

FLORIRAIL

info n°11

avril 1995



Coup de tonnerre sur la ligne

Les automobilistes qui circulaient mercredi 12 avril vers 15 heures sur la route Issenheim-Soultz n'en croyaient pas leurs yeux : à l'entrée de la rue de l'Industrie, un chef de gare suisse, en grande tenue, réglait la circulation tandis que, quelques mètres plus loin, une énorme grue déposait en douceur sur les rails de l'embranchement privé de la zone intercommunale Guebwiller-Issenheim-Soultz une vieille voiture de voyageurs à plate-forme. Il s'agissait, vous l'aurez compris, de la livraison de la fameuse "boîte à tonnerre" à notre association. Ce 12 avril a donc été une date importante pour FLORIRAIL. A présent, nous disposons d'un vrai petit train, capable de transporter une cinquantaine de voyageurs sur la ligne Bollwiller-Heissenstein ou du moins, dans un premier temps, sur un court tronçon de celle-ci. Cependant, ne crions pas victoire, car nous ne sommes pas au bout de nos peines. Plutôt à leur début! Rappelons une fois de plus les objectifs de notre association : **défendre et promouvoir l'infrastructure ferroviaire du Florival**. Mais pourquoi s'acharner à défendre et à promouvoir quelques malheureux kilomètres de voie ferrée? En guise de réponse, citons simplement ces quelques lignes, parues à la une des **Dernières Nouvelles d'Alsace** du mardi 11 avril : *"Transports : un virage? Alors qu'une desserte régionale de qualité (le TER 200) est apparue, l'offre en transports collectifs interurbains s'est contractée durant la dernière décennie. Aussi le conseil général du Bas Rhin invite-t-il collectivités et Etat à repenser l'organisation de ces transports. L'enjeu : lutter contre la congestion d'un trafic automobile envahissant, optimiser et peut-être économiser des investissements routiers lourds, mais aussi éviter que la voirie ne dévore sans cesse davantage de territoire"*. Et ce qui est vrai pour le Bas-Rhin l'est également pour le Haut-Rhin, et de surcroît pour les villes de vallée telles que Guebwiller, où la surface au sol n'est pas extensible! Pour cette raison, et pour bien d'autres encore (lutte contre la pollution de l'air des villes qui pose de redoutables problèmes de santé publique, nécessité de revaloriser les services publics, etc.) les transports collectifs en site propre sont promis à un bel avenir. Notre association, en faisant circuler son locotracteur, son wagon et sa "boîte à tonnerre" participe à un niveau certes modeste, mais activement, à ce retour du Train vers le futur...

Nouvelles de FLORIRAIL

- La "boîte à tonnerre" (ainsi surnommée par ses passagers en raison du faible niveau sonore qui régnait à l'intérieur de ces voitures...) est certainement la seule d'origine SNCF en service en Alsace. Elle dépendait du dépôt de l'île Napoléon, et a donc certainement circulé en son temps sur la ligne Bollwiller-Lautenbach. Elle nous est prêtée pour 9 ans par une association vosgienne présidée par notre ami Robert Hollering. Elle permettra le transport de 56 membres de FLORIRAIL (en règle de cotisation uniquement!).

- Le montant total du budget de FLORIRAIL consacré à l'acquisition de matériel roulant et à son acheminement par la route représente l'équivalent de l'achat d'une petite Renault 5... d'occasion. Pour le financement de ces opérations, nous avons eu recours à des emprunts auprès du Crédit Mutuel, qui nous a toujours aidé de façon très efficace. Qu'il en soit vivement remercié! Pour les remboursements, nous disposons des cotisations, de dons et de subventions diverses. Dans toutes ces opérations d'achat et de restauration de matériel, nous faisons preuve de beaucoup de prudence, car il ne s'agit pas pour nous de nous lancer dans des dépenses inconsidérées, ou de faire venir du matériel trop difficile à restaurer ou à protéger, ou encore mal adapté à nos besoins actuels.

- Toute l'actualité de l'"exploitation" de notre petite rame est reprise dans un bulletin "le Courrier" rédigé par Stéphane Boglio. Il est envoyé gracieusement aux membres intéressés par cet aspect de nos activités. Seule une petite participation, sous forme de timbres postaux, est demandée, afin de soulager le budget de notre secrétariat.

Petite actualité ferroviaire (et aéronautique) locale.

- De nombreuses excursions ferroviaires sont organisées cette année en vapeur ou en autorail, en Alsace et dans la Regio par l'Association mulhousienne des études et excursions ferroviaires (AMEEF), par les Chemins

de fer touristiques du Rhin (CFTR) et par l'Association de promotion et de défense de la ligne Colmar-Metzeral. Ces circulations dominicales rencontrent un énorme succès et affichent souvent complet, plusieurs mois à l'avance!

- Un nouveau Ballon dans les Vosges. Le Grand Ballon n'a pas fini de grandir. Dans quelques mois, il atteindra la taille respectable de 1447 m, soit 20 m de plus qu'actuellement. Après les pluies acides, les pluies d'hormone de croissance? Non pas. En fait, il est prévu de construire, au sommet du Mont Blanc vosgien une station radar destinée à guider la circulation aérienne. Cette construction, quelque peu incongrue à cet endroit, et qui sera coiffée d'un gros radôme, n'a pas soulevé une vague d'enthousiasme dans les populations locales. Mais en acceptant d'accueillir cette installation radar, les cantons de Guebwiller et de Soultz contribuent activement à la sécurité des milliers d'usagers des lignes aériennes qui passent chaque jour au dessus de nos têtes. En contrepartie, le Ministère des Transports, ministère de tutelle à la fois de l'Aviation civile et de la SNCF, ne pourrait-il pas faire un petit geste en faveur de notre ligne ferroviaire?

- des RRR à Kruth : depuis les derniers horaires de septembre, il y a trois trains supplémentaires/jour sur la ligne de Mulhouse-Kruth. Certaines de ces circulations sont assurées par des rames réversibles régionales tractées par des locomotives diesels et portant les couleurs de la Région Alsace.

- Les turbo trains, ces longs serpents jaunes qui sifflent dans notre plaine plusieurs fois par jour, approchent de la retraite. En effet, lorsque le dernier tronçon de la ligne Strasbourg-Lyon aura été électrifié, ces rames automotrices, propulsées par des turbines d'hélicoptères "puma", seront mises au rancart et certainement ferraillées. Construits au début des années 70, les turbotrans ont connu leur heure de gloire (souvenons-nous des turbo-prof!) et plusieurs exemplaires de ces engins ont été vendus aux USA et en Iran, où ils sont toujours en service.