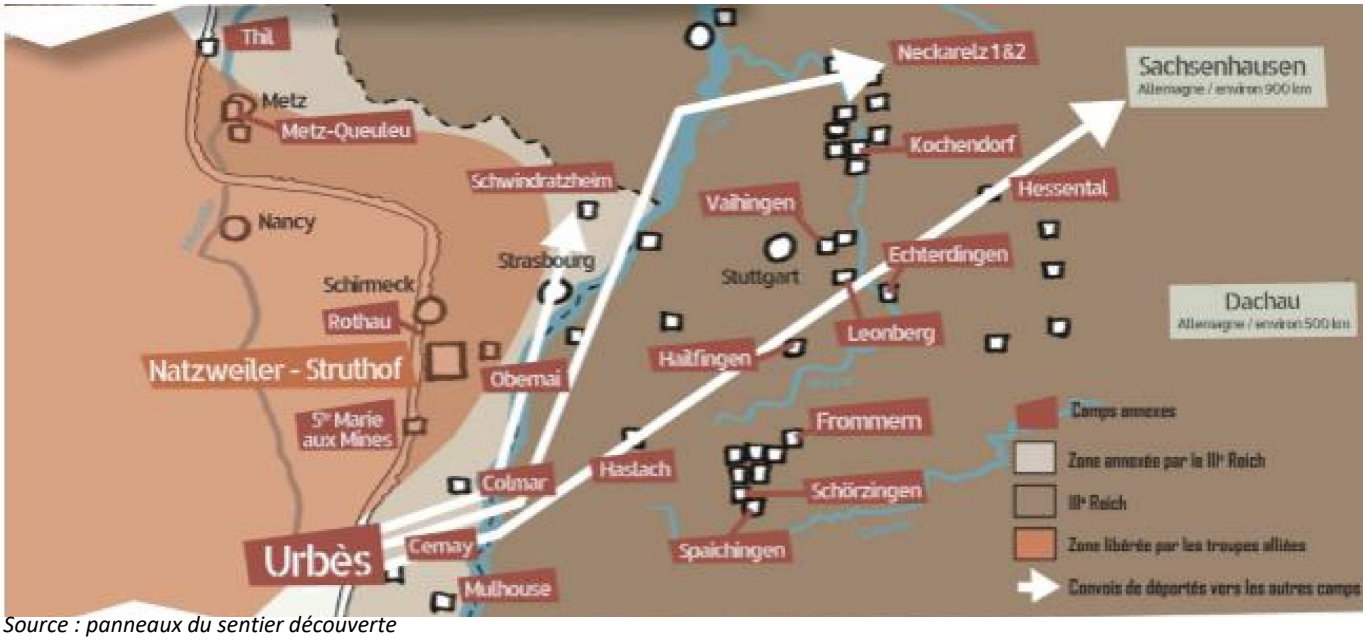
*Source : photos de M. Parmentier*

Afin de commencer la production des moteurs d'avion, des déportés juifs de l'entreprise Daimler-Benz arrivent en apportant le matériel nécessaire à la production. Ils installent alors celui-ci dans le tunnel. Des prisonniers militaires italiens sont également affectés à la production. Pour les besoins en énergie et en matériaux, les autorités du III$^{ème}$ Reich réquisitionnent les entrepreneurs de la région ainsi que les entreprises et structures locales. Il en est de même pour les installations électriques. La production de l'usine ne dure que 15 jours et début septembre les SS évacuent le camp.

## L'évacuation des détenus

A partir d'août 1944, face à l'avancée des alliés, les autorités SS commencent à évacuer les déportés vers les camps annexes de Natzweiler situés plus à l'est. C'est alors, que début Septembre le camp est encerclé. Alors que les dernières machines sont installées, les mitrailleuses qui encerclent le camp obligent les prisonniers juifs à démonter les machines. L'usine fonctionnedonc seulement pendant quinze jours. Les SS décident alors d'évacuer le camp. Trois convois sont emmenés vers le camp de Neckarelz entre le 9 août 1944 et le 26 septembre 1944. Entre fin septembre et mi-octobre 300 détenus sont envoyés vers le petit camp de Schwindratzheim. Les derniers déportés dont les 462 juifs de l'entreprise « Daimler-Benz » sont renvoyés dans des camps allemands en octobre comme celui de Sachsenhausen.

Les machines-outils sont quant à elles envoyées vers Wiesensteig Grüppingen dans la région de Stuttgart, à l'intérieur du tunnel autoroutier du Lämmerbuckel.
Le camp ferme définitivement en octobre 1944.



*Source : panneaux du sentier découverte*

Aucun décès n'a été enregistré à l'état civil d'Urbès pendant cette période, si ce n'est un, celui de Monsieur Ludwig Joseph Tshol, un architecte ayant travaillé au percement du tunnel. Celui-ci passant devant le camp le 27 août 1944 accompagné de son chauffeur et de sa secrétaire, est mort d'une balle dans la tête. Son chauffeur ne s'étant pas arrêté, il n'a donc pas respecté l'interdiction de passer. La sentinelle, a donc ouvert le feu. Environ 7 ou 8 décès ont été enregistrés dans ce camp. Cela s'explique par le fait que lorsqu'un déporté n'avait plus aucune force pour travailler, lorsque celui-ci était complètement exténué, on l'emmenait au Struthof. Là-bas on a cependant recensé au moins 50 morts provenant du camp d'Urbès.

# Epilogue

Le projet de construction de ce tunnel ferroviaire qui relie l'Alsace à la Moselle, et qui, par la même occasion réduit la distance entre ces deux régions, n'est pas une idée nouvelle mais remonte à l'origine de ce moyen de transport. C'est un projet grandiose et très ambitieux. Cependant celui-ci n'est pas achevé et ne sera donc jamais utilisé. Les entreprises qui gèrent le chantier se justifient comme elles peuvent, et remettent en cause la rentabilité du tunnel ainsi que son coût de production. Celui-ci reste alors à l'abandon. Mais le tunnel d'Urbès est tout d'abord un tunnel connu pour son rôle durant la Seconde Guerre Mondiale. Il a permis aux allemands après l'annexion de l'Alsace, d'établir une usine vouée à la production de moteurs d'avions. Or cette usine n'a fonctionné que quinze jours et n'a rien apporté aux allemands. Malgré tout, cette usine ayant fonctionné avec des prisonniers et des déportés, et étant une annexe du camp de concentration Natzweiler-Struthof, reste aujourd'hui un lieu de mémoire. De nombreuses cérémonies sont organisées afin de préserver la mémoire de ce site et de ne pas en oublier l'histoire.

A gauche ci-dessus le monument placé à l'entrée du tunnel
et à droite la plaque du souvenir français

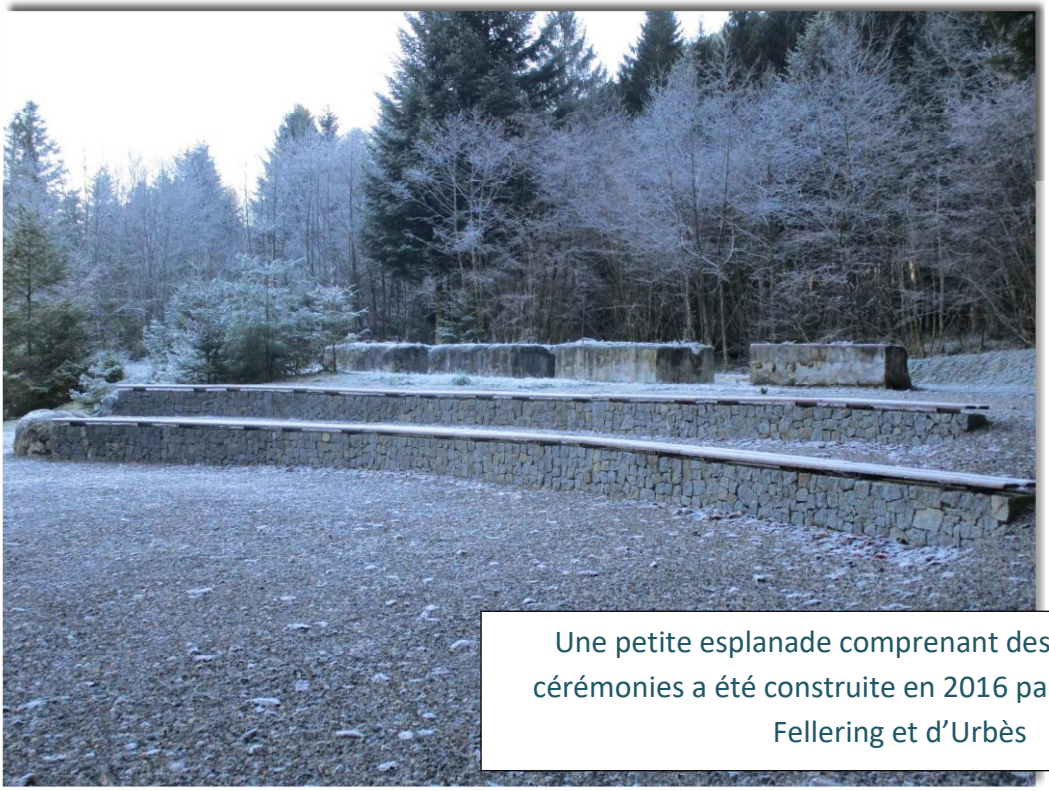
***PLACE DES MARTYRS DE LA DEPORTATION***
***MARS-OCTOBRE 1944***

Cette plaque a été inaugurée lors d'une cérémonie du Souvenir le 23 avril 2005 afin de préserver la mémoire de l'histoire de ce site.

*Source : photos personnelles*

Cérémonie du Souvenir du 24 avril 2009 avec la présence de M. Jean-Marie Bockel qui était secrétaire d'État à la Défense et aux Anciens combattants à ce moment-là.

*Source : Souvenir Français St-Amarin*



Une petite esplanade comprenant des bancs pour les cérémonies a été construite en 2016 par la commune de Fellering et d'Urbès

*Source : photo personnelle*

# Epilogue

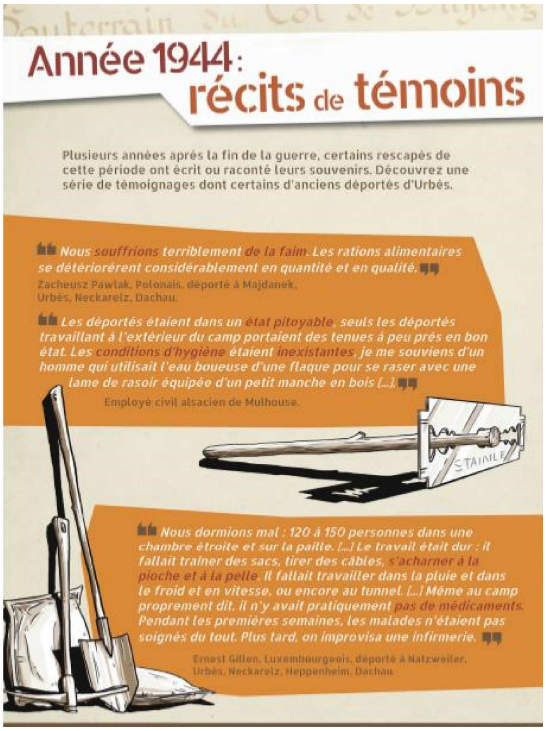
Un sentier d'interprétation sur le tunnel d'Urbès retraçant son histoire depuis sa construction jusqu'à aujourd'hui, a été inauguré le 11 septembre 2016.

*Source : photos du document PDF de Mme Kubler*

Ce sentier est l'aboutissement d'un travail remarquable effectué par Mme Arlette Hasselbach, présidente de l'AFMD 68 (*Amis de la Fondation pour la Mémoire de la Déportation*), ainsi que par M. Claude Ehlinger, maire d'Urbès.

Tous deux ont montré une véritable détermination dans la conception de ce projet.

Différents panneaux sont implantés sur les chemins forestiers d'Urbès tels que des bornes ou des lutrins.



Année 1944 : récits de témoins

Plusieurs années après la fin de la guerre, certains rescapés de cette période ont écrit ou raconté leurs souvenirs. Découvrez une série de témoignages dont certains d'anciens déportés d'Urbès.

« Nous souffrions terriblement de la faim. Les rations alimentaires se détériorèrent considérablement en quantité et en qualité. »
Zacheusz Pawlak, Polonais, déporté à Majdanek, Urbès, Neckarelz, Dachau.

« Les déportés étaient dans un état pitoyable, seuls les déportés travaillant à l'extérieur du camp portaient des tenues à peu près en bon état. Les conditions d'hygiène étaient inexistantes, je me souviens d'un homme qui utilisait l'eau boueuse d'une flaque pour se raser avec une lame de rasoir équipée d'un petit manche en bois [...]. »
Employé civil alsacien de Mulhouse.

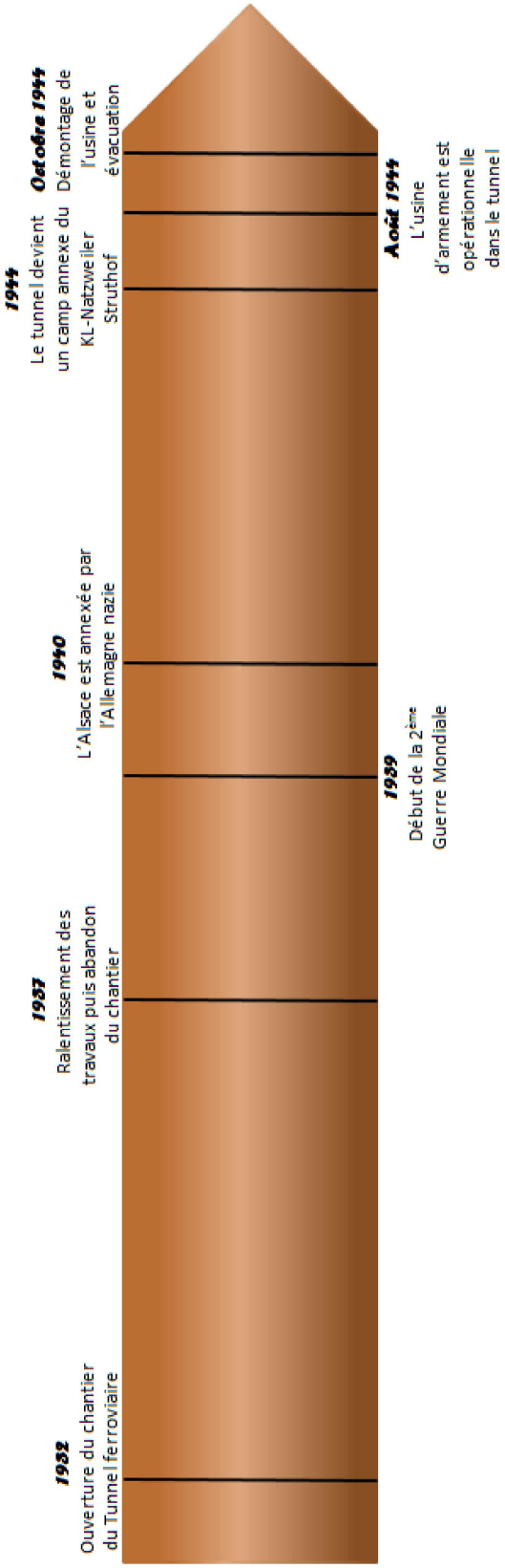
« Nous dormions mal : 120 à 150 personnes dans une chambre étroite et sur la paille. [...] Le travail était dur : il fallait traîner des sacs, tirer des câbles, s'acharner à la pioche et à la pelle. Il fallait travailler dans la pluie et dans le froid et en vitesse, ou encore au tunnel. [...] Même au camp proprement dit, il n'y avait pratiquement pas de médicaments. Pendant les premières semaines, les malades n'étaient pas soignés du tout. Plus tard, on improvisa une infirmerie. »
Ernest Gilten, Luxembourgeois, déporté à Natzweiler, Urbès, Neckarelz, Heppenheim, Dachau.

*Document PDF de l'office du tourisme de Saint-Amarin*

*Source : photos personnelles*

Des lycées tel que le lycée Scheurer Kestner avec Mme Kubler, ont également collaboré pour réaliser ce projet. Le lycée du bâtiment de Cernay a contribué à l'illustration du bunker en réalisant des fresques en rapport avec la guerre et ses horreurs.

## Repères historiques



# Glossaire

***Abattage*** : action de disloquer et de détacher une partie du massif rocheux.

***Cadrage*** : soutènement des galeries par des cadres en bois ou en métal.

***Camp annexe*** : camp secondaire.

***Comité des percées de Vosges*** : comité créé dans le but d'obtenir la reprise des travaux. Il regroupait des centaines de noms de tous les départements de l'Est.

***Compagnie des chemins de fer de l'Est (ou Compagnie de l'Est)*** : société anonyme créée en 1845 sous le nom de « Compagnie du chemin de fer de Paris « à Strasbourg. Sa dénomination est changée en 1854. Elle est l'une des six grandes compagnies des chemins de fer français nationalisées en 1938 pour former la SNCF.

***Débit de l'air*** : quantité d'air (en m3) qui circule dans une unité de temps (s).

***Déclaration d'intérêt public*** : procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement, par exemple un tunnel ou une voie de chemin de fer, sur des terrains privés en les expropriants pour cause d'utilité publique. Elle est obtenue à l'issue d'une enquête d'utilité publique.

***Diphtérie*** : maladie infectieuse bactérienne, contagieuse, se manifestant par une angine à fausses membranes et par une atteinte générale due à la sécrétion d'une toxine.

***Fleuret*** : tige métallique à bout tranchant ou pointu servant à forer la roche et montée sur un marteau pneumatique.

***Front de taille*** : paroi verticale de roche qui correspond à un stade donné de la progression horizontale de l'extraction.

***Luftwaffe*** : nom donné à l'armée de l'air allemande à sa création, en 1935, par Göring.

***Marché*** : tractation, accord passé entre des personnes impliquant un échange.

***Matériaux de terrassement*** : roches, matière déplacées lors de l'extraction du tunnel.

***Opinion locale*** : ensemble des convictions et des valeurs plus ou moins partagées, des jugements, des préjugés et des croyances de la population d'une société donnée. On évoque l'« opinion publique » en général au niveau d'un pays, mais on parle aussi d'« opinion publique locale » pour désigner des sensibilités identifiables au niveau régional.

***Radier*** : dalle ou plate-forme stable sur laquelle reposent d'autres éléments.

***Section de passage*** : dimension d'une coupe plane transversale d'un tuyau (aire du disque).

***Seebach*** : rivière traversant la commune d'Urbès.

***Sentinelle*** : personnes ayant pour charge de guetter, de surveiller.

***Soumissionner*** : s'engager, par écrit, au respect d'un cahier des charges d'un appel d'offres en précisant les tarifs pour effectuer la prestation demandée.

***Stross*** : partie de matière se situant entre le radier (sol) et la limite inférieure des abattages. Il est divisé en deux parties situées de part et d'autre de la galerie de base.

***Typhus*** : maladie infectieuse, transmise aux humains par l'intermédiaire des morsures ou piqûres de poux, de puces et d'acariens. Elle est due à une rickettsie et caractérisée par une fièvre, un état de stupeur et une éruption cutanée.

# Remerciements

Afin d'aboutir à un travail complet, un bon nombre de personnes nous ont aidés. Nous tenons tout particulièrement à les remercier de leur gentillesse, de leur compréhension, de leur disponibilité et de leurs divers témoignages qui nous ont permis d'apporter tous les éléments nécessaires à la réalisation de notre TPE (travail personnel encadré). Nous sommes fiers de présenter cette petite partie d'Histoire de la Seconde Guerre Mondiale et de pérenniser par notre ouvrage l'œuvre du Tunnel d'Urbès.

*Nous n'oublierons jamais*

*Sarah, Lucas, Guillaume, 1èS1, Lycée Scheurer Kestner Thann*

**M. Claude Ehlinger**
*Maire d'Urbès qui nous a donnés accès aux archives du tunnel et qui nous a aiguillés sur les différentes personnes à contacter.*

**M. Raphaël Parmentier**
*qui nous a aidés pour des éléments plus techniques et qui nous a fourni des archives du tunnel. Nous nous sommes également appuyés sur son ouvrage URBES-ST' MAURICE, le souterrain du col de Bussang.*

**Mme Arlette Hasselbach**
Présidente de l'AFMD 68
(Amis de la Fondation pour la Mémoire de la Déportation),
qui nous a aidés pour la partie camp
et pour la mémoire du lieu.

**Mme Marie-Marguerite Kubler**
*notre professeure d'allemand, qui nous a fournis certains panneaux en format PDF.*

Hautes Vosges D'ALSACE

**Adeline GAUTIER**
Directrice de l'Office de tourisme – Responsable du Pôle Tourisme
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin
Tourisme Hautes-Vosges d'Alsace
70 rue Charles de Gaulle - 68550 SAINT-AMARIN
Tél CC : +33(0)3 89 82 60 01 - Tél OT : +33 (0)3 89 82 13 90
Mob. +33 (0)6 37 14 14 92

www.hautes-vosges-alsace.fr

**Mme Adeline Gautier**
*qui nous a fournis tous les panneaux du sentier en format PDF.*