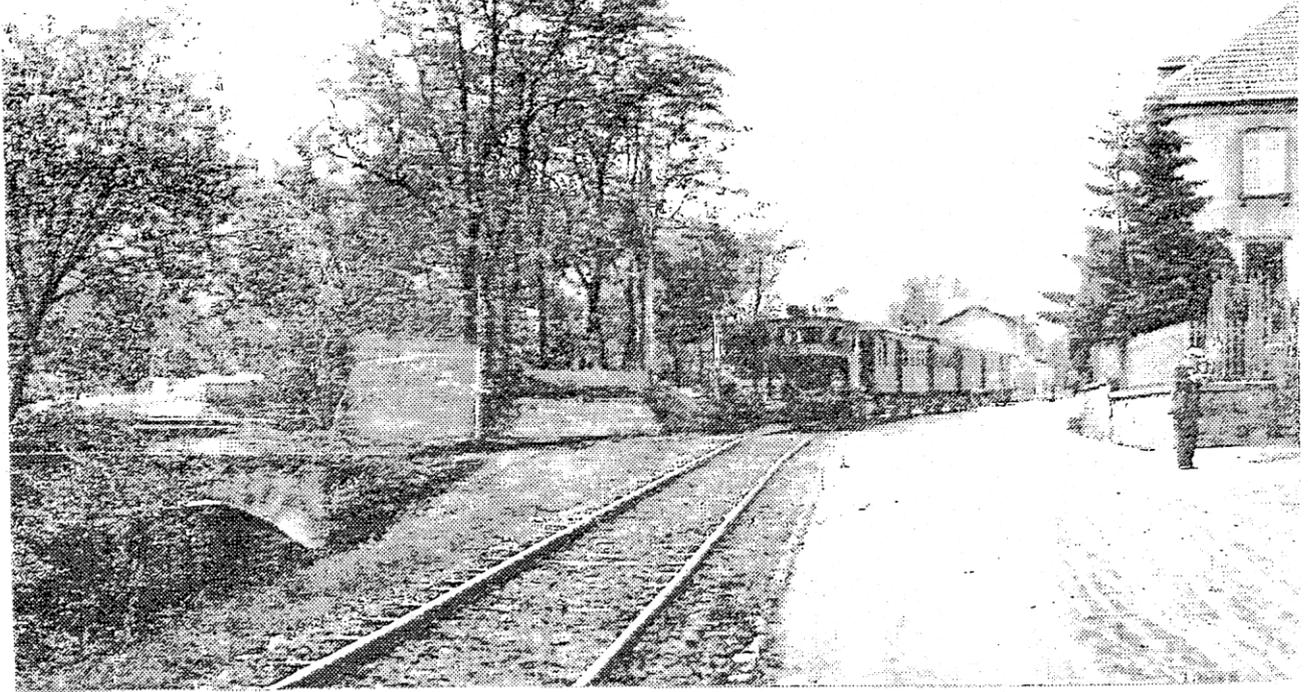


FLORIRAIL

INFO

avril-mai-juin 1992 N°2



Printemps 1905. Un train de voyageurs venant de Lautenbach se dirige vers la gare de Guebwiller. Près de quatre-vingt dix ans plus tard, notre ville a bien changé mais les rails sont toujours en place. Seul le tronçon Heissenstein-Lautenbach a disparu. Et du train touristique, tracté occasionnellement par une "vapeur", à l'autorail léger effectuant des dessertes cadencées entre Guebwiller et Bollwiller, en passant par des trains "charter" à vocation sportive (le stade est tout proche du terminus de la ligne) ou culturelle et par des convois de fret desservant les usines du haut de la ville, les possibilités d'utilisation de cette infrastructure sont nombreuses. Tout n'est qu'une question de volonté politique, d'information et de sensibilisation, mais également de concertation entre les différents partenaires : élus, usagers, industriels, associations et transporteurs. L'objectif de FLORIRAIL? Faire en sorte que, dans cinq, dix ou vingt ans, nul ne puisse dire : "Si seulement on avait conservé ces rails!"

Editorial : FLORIRAIL, un an déjà...

Notre association vient de fêter son premier anniversaire. Une année plutôt discrète, sur le plan des résultats, mais studieuse et bien remplie : en effet, de nombreux contacts ont été établis avec les élus locaux, avec des journalistes, avec des responsables d'autres associations, avec bon nombre de nos concitoyens enfin. Dans l'ensemble, les réactions à la création de FLORIRAIL, et à son ambition : la renaissance d'un service voyageur, - ont été plutôt favorables. Indéniablement, on enregistre moins de scepticisme qu'au début. Dans ce contexte, plutôt encourageant, **le train du Florival a-t-il constitué un enjeu électoral?**

Ca n'a pas vraiment été le cas, lors des récentes élections! La préservation et la renaissance des rails dans notre vallée ne sont pas apparues comme la

préoccupation majeure des candidats aux cantonales. L'emploi, et c'est normal, restant la priorité absolue. Mais une mobilité accrue des personnes, réalisée dans des conditions économiques pour elles, n'est-elle pas souvent à la clé d'un emploi? Seule Brigitte Finiels, candidate socialiste faisait explicitement mention dans sa "profession de foi" d'éventuelles négociations avec la SNCF en vue de rétablir un service voyageur. J. L. Chateaudon, cofondateur de *FLORIRAIL* et candidat libre aux cantonales, y affirmait son attachement aux transports collectifs. Par ailleurs, Charles Haby, conseiller sortant, (et réélu), nous a fait parvenir une lettre rappelant son attachement au maintien des rails dans la vallée. Mais il ajoutait : "*Le plus dur sera de mobiliser assez d'énergie pour la sauvegarde de ces rails*". Nous partageons bien évidemment ce point de vue. Fort heureusement, ainsi qu'en témoigne un article paru dans le dernier numéro de "Réussir le Haut-Rhin" intitulé : "Mobilisation pour l'armée et la SNCF", l'enjeu du maintien du réseau ferroviaire dit "secondaire" commence à être perçu par nos élus régionaux.

Nous écrivions ces lignes avec une modestie teintée d'autosatisfaction **sans nous douter qu'au même moment se tenait à la mairie de Guebwiller une séance extraordinaire du conseil municipal**, destinée à traiter d'un point unique : la "réorganisation" des services SNCF, c'est-à-dire la fermeture du trafic fret à partir du premier juin. Le surlendemain paraissait dans la presse locale un long compte-rendu de cette séance qui s'était achevée par le vote d'une motion particulièrement musclée. Deux jours plus tard, J. P. Baeumler, député de la circonscription, faisait savoir qu'il soutenait cette motion. Regrettons ici que notre association n'ait pas été avisée de la tenue de cette réunion (l'article de journal annonçant cette séance est paru le vendredi saint et notre président est tombé dessus (et de sa chaise par la même occasion) par hasard, le lendemain de cette réunion!). Nous aurions été plus nombreux à y assister! Car accuser les membres de *FLORIRAIL* d'indifférence quant à l'avenir du rail dans notre vallée (cf le compte-rendu de la séance dans la presse), c'est un comble! Mais ne cachons pas notre satisfaction de voir enfin les responsables politiques locaux faire part, publiquement et vigoureusement, de leur attachement au maintien des rails florivaliennes.

Quelques commentaires au sujet de ces diverses prises de positions :

- à propos de l'effondrement du trafic fret sur notre ligne : les industriels de la vallée et de la zone industrielle intercommunale n'ont pas vraiment le choix : les tarifs pratiqués actuellement par la SNCF sont prohibitifs, et le recours à la route est de ce fait une nécessité. Mais la différence entre les tarifs "route" et "rail" est susceptible d'évoluer en faveur du rail, et une parité tarifaire pourrait être très vite rétablie entre ces deux modes de transport. Nous reviendrons sur cet important point dans un prochain *FLORIRAIL* info.

- trafic voyageur. Ne nous leurrions pas : la restauration d'un service voyageur, dans l'état actuel de la ligne, et au moyen de matériel ancien et inadapté conduirait inévitablement à un fiasco. Mais, dans l'éventualité de la modernisation progressive d'une ligne à la fois courte et rectiligne (deux atouts précieux!) et de la mise en service d'autorails légers assurant des services cadencés avec correspondances rapides, en gare de Bollwiller avec les trains circulant sur l'axe nord-sud, cette liaison ferroviaire vicinale pourrait devenir très attractive et rendre de grands services.

- en ce qui concerne la gare : elle est effectivement dans un état indigne d'une grande compagnie ferroviaire (et d'une ville qui se respecte). Son parking nous fait étrangement penser à celui de l'ancienne "Railway Station " de Benhmerdalore

(Bangladesh), la foule et les vaches sacrées en moins : plus de terre battue que de bitume! Heureusement, à l'intérieur, le personnel est sympa et compétent!

FLORIRAIL : des projets...

Notre association a de nombreux projets, visant tous à sensibiliser nos concitoyens au train du Florival. Ainsi, nous souhaiterions organiser avec la société d'histoire de Guebwiller, au plus tôt cet automne, une exposition consacrée au chemin de fer dans notre vallée. Les personnes intéressées par l'histoire ferroviaire locale, ou possédant des objets ou documents se rapportant à ce sujet pourraient-elles nous contacter?

Par ailleurs, nous aimerions faire venir à Guebwiller (en connexion avec d'autres associations), des rames Métralsace ou TER et des trains touristiques tractés par des "vapeurs", mais également faire circuler, plusieurs fois par an, des autorails entre l'écomusée et le Florival, etc. Nous ne sommes cependant pas des "tour-operators" et nous manquons quelque-peu d'expérience dans ce type d'organisation. En outre notre association est animée, jusqu'ici, par une poignée de bénévoles, fort occupés par ailleurs. Avec l'appui de nouveaux membres et des autorités locales, mais surtout, si nos rails restent en place, c'est-à-dire si elles résistent aux noirs desseins de ferocrates plus soucieux de la promotion de leur carrière que de celle du chemin de fer, tout deviendra possible!

Petite Actualité Ferroviaire

La gare de Guebwiller se modernise (à l'intérieur) : depuis le début du mois d'avril, le personnel de notre gare dispose d'un TPV, en clair : un "Terminal Point de Vente", un terminal d'ordinateur qui permet d'établir des titres de transport, même d'une grande complexité, en un temps record.

Des wagons et des hommes : début avril, on pouvait voir, rangés le long du quai de la gare de marchandise, 8 (huit!) wagons de marchandises. Il s'agissait d'un convoi affrété par la Croix-rouge française, et destinés à la collecte de vêtements. En mai, d'autres wagons, pour le compte de "Terre des hommes" cette fois-ci, devraient suivre. Une utilisation originale, mais intelligente et humanitaire, des rails menant à notre cité!

"Des trains de voyageurs, reliant notre vallée aux grandes métropoles de la Région. Pourquoi pas?" Les habitants de Guebwiller ont pu voir l'affichette portant ce fier slogan (sur fond d'automoteur "grande vitesse" au couleur de la région "Alsace" en gare de Guebwiller) dans les vitrines d'une cinquantaine de commerçants de notre ville.

Good bye, Baldwin... De vieux et loyaux serviteurs du rail ont discrètement quitté le paysage ferroviaire alsacien en ce début d'année : il s'agit des locomotives diesel A1A A1A 62000, fabriquées par Baldwin à Philadelphie en 1946-47, et livrées à la

France à cent exemplaires, dans le cadre du plan Marchal. Ces énormes machines, à la silhouette massive et au bruit caractéristique servaient en fin de carrière aux manoeuvres en gare de Strasbourg. Chaque matin, de son Métralsace, le rédacteur de ces lignes observait d'un oeil averti et attentif ces pachidermes ferroviaires évoluer pataudement parmi des engins plus jeunes et plus colorés. Son rêve : acquérir une Baldwin, avant leur départ à la casse. Avis aux mécènes!

Curieusement, alors que ces loco de fabrication US étaient retirées, **d'autres machines américaines** commençaient à faire leur apparition sur les lignes alsaciennes : mais cette fois-ci, il s'agit de BB et de CC bien de chez nous. En effet, plusieurs dizaines de locomotives électriques fabriquées il y a quelques années déjà par Alsthom, ont été achetées par des banques américaines, qui les ont rétrocédées en leasing à la SNCF. Une façon comme une autre, pour notre Société Nationale, de se faire de l'argent frais...

Une autre série d'engins de traction, basée exclusivement en Alsace, quitte l'inventaire de la SNCF en rangs serrés : il s'agit des locomotives électriques BB13000, surnommées (comme leurs soeurs BB12000 et CC14000) "crocodiles". Leur remplacement est en cours par les toutes nouvelles BB 26000. On trouvait ces machines presque exclusivement en tête des convois de marchandise, mais plus d'une fois, le "Métralsace" emmenant votre serviteur a été remorqué par des BB13000 venue à la rescousse d'une BB 16000 défaillante. A l'occasion du départ à la retraite de ces vétérantes, l'Association mulhousienne d'études et d'excursions ferroviaires (AMEEF) organise, le samedi 13 juin prochain, un train spécial tracté par une BB13000. Ce train partira de Bâle et se rendra, avec arrêt à St Louis, Mulhouse et Colmar, à Bischheim (au nord de Strasbourg), où se trouvent d'importants ateliers de la SNCF (où sont révisés et fabriqués des éléments de TGV, où sont également modernisés des autorails) qu'il sera possible de visiter à l'occasion d'une journée "portes-ouvertes". Un rendez-vous à ne pas manquer! Pour tout renseignement et inscription : AMEEF, 2, rue Alfred de Glehn, 68200 Mulhouse.

L' AMEEF, toujours elle, a tenu son assemblée générale à Guebwiller, le 25 janvier dernier. Bravant le brouillard et le froid, particulièrement mordant ce samedi là, nos amis ont quitté l'autorail X4300 qui les avaient conduits de Mulhouse à notre gare et ont rejoint à pied la cave dimière, puis celle du domaine viticole Schumberger, pour une visite-dégustation. Présent sur le quai à l'arrivée de la vénérable micheline, le rédacteur de ces lignes observait les automobilistes arrêtés aux feux, près de la gare : rares étaient ceux qui levaient les yeux vers l'autorail, spectacle pourtant inhabituel. A l'intention de toutes ces personnes indifférentes ou blasées, citons cette phrase de Guillaume Apollinaire, lue dans le dépliant de l'Association des autorails de Bourgogne et de Franche Comté :

"Crains qu'un jour un train ne t'émeuve plus..."

