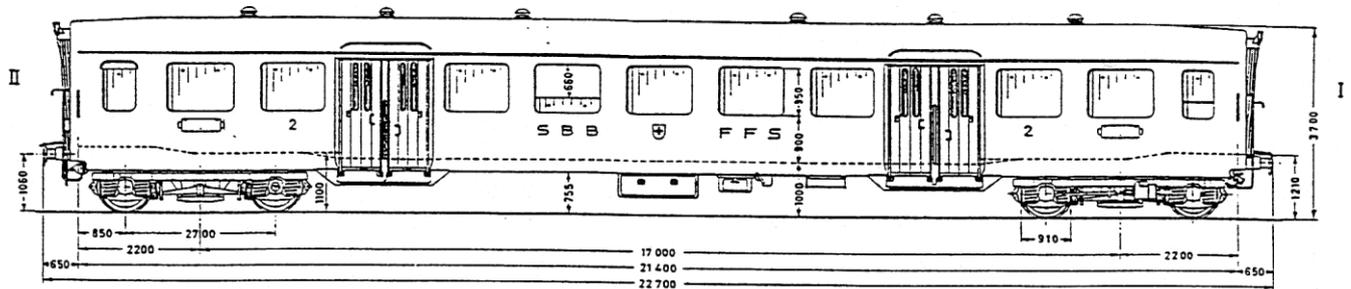


# FLORIRAIL

Info N° 5 avril-mai 1993



une voiture de 2e classe des CFF (voir p. 3)

## La FAAF : naissance d'une Fédération

Tout d'abord, nous tenons à remercier très chaleureusement toutes celles et ceux, membres ou sympathisants de *FLORIRAIL* qui nous ont fait l'amitié d'assister (et de rester jusqu'au bout!) à l'Assemblée Constitutive de la Fédération Alsacienne des Associations Ferroviaires (la FAAF). A *FLORIRAIL*, nous ne sommes pas du tout du genre à culpabiliser les membres qui ne participent pas de façon directe à la vie de l'association, c'est-à-dire qui paient leur cotisation, mais qu'on ne voit jamais. Mais lorsqu'on a l'occasion de se rencontrer, on apprécie! Et nous apprécions d'autant plus vivement qu'une assemblée constitutive n'a rien d'un spectacle folklorique, - ceux qui étaient présents à l'Hôtel de l'Ange le 20 février ont eu l'occasion de le constater, - et que les fondateurs de la FAAF, en dépit de leur attachement pour ce mode de transport, ne sont pas de joyeux boutes-en-train pour autant !

Pourquoi une FAAF? D'abord, parce que l'union fait la force, c'est bien connu. Parce qu'ensuite, la situation des Chemins de Fer secondaires en Alsace et ailleurs du reste est passablement inquiétante. De façon générale, enfin, parce que les techsocrates de la principale compagnie ferroviaire du pays décollent de plus en plus (long). La Fédération a donc pour objet : (extraits des statuts)

- 1) de rassembler toutes les associations poursuivant le même but aux fins de prendre toute initiative pour maintenir, promouvoir et développer dans l'ensemble de l'Alsace un réseau performant de transports en commun, et particulièrement ferroviaires, et de procéder à toute recherche et étude qu'elle jugera opportune,
- 2) d'informer et de sensibiliser la population à ces problèmes,
- 3) d'intervenir auprès des autorités compétentes,
- 4) de soutenir toute action sur le plan européen, national et local, poursuivant le même but.

La FAAF ne poursuit aucun but lucratif, politique ou religieux. Elle est totalement indépendante de toute organisme officiel ou privé, et de tout intérêt industriel, commercial ou financier. Son siège social est celui de l'Association *FLORIRAIL*. Elle est inscrite au Registre des Associations du Tribunal d'Instance de Guebwiller.

Au 1er mars, la FAAF regroupait les associations suivantes :

- Association pour le Développement du Transport Ferroviaire dans la Vallée de la Thur (prés. Paul Schaffhauser).
- Association pour la Promotion du Chemin de Fer Colmar-Metzeral (prés. Francis Meyer)
- Association *FLORIRAIL* (prés. Pierre Bischoff)
- Association Thur Ecologie et Transports (prés. Denis Holder)
- Association de St Marie aux Mines (en cours de constitution).

Plusieurs autres associations, dont celle de Molsheim, devraient se joindre incessamment à la FAAF). Notons par ailleurs que la plupart de ces associations sont également membres de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports) dont le représentant en Alsace, Jean Dreyer, était présent à l'AC. La FAAF comprend un conseil d'administration (deux membres par association) et est dirigée par un bureau exécutif, dont la composition est la suivante :

- Président : Paul Schaffhauser,
- Vices-présidents : Pierre Bischoff et Francis Meyer
- Secrétaire général : Jean-Paul Herzog
- Trésorier : Jo Welten

Parmi ses objectifs à court et moyen termes : rencontrer les principaux responsables politiques de la Région ; se développer ; dresser un inventaire (et un état des lieux!) des lignes de chemin de fer en Alsace : SNCF, privées, touristiques, etc. Nous vous tiendrons au courant de ces différentes activités et projets dans les prochains numéros de FI.

### **FLORIRAIL-93 : un projet pour la ligne Bollwiller-Heissenstein!**

*Dans notre dernier numéro, nous vous parlions de notre projet, en cours de gestation : FLORIRAIL 93. De quoi s'agit-il? C'est très simple : une voie ferrée et son équipement (signaux, passages à niveaux, gares...), non utilisés, se dégrade très vite. Il convient donc de rétablir le plus rapidement possible un trafic ferroviaire. Par ailleurs, l'Ecomusée de Haute-Alsace, haut-lieu touristique de notre Province, est situé à moins de trois km de la gare de Bollwiller. D'où l'idée d'organiser des trains touristiques entre Guebwiller et Bollwiller, avec possibilité de navettes en autobus vers l'Ecomusée à partir de cette gare (en attendant les "écotrams"). Mais la mise sur pied d'un tel projet n'est pas une mince affaire, et demande, outre des compétences et une motivation à toute épreuve, beaucoup de patience, de disponibilité et d'acharnement. Un jeune membre de FLORIRAIL, Stéphane Boglio, passionné de chemin de fer, a accepté de devenir "chef de projet", et se dévoue à cette tâche depuis maintenant plus de six mois avec ardeur, rigueur et efficacité. Il nous narre ici deux visites, effectuées récemment à des installations ferroviaires dans le cadre de la préparation de FLORIRAIL 93.*

**Sortie du 30 Janvier 1993 à Bollwiller et Burnhaupt.** : Vous avez entendu parler de notre projet qui consisterait à rétablir au plus vite une activité ferroviaire sur "notre ligne", de Bollwiller au Heissenstein, par la mise en circulation d'un autorail léger loué au Chemin de Fer Touristique de la Vallée de la Doller (CFTVD). Ce projet, à visée touristique, aurait été complété par des navettes en autobus entre la gare de Bollwiller et l'Ecomusée. Dans le but de préparer concrètement ce projet, nous avons organisé une "sortie de reconnaissance", le 30 janvier dernier. Un petit groupe de travail, composé notamment de P. Bischoff (président), J. L. Chateaudon (vice-président), X. Litschgi (trésorier), S. Boglio (chef de projet) et de plusieurs autres membres et sympathisants de FLORIRAIL avait rendez-vous à 14 heures devant la gare de Bollwiller. De là, un autobus Renault-Saviem de Martinken nous conduisit à l'Ecomusée. Trajet de liaison extrêmement court, mais qui, moyennant un petit crochet par la mine Rodolphe, ne serait pas du tout dépourvu d'intérêt! Mais la finalité de ce "saut de puce" était avant tout d'expérimenter, en temps réel, une grille horaire susceptible d'être appliquée. De retour à Bollwiller, à 15h, trajet en voitures individuelles cette fois-ci vers la gare de Burnhaupt, où le matériel roulant des CFTVD est entreposé. Arrivée à 15h25. M. P. Perrot nous attendait. L'accueil, des plus ferroviaires, contrastait avec le temps triste et froid de ce samedi de janvier. En effet, en guise d'entrée en matière, M. Perrot nous emmena faire un petit tour (d'une bonne quinzaine de km!) dans l'autorail X5852 des CFTVD, autorail que nous envisagions primitivement de louer pour la saison 1993. Cette course, totalement imprévue, nous permit d'apprécier le très bon état général de cette machine et de profiter du paysage grâce aux grandes baies vitrées situées à l'avant de l'engin (voir photo) et à la taille généreuse de ses fenêtres. Particularité de cet autorail, dont il ne reste plus qu'un exemplaire en état de marche : la cabine de conduite est située sur le toit (comme sur les fameux

"Picasso", retirés récemment de l'inventaire SNCF, mais dont de nombreux exemplaires continuent à circuler). Les membres de *FLORIRAIL*, installés dans l'autorail, ont particulièrement apprécié de voir le président de l'association et le chef de projet agiter frénétiquement un drapeau rouge pour faire arrêter les voitures avant la fermeture des barrières du passage à niveau de la D466. De retour à Burhaupt, nous nous sommes longuement entretenus avec P. Perrot au sujet d'une éventuelle coopération entre nos deux associations. A 17 h, nous étions de retour à Bollwiller.

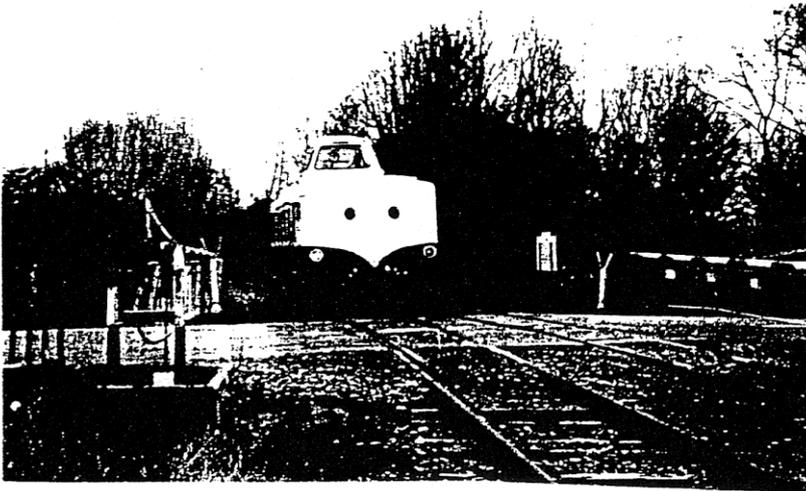
Le bilan de cet après-midi fut tout-à-fait positif, car les CFTVD possèdent une longue expérience des circulations touristiques, et des connaissances techniques étendues, qui pourraient nous être des plus précieuses dans le futur. En ce qui concerne le projet *FLORIRAIL* 93 "première mouture", des différents contacts que nous avons eu jusqu'à présent, il ressort que sa réalisation pour cette année s'avère difficile. En effet, son coût de revient est élevé, nous ne disposons pas encore de crédits, et les autorisations administratives sont longues à obtenir. Enfin, "the last, but not the least" : la voie appartient toujours à la SNCF! Peut-être avons nous voulu aller trop vite. "Patience et longueur de temps font plus que force et rage". C'est pourquoi nous avons revu notre projet à la baisse et défini un nouveau projet *FLORIRAIL* 93, moins ambitieux, dont nous vous parlerons dans FI N°6. Par ailleurs, nous avons commencé à développer *FLORIRAIL* 94-95, projet de plus grande envergure. Cette modification, assorti d'un changement de cap, allait nous conduire à faire autre sortie, en Suisse cette fois-ci.

**La sortie du 13 avril** : Cette deuxième sortie s'inscrivait dans le cadre de la préparation du projet modifié de *FLORIRAIL* 93, plus modeste, mais néanmoins ambitieux. Ce 3 avril donc, 9h25, nous franchissions, P. Bischoff et moi-même la frontière à Weil-am-Rhein car nous avons rendez-vous au "Mövenpick" avec Mme Schatzmann, de la société JELKA, société spécialisée dans la vente de matériel ex-CFF. A 9h30 précise, nous faisons connaissance de Mme Schatzmann, qui était accompagnée du directeur du dépôt de la Deutsche Bundesbahn d'Haltingen. A bord de la puissante Jeep Cherokee de nos hôtes, nous nous rendîmes d'abord dans un dépôt de la CFF près de Bâle, visiter une voiture de voyageurs. Malgré son âge (année de construction : 1953), cette voiture est en très bon état. Son "look" est parfaitement suisse. Son prix aussi, hélas! (trois fois le prix d'une wagon SNCF équivalent). Le chef de ce dépôt, (qui s'était dérangé rien que pour nous), nous a ensuite fait visiter les ateliers de révision du matériel. Nous avons été frappés par la propreté des lieux et les dimensions de cette installation des CFF. Un autre monde!

La deuxième partie de cette matinée était destinée à visiter d'anciens fourgons des PTT suisses, qui viennent d'être réformés, n'étant plus aux normes des postes européennes. Ces fourgons, dont plusieurs exemplaires étaient visibles à Haltingen (un dépôt fabuleux situé en territoire allemand, véritable caverne d'Ali Baba, où l'on trouve aussi bien des ICE que des loco à vapeur en cours de restauration!) sont très bien conçus, et dans un état impeccable ; repeints, on pourrait les croire neufs. Un de ces wagons pourrait très bien devenir la première acquisition de *FLORIRAIL* : moyennant un léger aménagement interne, il pourrait en effet devenir un bureau, un lieu de réunion et d'exposition. Dans un deuxième temps, il pourrait servir de fourgon pour le transport de bagages et de bicyclettes, ceci dans le cadre d'une exploitation touristique de la ligne Bollwiller-Heissenstein. Son prix est beaucoup plus abordable que celui de la voiture de passagers, et son achat pourrait être sérieusement envisagé dès que des crédits seront disponibles. Nous vous tiendrons donc au courant. En conclusion, une visite des plus intéressante et encourageante. Encore merci à la firme JELKA pour son excellent accueil!

*Une parution régulière de FLORIRAIL info est la meilleure façon de vous tenir au courant des activités de notre Association et de l'avenir de notre ligne. Nous essaierons donc, comme en 1992, de faire paraître quatre numéros au moins cette année. Mais les frais de photocopies et de poste sont élevés. Que ceux qui n'ont pas encore réglé leur cotisation pour 1993 n'oublient pas de le faire rapidement et de remplir le coupon ci-joint.*

1



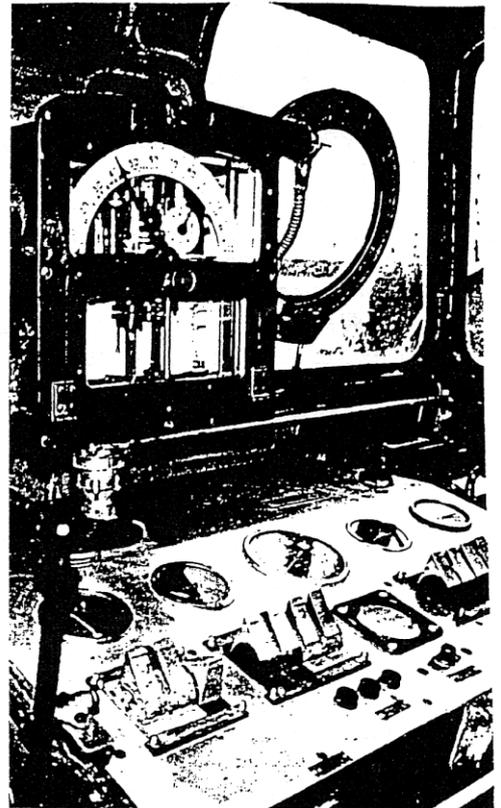
2



3



4



### La sortie du 30 janvier en images

photo 1 : Deux petits yeux tout ronds et un gros nez au sommet du visage, à la manière de(s) Picasso, tel se présente le X5852 des CFTVD. Ce sympathique autorail léger assure les trains du matin sur la ligne Cernay-Sentheim, durant la saison estivale. Un bon conseil : allez l'essayer!

photo 2 : Le X5852 coté pile. Cette extrémité de l'engin tournée vers les Vosges, les voyageurs de la ligne Bollwiller-Heissenstein auraient une vue panoramique sur l'entrée du Florival. La location de cet autorail a été envisagée, et n'est pas exclue pour les années à venir.

photo 3 : garde-barrière, contrôleur et chef de projet de FLORIRAIL 93, Stéphane Boglio, étudiant en sciences-po dans le civil, est un cheminot dans l'âme. Son objectif : devenir chef de train à bord du TVG (train de la vallée de Guebwiller), le plus rapidement possible!

photo 4 : le poste de pilotage du X5852. On se croirait sur la passerelle d'un torpilleur, ou à bord du Nautilus du capitaine Nemo. (photos XL, SB, JB).