



Voici tout juste trente ans, le dernier autorail assurant un service régulier quittait le Florival. Il est clair que dans l'histoire ferroviaire de notre vallée, ces trois dernières décennies pourront difficilement être considérées comme les trente glorieuses! Mais cette triste parenthèse sera bientôt refermée, du moins nous l'espérons ardemment. Car le train, sous toutes ses formes, n'est pas un moyen de transport moribond, bien au contraire. Dans les pays dits "développés", il connaît actuellement un remarquable renouveau. Et dans les pays en voie de développement, il rend d'incalculables services à des populations souvent démunies de tout. Dans ce numéro de FI, nous évoquons ces deux aspects du rail. Un de nos membres, le Dr B. Barthelmé, fait le récit d'une expérience ferroviaire récente, à l'occasion d'un voyage en Afrique. S. Schramm ouvre, quant à lui, le dossier du Tram-Train dans un premier article consacré à ce nouveau concept ferroviaire, dont il sera beaucoup question dans les années à venir. Et comme dans chaque numéro, G. Bent fait le tour de l'actualité ferroviaire locale. Une actualité encourageante! S. Hissler, enfin, nous parle du TZI et des projets pour 1999 concernant notre valeureux petit train. *Notre photo : la gare de Bamako (cliché B. Barthelmé).*

L'EXPRESS DE NUIT BAMAKO-KAYES ou VOYAGE DANS UN TRAIN AFRICAIN

GARE DE BAMAKO, 19 h. Une gare des années 30 en pierres de taille comme on en rencontre dans de nombreuses petites villes françaises, une cohue de jeunes gens entoure le train pour proposer de force de porter les bagages. Je prends le train pour KAYES où je dois participer pour deux semaines aux activités d'une O.N.G (organisation non gouvernementale). Je suis depuis 24 heures en Afrique, le dépaysement est total. La chaleur et le temps sec sont assez agréables. Les Africains sourient et saluent. Il règne beaucoup de cordialité et d'harmonie. Sur les quais, on me propose contre une pièce de m'indiquer la voiture-couchette où ma place a été réservée. Tout est bon au Mali pour gagner une pièce! La locomotive qui doit nous tirer est une énorme motrice diesel électrique d'origine canadienne à deux bogies de six roues motrices. La rame se compose de six anciennes voitures S.N.C.F. repeintes aux couleurs des chemins de fer maliens. La voiture-lit est en fait une ancienne voiture-couchette de 2ème classe de la S.N.C.F. des années 1970 : deux portes sur quatre sont bloquées ! Le couloir et les compartiments sont faiblement éclairés par des néons. Les rideaux pare-soleil sont bloqués ou ont été arrachés. Dans le compartiment, le ventilateur ne tient au plafond que par deux vis et ne fonctionne plus. Le linoléum a disparu depuis longtemps et le plancher brut apparaît. Certaines banquettes sont crevées. Les toilettes ne ferment pas ! La voiture n'a plus été nettoyée ni révisée depuis longtemps. Une famille me rejoint au dernier moment : c'est un capitaine de l'armée malienne, à la peau claire car de race maure, accompagné de sa femme et de son enfant qui rejoint sa garnison. La ligne BAMAKO-DAKAR, longue de 1300 Km, à voie métrique, a été construite pendant la période coloniale par les Français sous le nom de Chemin de fer, en reliant les 2 bassins de Dakar au Niger : son but était de relier le bassin du Sénégal au bassin du Niger. Il a permis le désenclavement du Mali et il reste une artère vitale pour ce pays, l'un des plus pauvres du monde. (suite p. 2)

Sur les quais, des femmes longent les voitures portant sur la tête des plateaux de bananes, d'oranges ou d'arachides qu'elles proposent aux voyageurs, en annonçant à cris aigus leurs produits.

19h 30 : un long et puissant sifflement annonce le départ proche du train, puis un sifflement court et le train s'ébranle immédiatement pour un voyage de 600 km qui doit en principe durer 10 heures. Les oscillations du wagon sont importantes. Le train s'éloigne lentement de Bamako. Seuls quelques néons éclairent les maisons en banco. Dans chaque gare où le train s'arrête, on retrouve des femmes chargées de plateaux de fruits à vendre. La conversation s'instaure facilement avec le capitaine et sa famille, et très rapidement, nous échangeons boissons, fruits et plats de nourriture. La nuit est fraîche et, sur la couchette, cahoté par les irrégularités de la voie et réveillé par les sifflements prolongés de la locomotive, le sommeil s'installe difficilement. Le train s'arrête en pleine nuit pour ne plus repartir. Le soleil se lève sur la gare de FANGALA qui m'évoque irrésistiblement Tintin au Congo : un bâtiment de gare défraîchi, une voie de croisement, notre train à l'arrêt, un village de cases à toits de chaume et murs de banco, des moutons, des chèvres qui broutent une herbe jaunie et rare, quelques épineux clairsemés, quelques palmiers. L'arrêt va durer 7 heures. Les nouvelles que me communiquent mes compagnons de voyage indiquent qu'un wagon d'un train de marchandises venant en face a déraillé sur la voie unique. Le train de secours arrive : une grosse locomotive diesel sur laquelle ont pris place des ouvriers de la voie, équipés de gros crics et de planches. Il doivent aller remettre le wagon sur rails et le tirer vers un train de réparation. A notre départ, toute la planification de la circulation sur la voie unique est modifiée. Les trains montants et descendants sont retardés et doivent faire des manoeuvres complexes dans les gares de croisement. Le long de la voie, des épineux à perte de vue, des baobabs à l'aspect de squelette, de grandes herbes jaunies par la sécheresse, des marigots à sec, des collines recouvertes d'une forêt clairsemée. De temps en temps, sur le bas-côté, un wagon renversé, sans doute abandonné là à la suite d'un déraillement. J'ai même vu une grue de chemin de fer dans un ravin. On passe successivement par de petites gares de croisement, Badourba, Dioubebas, puis le train traverse sur un pont métallique un large fleuve bordé de verdure, le Bafing, qui va former en aval avec le Bakoye, le fleuve Sénégal, et s'arrête à Mahina et, de Mahina à Kayes, longue descente dans la vallée du Sénégal. Au loin, des plateaux gréseux plongent leurs hautes murailles vers la vallée du Sénégal. Le train descend lentement, ralentissant dans les courbes, sifflant dans les thalwegs et à l'approche des passages à niveau, effrayant quelques ânes, moutons ou chèvres qui broutent sur les bas-côtés. Enfin une plaine plate, une ligne droite et l'arrivée à Kayes, annoncée par un long sifflement. Une foule attend le train depuis plusieurs heures, porteurs,

familles ; Il est 5 heures du soir : 10 heures de retard, 21 h 30 pour faire 600 km ; moyenne horaire : environ 35Km/h



LE TRAM-TRAIN DE MULHOUSE

Le retour annoncé vers 2003 du tramway à Mulhouse et dans son agglomération est l'occasion pour FLORIRAIL de faire le point sur ce projet qui concerne également notre vallée. C'est aussi l'occasion d'apporter au travers d'un petit dossier un maximum d'éléments d'explication sur le tramway bimodal et de comprendre l'importance de ce concept particulier qui a été retenu par la ville de Mulhouse et qui constituera un maillon très important pour la desserte du Florival ainsi que de l'artère Mulhouse-Bollwiller-Soultz-Guebwiller. Ce dossier étant assez complet, plusieurs FLORIRAIL Info lui seront consacrés. Nous commencerons par faire un petit retour en arrière avec l'historique du tramway à Mulhouse, qui fut à l'époque l'un des tous premiers tramways de France et dont le retour prochain, qui sera fort remarqué, permet d'évoquer les étapes importantes du projet de tram-train. Nous poursuivrons ensuite par la description de ce concept venu d'Allemagne qui joue un rôle fondamental à Karlsruhe et Sarrebrück. Cela nous amènera à parler du matériel spécifique à ce type de desserte. Dans un prochain numéro, nous évoquerons les différentes étapes du projet qui est en voie de se concrétiser. Nous étudierons enfin les avantages du tram-train sur d'autres matériels.

LA RESURRECTION DU TRAMWAY A MULHOUSE

Projet d'avant-garde à l'époque et de nos jours. Le tramway n'est cependant pas une nouveauté à Mulhouse, puisque cette importante cité a été l'une des premières de France à s'équiper d'un réseau de tramway à vapeur dès 1882. La première ligne qui fut créée reliait la gare centrale à Dornach et permettait le transport de charbon et de marchandises vers les usines de la zone de la mer rouge. La vocation initiale de ce tramway était de faciliter le transport de matières premières et de

marchandises des gares vers les usines via un réseau à voie étroite, plus facile et plus pratique à exploiter pour les entreprises. En 1883, une deuxième ligne fut construite reliant la Porte-Jeune à Bourzwiller et deux autres suivirent vers Ensisheim et Wittenheim. Ce type de transport essentiel aux yeux des industriels ne put cependant se mettre en place qu'à la seule condition imposée par le conseil municipal : son ouverture au trafic voyageurs. L'exploitation de ces lignes à un tel type de trafic fut très malaisée au début en raison d'une part de l'inconfort des rames (de simples planches clouées sur des wagons de marchandises) et d'autre part des nombreux inconvénients liés à la traction vapeur à l'intérieur des villes, source d'incommodation des habitants avec la fumée des locomotives. Le réseau se modernisa fortement en 1894 avec les débuts de l'électrification des lignes et l'achat de matériel plus confortable et mieux adapté au trafic voyageurs. Malgré les efforts de modernisation et la création d'un nouvel axe en 1914, le réseau reste largement insuffisant pour les besoins de l'agglomération et son développement va se heurter aux difficultés économiques de l'époque et aussi à l'indifférence des actionnaires suisses pour la société des transports mulhousiens. La première guerre mondiale va causer de très gros dégâts au réseau et au matériel qui devront être complètement reconstruits. De gros efforts sont entrepris en 1933, où les tramways de Mulhouse connaissent leur apogée et constituent l'un des réseaux les plus performants de France avec sept lignes exploitées. La deuxième guerre mondiale va laisser des cicatrices profondes qui ne se refermeront plus jusqu'à la fermeture du réseau. Le développement extraordinaire de l'automobile et la montée en puissance du transport individuel auront raison du tramway qui s'éteint en 1968 pour laisser place dans un premier temps aux trolley-bus qui prendront leur relève jusque dans les années 70, puis au bus de la société TRAM, contemporains de cette fin de siècle. Victime du tout automobile, il ne reste plus rien de cette formidable époque du tramway que nos parents ont bien connu. Mais les choses allaient à nouveau évoluer en faveur du tramway. En effet, Strasbourg qui croulait littéralement sous le trafic automobile au centre ville et qui figurait au triste palmarès des 10 villes les plus polluées de France n'a dû son retour à un cadre de vie meilleure que grâce au tramway qui faisait également son retour dans cette ville après trente ans d'absence. C'est ainsi que la ville de Mulhouse a mené à partir de 1991 une vaste réflexion sur la circulation au centre ville et sur les déplacements urbains. Cette réflexion basée sur les constatations de l'époque a amené Mulhouse à se pencher sur diverses solutions d'aménagement.

LE TRAM-TRAIN: UNE PREMIERE EN FRANCE

Karlsruhe a été la première ville au monde à s'équiper d'un tramway bimodal qui a servi de référence à l'élaboration d'un matériel plus performant dans le cadre de l'équipement du réseau

de la ville de Sarrebrück. Il n'existe donc pour le moment que deux types de tram-train, en attendant l'arrivée de celui de Mulhouse.

Dans le cas de la ville de Karlsruhe, le matériel a été conçu par le constructeur Duewag pour la partie mécanique associé à l'électricien ABB pour la partie électrotechnique. Composé de trois caisses et ressemblant à un tramway moderne vu d'extérieur, il ne se distingue d'un tramway classique que par sa garde au sol plus importante afin de pouvoir desservir les quais des gares DB et d'être compatible avec le gabarit ferroviaire qui impose une hauteur de plancher minimale de 400 mm pour franchir les appareils de voie et autres appareillages posés au sol. Les caisses reposent chacune sur un même bogie un peu comme le TGV, sauf pour les remorques d'extrémité. Seuls les deux bogies centraux sont moteurs. Disposant d'une puissance totale de 560kW pour une masse de 58T (à comparer aux 40T d'une voiture corail), ces rames sont capables de franchir des rampes de 5,3%. Elles disposent de 100 places assises et 120 places debout, soit 220 places au total.

A l'instar du système développé par Karlsruhe, mais avec de sensibles perfectionnements, le concept de tramway bimodal retenu par Sarrebrück repose quant à lui à sur un mariage de tramway et d'automoteur régional. Les grandes innovations de ce matériel par rapport à celui de Karlsruhe résident d'une part dans son plancher surbaissé sur près de 50% de la rame, qui offre une meilleure accessibilité tout en respectant les normes ferroviaires et d'autre part dans la recherche d'une meilleure sécurité sans cesse augmentée et surtout dans ses performances améliorées. La rame est composée de trois caisses dont la caisse centrale repose sur deux bogies. Les deux remorques d'extrémité sont raccordées.

La faible masse des rames RRR (Rames Reversibles Régionales) qui sillonnent la plupart des lignes d'Alsace et qui préfiguraient un matériel régional léger associé à la forte puissance des locomotives électriques BB16000 ou diesels BB67000 qui les tractent n'a jamais été exploitée pleinement, alors qu'une exploitation optimisée (temps d'arrêt très court limité au strict nécessaire et marche tendue avec des montées en vitesse importantes et une vitesse maximale autorisée par la ligne) aurait permis des gains de temps très appréciables et d'assurer une meilleure desserte des lignes secondaires fortement critiquées, à même de concurrencer sérieusement la voiture et les transports individuels sur des courtes et moyennes distances (entre 10 et 50 km). La vitesse limite de ce matériel peut sembler faible au regard des vitesses communément appliquées par le matériel automoteur moderne et autres TER mais aussi des taux d'accélération et de freinage, ainsi que de la vitesse d'entrée et de sortie des gares (très faible sur les lignes secondaires, entre 30 et 40km/h) qui font perdre très souvent de précieuses minutes. (à suivre)

FLORIRAIL ACTUALITES

Il ne faut pas perdre les bonnes habitudes! Nous vous faisons donc part de ce qui s'est passé chez FLORIRAIL depuis le début de l'année.

- Dès le 4 janvier nous avons relancé MM. ZELLER (président du Conseil Régional), HAENEL (vice-président) et DELBARRE (conseiller régional) pour leur rappeler l'urgence de lancer l'étude pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller votée le 6 février 1998 (voir FLORIRAIL info N°24).

- Le 30 janvier nous rencontrons M. Daniel WEBER, conseiller général, et lui remettons un aide mémoire exposant la nécessité absolue pour l'emploi des Florivaliens d'être reliés à Mulhouse et à son bassin d'emploi par le train. (il y a eu 7 000 emplois de perdu sur une population du District de 31.000).

- Le 12 février le Président ZELLER nous confirme que l'appel d'offres pour l'étude sera lancé "rapidement".

- Le 26 février nous écrivons aux maires de la vallée les informant des projets en cours et leur demandant leur appui. Ce même jour nous rencontrons M. GRODWOHL, directeur de l'Ecomusée, afin d'évoquer le projet de tram-train. L'Ecomusée, qui se trouverait sur le chemin de la ligne, profiterait largement d'une telle desserte.

- Le 8 mars M. HOFFET, conseiller régional, apporte de l'eau à notre moulin en précisant que 25% des foyers n'ont pas de voiture pour des raisons diverses, et donc on ne peut pas se baser sur la formule "tout-le-monde-a-une-voiture". Par ailleurs, les possesseurs de voitures sont parfois bien contents d'avoir à leur disposition un autre moyen de transport! Et un récent sondage, réalisé pour


l'association des présidents des conseils généraux indique que 74% des Français sont conscients qu'il faut désormais tendre vers une société qui donnera plus de place aux transports collectifs (La Vie du Rail, 17 mars 1999).

- Le 12 mars, FLORIRAIL assiste "en force" à une conférence au musée du chemin de fer, organisée par nos amis de l'Association mulhousienne d'études et d'excursions ferroviaires (AMEEF) consacrée au projet tram-train et donnée par M. THOMANN, secrétaire général du SITRAM. Nous insistons lourdement pour que la branche guebwileroise soit considérée comme prioritaire, et donc intégrée d'emblée dans le réseau prévu. Un de nos principaux arguments, répétons-le une fois encore : l'emploi!

- Et finalement :

VICTOIRE D'ETAPE!

L'avis d'appel public à la concurrence est publié le 16 mars! Objet : étude de faisabilité pour la reprise du transport ferroviaire de voyageurs sur la ligne Bollwiller-Guebwiller!

Région  Alsace
DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES
SERVICE DES MARCHES PUBLICS

Avis d'appel public à la concurrence

Identification de l'organisme qui passe le marché :
REGION ALSACE
35, avenue de la Paix
67070 STRASBOURG Cedex

Procédure de passation :
Consultation sur appel d'offres restreint, conformément aux articles 236 bis et suivants du code des marchés publics

Objet :
Etude de faisabilité pour la reprise du transport ferroviaire de voyageurs sur la ligne Bollwiller-Guebwiller

Lieu où l'on peut retirer le dossier de consultation :
REGION ALSACE

Dès le 23 mars nous confirmons au Président Zeller notre disponibilité pour faire partie du comité de pilotage. Le 25 mars, les DNA font remarquer que c'est juste 30 ans, jour pour jour, après l'arrivée du dernier train de voyageurs en gare de Guebwiller que cet appel d'offres paraît! Comme quoi il n'est jamais trop tard pour bien faire. Et un article d'une demi-page paru dans L'Alsace

du 1er avril (!) intitulé "Le bout du tunnel? La Région vient de lancer un appel d'offres pour étudier l'éventuelle réouverture de la ligne de train Guebwiller-Bollwiller", se termine par "cette fois-ci, les usagers ne se plaindront plus d'avoir attendu leur train un peu longtemps : tout arrive à qui sait attendre". C'est vrai, mais pour FLORIRAIL, 30 ans, c'est quand même plus qu'un peu long, et nous estimons qu'il est à présent plus qu'urgent que le Florival, à l'orée du troisième millénaire, se remette à l'heure du train!

- Le samedi 24 avril, nous organiserons une réunion d'information réservée à nos seuls membres et proches sympathisants. Elle aura lieu au Foyer Notre-Dame à Guebwiller. Une autre réunion "grand public" cette fois-ci, aura lieu cet automne.

Nouvelles du TZI

En plus de notre action concernant la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller, FLORIRAIL continue à faire avancer son petit train, le TZI. Nous poursuivons également l'aménagement de notre local, dans l'ancienne hall à marchandises de Soultz. C'est pourquoi nous demandons à nos membres de l'aide et du matériel. Pour Soultz, nous recherchons un ordinateur (si possible un PC) et une imprimante couleur. Il nous faudra aussi remplacer des carreaux cassés (par jet de pierres!). La voiture "Alsace-Lorraine", alias "boite-à-tonnerre", est destinée à court terme à devenir une voiture-exposition. Dans ce but, nous recherchons des maquettes de gares, des documents se rapportant à notre ligne, etc. Dans l'immédiat, nous continuons les travaux de restauration, et un chantier d'une semaine sur notre matériel est prévu vers la mi-juillet. Avis aux amateurs.

FLORIRAIL, 4 rue des
Boulangers, 68500 Guebwiller.