

Le pont du Palmrain a fêté ses 40 ans

Le pont du Palmrain entre Village-Neuf et Weil, tel qu'on le connaît aujourd'hui, a été ouvert au trafic le 1^{er} octobre 1979, il y a 40 ans. Son histoire est plus vieille d'un siècle. Elle n'a pas toujours été un long fleuve tranquille. Voici le premier volet de l'article que nous consacrons à cet anniversaire.

Quoi de plus simple pour les Alsaciens qui habitent la région frontalière de traverser le Rhin pour visiter le Bade tout proche, à Weil am Rhein et au-delà ? Ce pont fête cette année ses 40 ans. Il a été inauguré en 1979. Il est situé à l'endroit même où s'élevait, depuis 1878, un pont de chemin de fer construit par les Allemands pour relier l'Alsace annexée au Reich par une ligne ferroviaire entre Saint-Louis et Weil am Rhein, en passant par Huningue.

Il avait une fonction économique, mais aussi stratégique, pour pouvoir envoyer des troupes en Alsace en cas de nouveau conflit avec la France. Pour preuve, les deux têtes de pont qui ressemblaient à des fortifications. Cette fonction a encore gagné en importance après 1890 avec le prolongement de la ligne vers Lörrach, en contournant la Suisse par un tunnel de 800 mètres sous le Tüllingerberg, et plus loin pour rejoindre la ligne longeant la rive allemande du Rhin vers l'est.

Le retour du Rhin frontière

Après le retour de l'Alsace à la France en 1918, le Rhin était devenu une frontière. Une gare douanière nommée « Palmrain » fut construite en 1922 sur la rive allemande. À cause de la diminution du commerce franco-allemand suite à la crise de 1929 et de la crainte d'une nouvelle guerre après l'arrivée au pouvoir des nazis en 1933, la France décida en 1937 de démonter le pont, sur la base d'un article du traité de Versailles de 1919 qui lui en donnait le droit. Les deux piles furent conservées et la construction métallique entreposée en pièces détachées à l'intérieur du pays, pour



Le pont du Palmrain fête ses 40 ans en ce mois d'octobre 2019. Le chantier a été lancé en 1977. Archive L'Alsace/Eugène GROELLIN

une reconstruction ultérieure... Celle-ci a bien eu lieu, mais pas du tout comme escompté par les Français ! Lors de l'invasion en 1940, les troupes de la Wehrmacht ont découvert l'entrepôt... Un an après, les pièces furent transportées en Ukraine et le pont reconstruit sur une rivière. Il fut détruit au cours des combats de la retraite de Russie, rattrapé par ses origines militaires...

La difficile genèse du pont actuel (1945-1979)

Dès 1945, est née l'idée de reconstruire un pont du Palmrain en utilisant les piles existantes. Elle a gagné en importance après la mise en fonction de l'aéroport de Bâle-Mulhouse en 1946. Le gouvernement français envisagea de reconstruire le pont pour relier l'aéroport au réseau routier allemand.

En 1953, une convention franco-allemande fut conclue pour planifier des ponts fixes et des bacs sur le Rhin. Dans la foulée, les autorités locales commençaient à s'intéresser à la question. En 1954, le conseil municipal de Huningue a demandé la construction d'un pont fixe pour remplacer le bac vers Weil, en service depuis 1946. Cette initiative trouva un écho fa-

vorable côté badois et permit une première rencontre après la guerre entre les maires des deux villes. L'année suivante, le ministère de l'Équipement approuva la construction. Une étude qui prévoyait de réutiliser les piles existantes fut menée. Dès 1955, une décision ministérielle française établit le principe de la construction et, en 1957, la commission franco-allemande approuva le projet. Faute de crédit, il ne put se réaliser.

Une reconstruction décidée en 1967

L'action passa à nouveau au plan local. En 1960, les autorités de Huningue et Weil am Rhein votèrent en séance commune une résolution en faveur d'un pont fixe. Cette réunion fut le point de départ du jumelage des deux villes en 1962. Sans suite immédiate pour le pont. En 1967, après un silence de cinq ans, les maires du tout nouveau Sipes (Syndicat intercommunal) qui regroupait les communes de ce qu'on appelait alors « le coin frontalier » votèrent une motion en faveur de la reconstruction du pont du Palmrain, en se basant sur le Traité de l'Élysée signé par de Gaulle et Adenauer en 1963.

Le président-fondateur du Sipes

et initiateur de cette motion, André-Paul Weber, élu la même année au conseil général du Haut-Rhin, la transmit à cette assemblée qui l'accepta à l'unanimité en mai 1968. Peu après, le préfet fit connaître que le ministère de l'Équipement était favorable au projet du Palmrain. La forte croissance de la population alsacienne – de 7,3 %, soit 92 000 personnes entre 1962 et 1968, était un argument en plus. En octobre 1968, une réunion entre le préfet du Haut-Rhin et le Regierungspräsident de Freiburg, au Château de Bürgeln, relança le projet sur le plan bilatéral. À cette occasion, le Regierungspräsident Hermann Person mentionna que la Suisse aussi était intéressée, notamment pour une liaison rapide vers l'aéroport Bâle-Mulhouse.

Deux ponts complémentaires

Deux ans plus tard, le ministère français de l'Équipement fit savoir que ce projet était certes intéressant, mais ne pourrait se faire avant... 2015, tandis que le ministre de l'Intérieur du Bade-Wurtemberg, plus optimiste, donnait 1980 pour horizon. Heureusement, à la même époque, un autre projet est né : le raccordement des

autoroutes françaises et allemandes. Deux ponts étaient en lice : l'un entre Ottmarsheim et Neuenburg et l'autre entre Kembs et Märkt. André-Paul Weber se prononça pour la deuxième solution, en argumentant que le pont du Palmrain serait réservé au trafic local tandis que celui de Kembs prendrait en charge le trafic international. Cet argument reçut l'appui du Regierungsrat bâlois Edmund Wyss qui voyait dans ce double passage du Rhin au nord de sa ville une décharge du trafic dans celle-ci. Pour les autorités nationales françaises et allemandes, trois ponts routiers sur une distance d'à peine 30 km, c'était un de trop et, en 1971, elles donnèrent la préférence à la variante Ottmarsheim-Neuenburg. Ce choix a été favorable au Palmrain, dédié au trafic local... Ce problème réglé et le projet déclaré d'utilité publique, un groupe de travail franco-allemand se mit en place dès 1972, et le Sipes mit à disposition un terrain de 4 ha pour la voie d'accès, pour un franc symbolique.

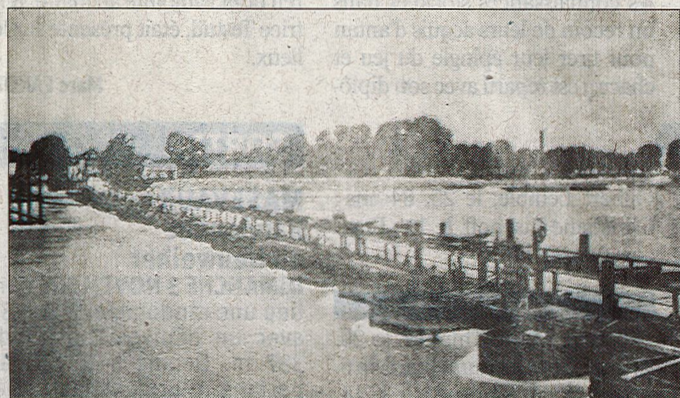
Un nouvel obstacle surgit : La Commission centrale pour la navigation du Rhin demanda un écart de 95 m entre les deux piles et une hauteur minimale de 7 mètres au-dessus du niveau du Rhin

pour ne pas gêner la navigation. Il fallait donc déplacer une pile, ce qui a causé une forte opposition de part et d'autre du Rhin... Qui s'est apaisée après que des recherches ont montré que la pile centenaire côté français – en partie en bois – était trop faible et devait être reconstruite en la rapprochant de la rive.

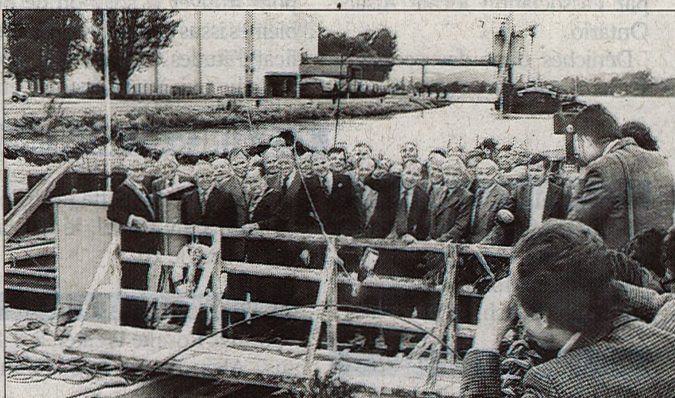
Construction en béton

En 1974, il a été décidé de construire le pont en béton – et non en acier comme l'aurait voulu l'Allemagne. Il devait comporter quatre travées, avec des portées de 64, 105 et 72 m d'une longueur totale de 292 m, à exécuter en encorbellement. Le pont devait porter une chaussée de 7 m et deux trottoirs de 1,50 m. Une piste cyclable, encore prévue en 1972, a finalement été retirée. On était en pleine époque du « tout auto »... Le coût total du projet était estimé à environ 6,1 millions de DM pour l'Allemagne et 11,3 millions de FF pour le département du Haut-Rhin, sans les routes d'accès. Lors d'une réunion de 1975 à l'église de Garnison de Huningue, le préfet du Haut-Rhin, Gabriel Gilly, et Hermann Person se mirent d'accord sur un protocole commun.

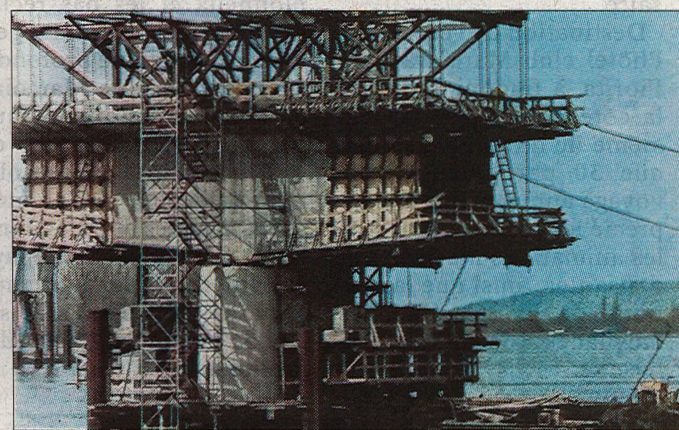
Hans-Jörg RENK



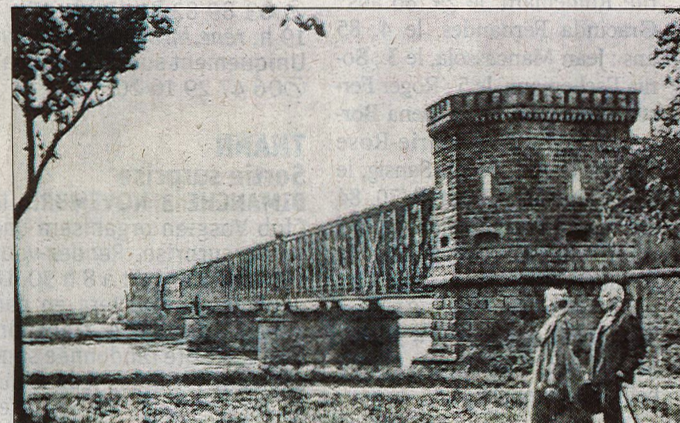
Avant le pont ferroviaire ont existé des ponts de bateaux, notamment le pont volant de 1843. DR



Le chantier a été lancé en grande pompe en 1977. Archive L'Alsace/Eugène GROELLIN



Une des piles du pont en construction. DR



Le pont ferroviaire a permis aux trains de circuler par-dessus le Rhin entre 1878 et 1937. Il a ensuite été démonté par les Français, entreposé en France, récupéré par les Allemands durant la guerre, reconstruit sur le front est et finalement détruit à la fin de la guerre. DR



Une vue aérienne du pont du Palmrain en travaux. Archive L'Alsace/Eugène GROELLIN