

FLORIRAIL info

décembre 94 - janvier 95 N°10

Bulletin de l'association FLORIRAIL, pour la défense et la promotion de l'infrastructure ferroviaire du Florival

Président : P. BISCHOFF ; Vice-président : B. TORRES

Siège social : 4, rue des Boulangers, 68500 GUEBWILLER

"Là où le rail cesse, la vie s'arrête" (Clémenceau)

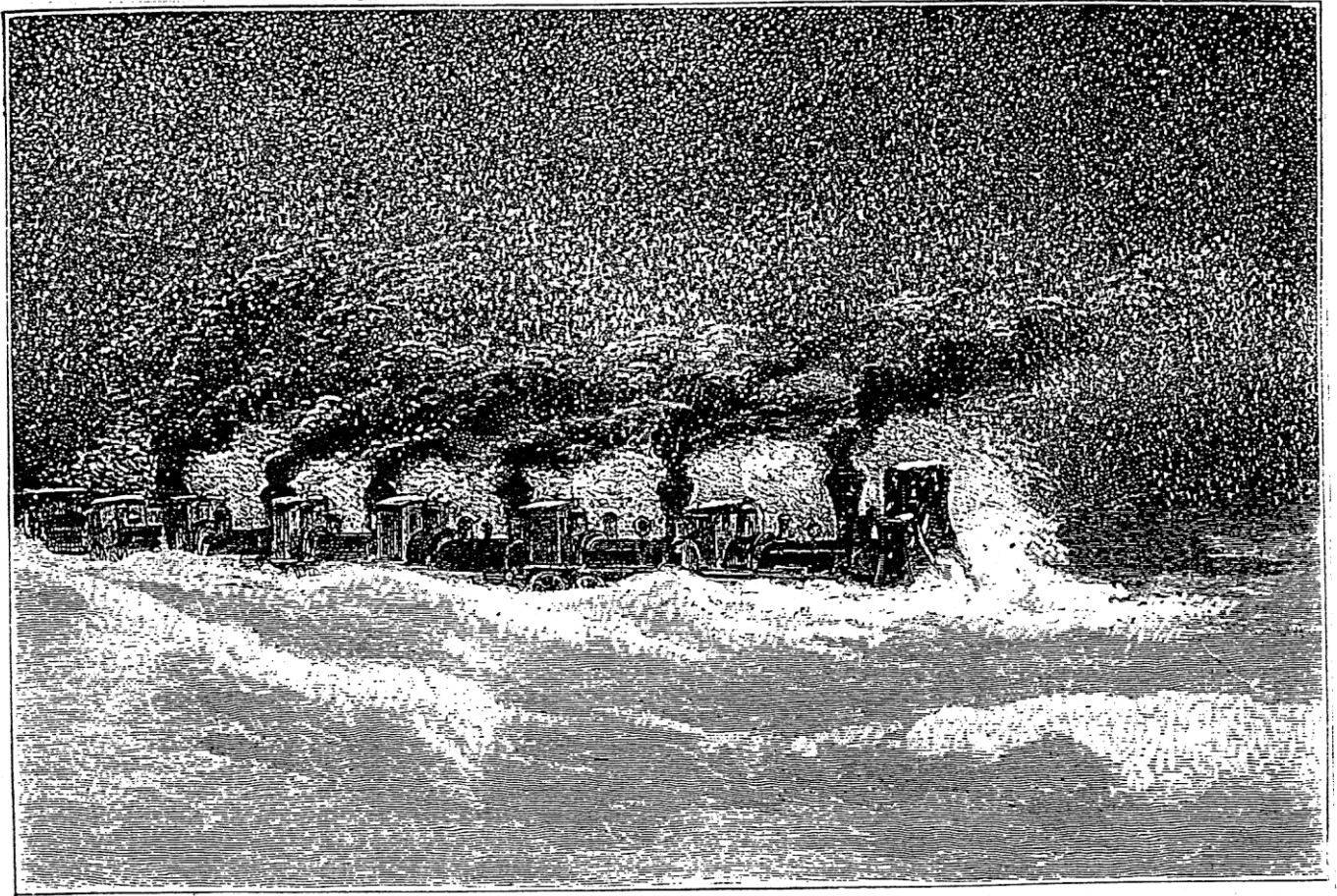
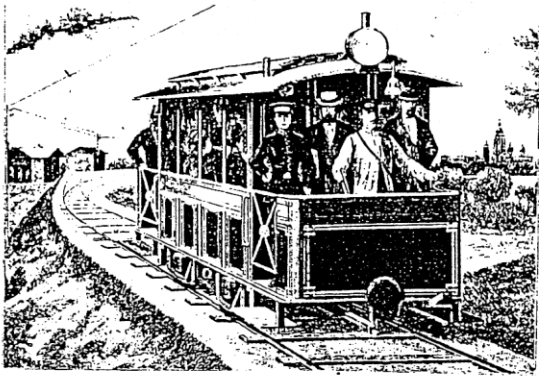


FIG. 189. — UN TRAIN DE CHEMIN DE FER ARRÊTÉ PAR LES NEIGES, DANS LE CANADA

Bonne et heureuse
année à toutes et à tous!

de transport en commun le plus attractif et le plus performant?



Dans la déjà longue histoire du "Chemin de Fer" en Alsace, 1994 sera indéniablement un bon millésime. En effet, plusieurs événements importants s'y seront déroulés : le retour du tram à Strasbourg, le renforcement des services TER 200 et un net accroissement de l'offre ferroviaire régionale, la commande de l'"automoteur du futur" (que nous illustrions, en gare de Guebwiller, dans le N°1 de FLORIRAIL info, en 1991, et qui était alors considéré par beaucoup comme une fantaisie ferroviaire...), l'étude et la mise en chantier par De Dietrich du prototype d'un nouvel autorail et enfin le lancement, tant attendu, du TGV Est! Plus près de nous, deux faits marquants : le 24 juin dernier, la mise en service, à proximité de la ligne principale Bollwiller-Heissenstein, d'un petit train : le "TZI", le premier train de FLORIRAIL! Et, un peu plus loin, de l'autre côté de la voie Mulhouse-Strasbourg, un projet a pris consistance: celui de la construction d'un petit réseau de tramway à l'Ecomusée de Haute-Alsace. Pour notre association, outre le TZI, 1994 a également été une année fertile en activités de toute sorte, et nous avons été fortement sollicités pendant ces douze mois. Ainsi, 1994 s'achève par une importante réunion à la Sous-Préfecture de Guebwiller consacrée à notre ligne. Toutes ces informations seront détaillées dans ce dixième numéro de FLORIRAIL info que nous concluerons, comme d'habitude, par des nouvelles aéronautiques locales : l'avion n'est-il pas, avec le train, le mode

Nouvelles de FLORIRAIL

- Au 1er décembre, FLORIRAIL comptait 97 membres en règle de cotisation. C'est à la fois un peu peu et pas mal du tout. A titre de comparaison, l'association pour la promotion du Chemin de fer Colmar-Metzeral compte plus de 200 membres! Dans la vallée de Munster (pourtant moins peuplée que la nôtre), il est vrai, la plupart des habitants sont convaincus de l'intérêt du maintien de cette relation ferroviaire qui voit passer des autorails tous les jours ouvrables, des trains spéciaux : vapeurs et affrètement, tel un train de 600 scouts allemands cet été, et des wagons assurant la desserte de la papeterie de Turckheim. En revanche, chez nous, un gros effort de sensibilisation reste à faire. Pour 1995, un de nos objectifs est donc de dépasser franchement le cap des 100 membres afin d'être en position de force pour convaincre les sceptiques et continuer plus efficacement à promouvoir nos projets.

- Nous avons eu des dizaines de contacts (réunions, courrier, téléphone...) avec les élus, la SNCF, d'autres associations... Globalement, ces contacts ont été fructueux, mais les choses avancent encore trop lentement. Le 18 juillet, le Sénateur RUDLOFF, Président du Conseil Régional d'Alsace a reçu une délégation de FLORIRAIL à Strasbourg : il nous a assuré du soutien de la Région dans notre action. Pour le Président de la Région, le côté utilitaire de cette ligne doit primer sur son aspect touristique, mais il admet que ces deux types d'utilisation sont complémentaires et non exclusifs. Nous avons également rencontré un responsable de la Direction Régionale de la SNCF, et échangé un important courrier avec celle-ci au sujet des procédures de déclassement et de l'utilisation éventuelle du tronçon Soultz-Guebwiller par notre petit train. Cependant, les formalités à entreprendre sont lourdes, complexes et coûteuses, et il n'est pas

du ressort des bénévoles FLORIRAIL d'effectuer ces démarches, seuls en tout cas.

- Nos projets et ces différents points ont été évoqués (beaucoup trop brièvement, hélas) au cours d'une importante réunion à la Sous-Préfecture de Guebwiller, le 22 décembre dernier, présidée par M. **MILLET**, Sous-Préfet. Y participaient (par ordre alphabétique!) : Mmes **KRUCH**, suppléante de M. **HABIG**, député de la circonscription et **KUSTER**, secrétaire à la sous-préfecture. MM. **BANNWARTH**, (conseiller général du canton de Soultz), **BIRGAENTZLE** (maire de Soultz), **BISCHOFF** (président de Florirail), **CHEVALLIER** (FLORIRAIL), **FACCHIN** (adjoint au maire de Guebwiller), **GOETSCHY** (sénateur, conseiller régional), **GRODWOHL** (directeur de l'Ecomusée), **HABY** (maire de Guebwiller et vice-président du Conseil Général), **HASENFRATZ**, maire d'Issenheim, **JOCHEM** (Association Départementale du Tourisme), **LEHMANN** (maire de Bollwiller), **MEYER** (FLORIRAIL), **MICHARD** (FLORIRAIL), **SCHRAMM** (FLORIRAIL), **TORRES**, (vice-président de FLORIRAIL), **VOGLER**, (chef de la Direction de l'Équipement à la Direction Régionale de la SNCF). Le président de FLORIRAIL a d'emblée replacé le projet de train touristique-culturel dans un contexte général : celui du renouveau des transports régionaux ferroviaires d'abord (Guebwiller est la seule ville moyenne d'Alsace à ne pas être accessible par le train!). Celui ensuite d'un nouvel essor culturel et touristique du "Grand Florival", qui se manifeste notamment par l'accroissement de la capacité hôtelière de la vallée et de Soultz, par l'ouverture de plusieurs musées et par l'extension de l'Ecomusée de Haute-Alsace. Étant donné les nombreuses utilisations possibles d'une ligne reliant Bollwiller à Guebwiller, ligne qui pourrait ultérieurement être prolongée jusqu'à l'Ecomusée, il est donc difficile de parler de train touristique au sens conventionnel du terme, et nous préférons parler de train touristique-culturel, ou, mieux encore, tout

simplement de train! Un compte-rendu plus détaillé de cette réunion sera donné dans FI 11 (mars).

- **Sur le plan financier**, l'année n'a pas été facile. Certes, nous avons obtenu cette année plusieurs subventions, mais c'est encore très insuffisant pour mener à bien nos projets. Nous avons également déposé une demande de subvention de 25.000 F (une petite goutte d'eau dans le budget du Conseil Général consacré au tourisme, mais qui nous serait bien utile pour arroser notre projet si nous voulons qu'il mûrisse un jour...) auprès de l'Association Départemental du Tourisme. Cette somme serait destinée à la construction d'un petit dépôt, à l'aménagement de la station de Soultz et à des travaux divers sur notre matériel roulant. Affaire à suivre.

- **Le "TZI"** : en service depuis fin juin, il roule sans problème un samedi sur deux (taux de fiabilité : 100%!). C'est pour nous une grande satisfaction et pour beaucoup d'entre nous une première expérience d'une exploitation ferroviaire, à une échelle réduite certes. Elle nous a permis de constituer une solide équipe technique, alliant motivation, compétence et souci de la sécurité. Et les membres juniors ne sont pas les moins assidus... (Afin de constituer une équipe administrative, cette fois-ci, **nous recherchons une personne motivée et assez disponible pour s'occuper du Service des Relations Publiques**, une activité qu'il nous faudra développer en 1995). Dès que nos finances nous le permettront, nous achèterons un wagon couvert (qui nous servira d'atelier et au stockage de matériel) et une voiture-voyageurs. Nous aménagerons également un petit dépôt à l'extrémité de la voie industrielle. En effet, la protection de notre matériel doit impérativement être assurée si nous ne voulons pas qu'il soit livré au vandalisme. Ce qui déjà été le cas en mai, où une vitre de "Gaston 2" a été brisée par jet de pierres. Grâce à la célérité des Ets EGLY qui, en moins de 24 heures ont posé des grilles de protection, les dégâts se sont arrêtés là, mais il était moins cinq... Toutes les

nouvelles de l' "exploitation" sont reprises dans un petit bulletin mensuel "Le Courrier", distribué aux membres actifs, ou sur demande (envoyez une enveloppe timbrée).

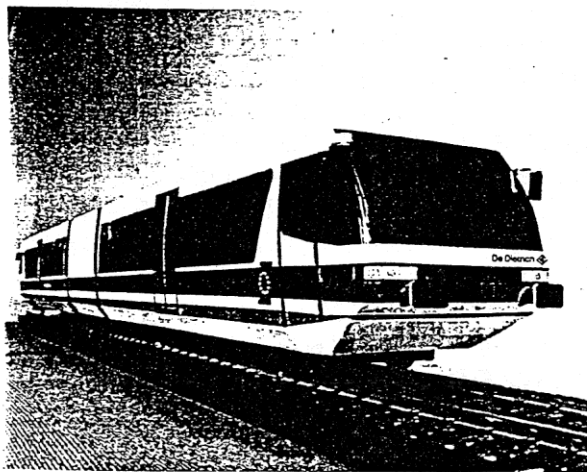
- Etat de la ligne et des bâtiments - la SNCF a procédé, début décembre, au débroussaillage de la totalité de la ligne et remis en place les rails qui avaient été écartés à deux endroits - en octobre, une voiture (volée) a percuté un feu rouge clignotant au PN situé près de la gare de marchandises de Guebwiller. A la suite de cet accident, qui n'a pas fait de blessé, le moteur de la demi-barrière a été enlevé, ainsi que le feu clignotant. - comme prévu, la municipalité de Soultz a procédé à l'achat de la halles de marchandises : ce bâtiment, vaste et représentatif d'une époque, sera utilisé par les services techniques municipaux. Bonne nouvelle : le petit bureau attenant à la halle a été officiellement attribué à FLORIRAIL, par vote à l'unanimité du Conseil Municipal de Soultz, le 19 décembre. La première année, nous disposerons gratuitement de ce local qu'il nous faudra aménager. Par la suite, nous payerons un loyer de 1000 F par an. Le transfert du Siège social de FLORIRAIL en gare de Guebwiller, quant à lui, est toujours prévu, mais aucune décision n'a encore été prise par le Conseil Municipal concernant notre demande d'aménagement.

Petite actualité ferroviaire (et aéronautique) locale.

- le retour des trams en Alsace : après une interruption de plus de trente ans, les trams refont leur apparition dans la capitale alsacienne. Les nouvelles rames, aux lignes futuristes, sont en service commercial depuis le 28 novembre. Si le Bas-Rhin renoue avec brio avec ce mode de transport, les trams, en revanche, n'ont jamais quitté le Haut-Rhin : en effet, la ligne de tram Bâle-Rodersdorf, via Leymen (Haut-Rhin) traverse notre département depuis 1910. Et d'ici quelques années, les trams de l'Ecomusée rouleront pour le

plus grand plaisir de ses visiteurs, et pour le nôtre!

- DE DIETRICH, le constructeur de Reichshoffen, et NEOPLAN, une firme allemande, se sont associés dans le cadre d'un groupement d'intérêt économique (GIE) pour concevoir et produire un nouvel automoteur : l'EURAILBUS. Ce véhicule, d'une conception modulaire des plus originales, existera en deux versions : 1 ou 2 moteurs. Sa capacité sera d'une centaine de places assises et autant de places debout. D'une masse à vide de 30 t, il atteindra les 120 km/h. Verrons-nous un jour des EURAILBUS sur notre ligne?



L'EURAILBUS de DE DIETRICH-NEOPLAN

- coup de froid à l'EuroAirport : En cette fin d'année, une vague d'avions venus du Nord s'est posée sur l'aérodrome binational de Mulhouse-Bâle, où le mercure est à zéro depuis plusieurs semaines. Plus sérieusement, et en clair : les "Mercure", un biréacteur fabriqué par les avions Marcel Dassault en 11 exemplaires seulement et utilisés uniquement par Air Inter), cèdent définitivement la place aux Airbus 321, une version agrandie de l'A320. Alors que les Mercures tirent leur révérence, les premiers exemplaires du SAAB 2000 intègrent actuellement la flotte de CROSSAIR, sa compagnie de lancement. Cet avion de 50 places, (surnommé "Concordino"), produit par le suédois SAAB, est l'appareil de ligne à hélices le plus rapide du monde de sa catégorie.