

FLORIRAIL info 13

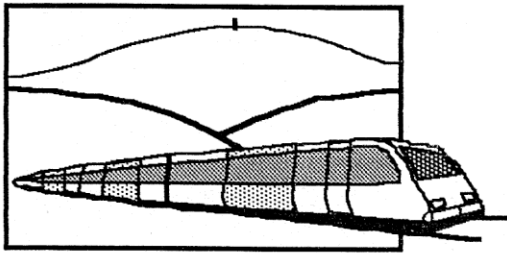
Bulletin trimestriel de l'association FLORIRAIL
novembre 1995



La voie ferrée Bollwiller-Lautenbach dans sa traversée de Guebwiller, à la fin des années 30. A gauche de la photo : l'ancien garage de la SODAG, la compagnie florivalienne d'autocars. A droite, longeant les rails, la rue de la Lauch, l'actuelle rue du Général de Gaulle.

Inventer des voies nouvelles

Prenons la carte d'une région française, n'importe laquelle, et déplions là. Dans le fatras des routes et autoroutes, il est possible de distinguer de minces lignes noires : des voies ferrées. Beaucoup moins discrets, d'épais traits discontinus ou tracés en pointillé attirent le regard : des infrastructures routières projetées ou en construction. Replions notre carte et rendons nous dans cette région. La plupart des voies ferrées indiquées sur la carte n'existent plus ou sont livrées aux ronces. Et le long des routes en pointillé, d'énormes panneaux nous informent qu'ici, l'Etat (ou la Région ou le Département) investit pour notre avenir! Surprise : on ne cesse de nous parler de l'indispensable rééquilibrage Rail-Route. Cependant, hormis quelques liaisons régionales à forte densité, le reste du réseau secondaire est en sursis, sa mort étant programmée à court terme. Dans la réalité des choses, loin des discours officiels, c'est donc un rééquilibrage Route-Route qui semble prévaloir! Pour justifier leur fermeture, on montre d'un doigt accusateur certaines "petites lignes" à la fréquentation rachitique. Mais lorsque les dessertes sont parcimonieuses et mal adaptées, et que l'épée de Damoclès du "transfert sur route" pend au dessus de ces relations ferroviaires depuis de nombreuses années, personne ne fera le choix d'habiter (ou de venir travailler) dans une petite ville ou dans une vallée parce qu'elles sont desservies par le rail! Or un rééquilibrage Rail-Route à la base est à la fois une nécessité écologique (mieux répartir les modes de transports de façon à en réduire les nuisances réciproques) et économique (le rail est intrinsèquement moins coûteux que la route). Certes, il paraît difficile aujourd'hui de poser des voies de 60 dans nos rues ou ruelles et entre nos villages. Il convient donc de définir pour cet équilibre, et c'est urgent, un seuil de pertinence, de le consolider et surtout de garantir sa pérennité. Car lorsque la base est solide, ce que l'on construit dessus l'est généralement aussi. Hélas, l'actualité nous montre qu'une fois encore, au lieu de saisir l'occasion du nouveau contrat de plan pour revaloriser notre riche patrimoine ferroviaire afin de parvenir à un réel équilibre Rail-Route, c'est vers l'option inverse que l'on s'oriente. Pour nous, défenseurs de lignes secondaires, il ne s'agit pas de baisser les bras, bien au contraire. Citons plutôt ces paroles du Chef de l'Etat, extraites d'une interview donnée au "Journal de la Haute-Marne" à l'occasion du 25ème anniversaire de la mort du Général de Gaulle : "*Saluer la mémoire du Général, c'est refuser le découragement, le conformisme, la résignation, c'est inventer des voies nouvelles (...). Rien n'est facile, mais tout reste possible!*"



FLORIRAIL

Quittant notre vallée, un "autorail du futur" prend la direction d'une grande métropole alsacienne : le premier logo de FLORIRAIL

Nouvelles de FLORIRAIL

Un nouveau logo a été adopté par le Conseil d'Administration de FLORIRAIL. Il se substituera progressivement aux deux logos antérieurs, représentés tout au long de ces pages. Réalisé par Stéphane Boglio et Jeanne Bischoff, il s'inspire de celui des chemins de fer rhétiques (avec leur aimable autorisation). Beaucoup plus "pro" que les précédents, le graphisme et l'épaisseur du trait mettent en relief la nature de nos projets et notre détermination d'aboutir! Puisse-t-il porter notre image de marque aussi bien dans le Florival que dans toute l'Alsace...

- **Au 15 novembre**, FLORIRAIL comptait 131 membres à jour de cotisation, ce qui est plus qu'honorable!

- **Fidèle collaborateur de FLORIRAIL** depuis le début de l'association, le Macintosh présidentiel s'en est allé dans l'"OFF" delà. Ce qui explique le retard dans la parution de ce FLORIRAIL info. A sa carte-mère, sa souris et sa puce, FLORIRAIL présente ses condoléances émues.

- **Une excursion**, organisée par Stéphane Boglio, a réuni une quarantaine de membres et de sympathisants de notre association le samedi 7 octobre dernier. Un car

Kässbohrer-Setra (construit en 1978) de la SODAG, nous a d'abord conduits jusqu'au TZI, (ou de navettes en locotracteur était organisées) puis à notre station de Soultz, en cours d'aménagement. La deuxième partie du programme était consacrée à la visite des réserves de l'Ecomusée de Haute-Alsace. Sous la direction de son directeur, Marc Grodwohl, nous avons ainsi pu pénétrer dans un vaste hangar abritant une incroyable variété de véhicules roulants, allant du tramways balois au camion Citroën P45 de pompier, en passant par des véhicules forains, de vieux autobus urbains et... la roulotte du dernier berger d'Herrlisheim!

- **En 96**, trois autres excursions sont prévues par la direction "exploitation" de FLORIRAIL : 1) en bus et en TER 200, nous partirons à la rencontre du beau Strasbourgeois, en l'occurrence le tram, qui vient de boucler sa première année d'exploitation avec le succès que l'on sait. Nous visiterons ensuite le dépôt de la CTS (compagnie des transports strasbourgeois), 2) à Metzeral, en bus jusqu'à Colmar, puis dans une vieille "caravelle" (de la SNCF, pas celle du Musée de l'Air!) et 3) aux Chemins de Fer de la Doller, une ligne ferroviaire départementale à vocation essentiellement touristique qui fonctionne depuis plus de 20 ans.

- **Autres activités prévues pour 1996** : suite et fin des travaux d'aménagements de la Station de Soultz ; mise en peinture de la "Boite à Tonnerre", du wagon plat et de "Gaston 2" ; installation de notre dépôt et travaux d'entretien de la voie industrielle, etc. Pour réaliser tous ces objectifs, nous aurons absolument besoin de membres actifs supplémentaires, et, bien sûr, de subventions!

- **A ce propos, une première subvention**, d'un montant relativement modeste mais confortable et conforme à celui que nous avons demandé vient de nous être accordée par le Conseil Régional. C'est pour nous un précieux signe d'encouragement. Une partie de la somme allouée nous a d'ores et déjà permis de faire poser, par une

entreprise guebwilleroise, des plaques de protection en tôle galvanisée sur les ouvertures de la "Boite à Tonnerre", afin de la protéger des intempéries et du vandalisme.

Quasiment à l'état de ruine il y a a peine deux ans, la gare de Guebwiller reprend des couleurs, au sens propre et figuré. La vieille dame se fait belle pour le retour des trains! Nous nous efforcerons de ne pas la décevoir. Rappelons qu'une grande partie du rez-de-chaussée de ce vaste édifice est occupé depuis peu par l'association "Défi", et qu'un employé municipal est locataire du premier étage depuis 1994. Quant à l'ancienne halle à marchandises SNCF de Soultz, également propriété municipale, ses abords ne sont plus du tout comparables à ce qu'ils étaient, et elle vient d'être raccordée (ainsi que le local de FLORIRAIL qu'elle abrite) au réseau EDF. Ces deux bâtiments qui font partie de notre patrimoine ferroviaire reviennent donc de loin! A FLORIRAIL, nous ne cachons pas notre satisfaction!

LE "FLORIRAIL demain" nouveau est arrivé! l'édition 1995 (la troisième) de notre fameux projet, "pour le rétablissement d'une exploitation ferroviaire sur la ligne Bollwiller-Soultz-Guebwiller" vient de paraître. Elle sera remise courant décembre aux élus et autres décideurs concernés. L'espoir fait vivre!



FLORIRAIL

Deux flèches courtes et épaisses, symbolisant des navettes, nombreuses et brèves, inscrites dans un losange, symbole de mouvement : le deuxième logo de FLORIRAIL

Autres nouvelles ferroviaires

Alors que sous nos pieds les nappes de pétrole s'assèchent

doucement, mais sûrement à la manière de la mer d'Aral, l'air que nous respirons à l'année longue s'épaissit chaque jour d'avantage en particules et gaz pas très bons pour la santé. Principale accusée : la circulation des automobiles. Dans des configurations particulières - vallées, rues étroites, ou les deux conjuguées, - le renouvellement de l'air s'effectue mal (cf FLORIRAIL info N°1, 1992) et la couche polluée reste souvent coincée au ras du sol. Il suffit de nettoyer son pare-brise avec un chiffon propre pour s'en convaincre. Cependant, un poumon ne se nettoie pas comme une vitre de voiture et est plus difficile à changer qu'un filtre à air. Certains de ces effets délétères étant cumulatifs, pour les plus jeunes d'entre nous, ce n'est pas rassurant.

Certes, il existe des solutions : les pots catalytiques, par exemple. Mais comme le faisait remarquer récemment notre Ministre des Transports, M. Bernard Pons à propos de la pollution de l'air à Paris, ce dispositif ne commence à être efficace que 4 km après la mise en route du véhicule. Or les trajets urbains sont en moyenne beaucoup plus courts!

Les voitures électriques constituent une alternative aux automobiles équipées d'un polluant moteur "à explosion". Régulièrement, en France, on voit apparaître dans nos villes des petites voitures électriques, des véhicules de service le plus souvent. Ainsi à Guebwiller, au début des années 60, trois tracteurs électriques appartenant à deux entreprises du Florival assuraient des liaisons entre les différentes usines de la ville. Déjà ce soucis de la propreté de l'air! Et pourtant, il y a trente ans, la circulation n'était pas comparable à celle d'aujourd'hui. Perdues dans la circulation des grandes villes, ces discrets véhicules évoquent un restaurant où l'on trouverait une table "non-fumeurs" isolée au milieu de cinquante tables "fumeurs"! Sympatique, mais dérisoire. Ces petites voitures vont et viennent au gré des modes : un beau jour, la fée Electricité les transforme à nouveau en citrouilles à pétrole...

Pour réduire la pollution de l'air, il existe d'autres solutions, dont celle-ci

actuellement à l'étude, qui relève encore de la science-fiction : elle consisterait à regrouper des personnes allant dans une même direction dans un véhicule d'un gabarit égal ou un peu supérieur à celui d'un bus, et qui serait mû par un moteur électrique. Mais plutôt que de transporter de lourdes batteries, l'électricité serait fournie au moteur par un câble électrique fixe, extérieur à l'engin. Summum de la sophistication, les roues de ce véhicule (qui pourrait tirer une ou plusieurs remorques!) reposeraient non plus sur une bande de goudron plus ou moins large, mais sur deux minces barres métalliques maintenues parallèles qui supporteraient à la fois son poids et lui imprimeraient une trajectoire d'une précision millimétrique! Vu la complexité de cet engin et les énormes difficultés techniques à résoudre, on conçoit sans peine que l'on n'est pas prêt de voir cet autobus du futur circuler dans, ou entre nos villes!

Dernier turbo à Bollwiller

La gare de Bollwiller, pour les amateurs du Rail, est un peu l'équivalent d'un petit port normand. Du quai, on voit passer à longueur de journées et de nuits, de longs paquebots ferroviaires tout illuminés, des caboteurs (certains y font escale de temps à autre), des pétroliers, des porte-conteneurs, des minéraliers, etc. Parfois, des vaisseaux passant au large de Bollwiller effectuent leur ultimes voyages. En ces derniers jours de septembre, c'était le cas des turbotrains, vaillants "clippers" du Rail, qui effectuaient leurs dernières rotations dans notre plaine. Comme il se devait, une équipe de FLORIRAIL était présente pour saluer et immortaliser sur pellicules photographiques et bandes vidéo l'avant-dernier passage d'un "turbo" en service régulier sur la ligne Strasbourg-Lyon. L'avant-veille, le président et le vice-président de FLORIRAIL avaient pris place dans le dernier turbotrain (décoré aux armes de Venissieux) descendant vers Lyon piloté par un mécanicien alsacien. Celui-ci, passablement ému, leur avait demandé de le photographier devant sa cabine. Une page de l'histoire ferroviaire d'Alsace vient donc d'être tournée, une

page remplie du sifflement des turbines et sentant le kérosène. Victimes de leur voracité, les "turbo" ont cédé la place à de banales rames corails réversibles aux allures de trains blindés et surtout, dépourvues de voiture-bar. Inadmissible!

- De la terre à la lune... en train

Le président de FLORIRAIL, en 12 ans d'incessantes navettes ferroviaires quotidiennes, a quasiment parcouru la distance terre-lune, soit 380.400 km.

Quelques impressions de voyage :

- le train, c'est beaucoup plus sûr qu'Apollo 13, et surtout, que la route! Pas le moindre accident, alors que sur la RN 83, que la voie ferrée longe entre Colmar et Strasbourg, il ne se passe de semaine sans apercevoir les gyrophares bleus des secouristes...

- sur un trajet A/R de 200 km/jour, réalisé pour 1/4 par la route et 3/4 en train, l'économie réalisée par an est de 13.000 F (calculée sur la base, très optimiste, d'un prix de revient de 1 F au kilomètre-voiture). Soit 156.000 F en 12 ans, ce qui est toujours bon à prendre...

- Des milliers d'heures de gagné, consacrées à la lecture, au travail, au repos, à l'abri du verglas, du brouillard, loin des camions, des bouchons, des cinglés du volant. Et ces heures n'ont pas de prix.

Qu'on est bien dans un train!



LIGNE BOLLWILLER-SOULTZ-GUEBWILLER

Le nouveau logo de FLORIRAIL. Puisse-t-il porter notre image de marque dans notre vallée, et bien au delà...

**FLORIRAIL, 4 rue des Boulangers,
68500 GUEBWILLER**