

Réseau et patrimoine ferroviaire de l'Ecomusée

La gare de l'Ecomusée est un monument authentique, construit en 1841 à Bollwiller pour les besoins de la ligne Bâle-Strasbourg, plus ancienne voie internationale au monde. Dernière subsistante, quasiment intacte, de l'époque de la construction de la voie et menacée de destruction en 1986, l'Ecomusée se devait de la sauver. Elle a été démontée pierre par pierre puis reconstruite à l'identique en 2000, grâce à la généreuse intervention d'une mutuelle, l'Association pour le crédit et l'épargne des fonctionnaires (Acef).

Cette réalisation a donné le coup d'envoi au projet ferroviaire de l'Ecomusée. Convaincus, le département du Haut-Rhin et la Région Alsace apportent leur contribution à la pose, un an plus tard, d'une voie longue de 1300 m entre le village et le carreau de la mine Rodolphe. A terme, ce tronçon pourrait être raccordé à la ligne Strasbourg-Bâle à hauteur de l'actuelle gare SNCF de Bollwiller et assurer ainsi une desserte par le train.

Simultanément, se pose la question du matériel. La première idée est de reprendre les anciennes rames du tramway rural de la Birsig qui avaient roulé jusqu'en 1984 entre Rodersdorf, au sud de l'Alsace, et Bâle, en Suisse. Mais l'opération s'annonçant incompatible avec le raccordement ultérieur aux voies industrielles des mines, l'Ecomusée opte pour un train des années 1930, contemporain des installations minières et d'un style correspondant à l'architecture des bâtiments du carreau.

Pour ce faire, son choix se porte sur un matériau de la banlieue parisienne rare mais caractéristique de l'époque : les voitures à étage commandées par les Chemins de fer de l'Etat en 1932 pour répondre aux besoins croissants de la banlieue. Une option d'autant plus judicieuse que la faible étendue de la ligne exclut une rame de grande longueur.

L'une de ces voitures, issue de la réserve du musée français du Chemin de fer de Mulhouse, est en service sur le site depuis 2002. Une seconde vient de la rejoindre ce 2 juillet. Ces voitures ont été livrées en 1933-1934, à 50 exemplaires, par les Entreprises industrielles charentaises d'Aytré. Préfigurant les voitures de banlieue dites "à deux niveaux", ou VB2N, apparues en 1975 sur la banlieue de Paris-Saint-Lazare, elles annonçaient le début d'une ère nouvelle. Un autre de leur aspect innovant était la large utilisation des aciers spéciaux et du Duralumin dans le but de limiter la tare. Après leur retrait du service commercial en mars 1984, trois de ces voitures ont été acquises par l'association Trains à vapeur de Touraine (TVT) et juridiquement protégées au titre de Monuments historiques par arrêté ministériel du 9 novembre 1987.

Mais l'association, en grandes difficultés financières, n'ayant pas les moyens de les abriter, et à fortiori de les restaurer, a demandé leur déclassement.

C'est dans ce contexte que l'écomusée se porte acquéreur d'une de ces trois voitures fin 2004. La pièce retenue (Ddkpe 51878207161 de 1934) est d'autant plus intéressante qu'elle est, elle, restée classée aux Monuments historiques et qu'il s'agit de l'une des huit voitures à compartiments fourgon dotées d'une cabine de conduite (réversibilité).

En dépit des méfaits résultant de la corrosion électrolytique et du vandalisme, cet élément du patrimoine ferroviaire est confiée le 04 avril 2005 à la Société albigeoise de fabrication et réparation automobile (Safra) dans le cadre de la diversification de ses activités. Carrosserie industrielle spécialisée dans la rénovation de matériel de transports urbains routiers, cette entreprise vient, en effet, de se doter d'un atelier ferroviaire.

Menée dans un délai record de trois mois par une équipe compétente et motivée, la restauration de la voiture a consisté à remplacer toutes les parties de tôlerie abimées (intérieur et extérieur), le plancher et le tapis de sol sur les deux niveaux, la sellerie (garniture et recouvrement) ; à remettre en peinture l'ensemble de la caisse (intérieur et extérieur), y compris les lettrages ; enfin, à changer les baies et leur encadrement et les tuyauteries de frein.

Acheminée par la route jusqu'en Alsace, la voiture flambant neuve, associée à sa consœur, assurera très bientôt la navette entre le village et le carreau de la mine où un petit faisceau de voies accueille les locotracteurs, voitures et wagons dont l'écomusée dispose par ailleurs.

(Texte tiré de la Vie du Rail du 06.07.05 - Auteurs Xavier Fauvain et Bruno Carrière)

La voie

. Longue de 1,3 km, la ligne de desserte de l'Ecomusée d'Alsace a été établie en 2001 à l'écartement de 1,44 m. Les rails de réemploi Vignole U 33 de 46 kg/m sont posés sur traverses en bois à encoches (1 500 unités au km). La charge à l'essieu admissible est de 22,5 t et la vitesse autorisée de 40 km/h. Trois passages à niveau ponctuent le trajet.

Le matériel roulant

Locotracteur Moysse 20 TDE n° 341.

Employé à la manutention des wagons de kérosène sur la base militaire de Meyenheim, cet engin fut vendu par l'Otan à un ferrailleur des Vosges en 1994 et aussitôt racheté par l'association FLorirail (association qui milite pour la réouverture de la liaison Mulhouse - Bollwiller - Soultz - Guebwiller - Heissenstein), qui en fit don à l'Ecomusée en 1999. Il fut mis en circulation sur le site en 2001.

Locotracteur Gmeinder type M500C. Construit en 1957 par le constructeur allemand Gmeinder spécialisé dans la production de locotracteurs destinés au transport au fond des mines, cet engin a été racheté par l'écomusée à la Société générale maritime fin 2003. Plus puissant que son prédécesseur (435ch contre 50), il assure depuis 2004 la traction de la navette sur le site.

Voiture banlieue Etat à étage dite intermédiaire, de 2ème classe à l'origine. Matériel prêté en février 2002 sous convention par le musée français du Chemin de fer de Mulhouse (actuelle Cité du Train).

- Voiture mixte Est B4D. Voiture à bogies de 2ème classe construite à vingt exemplaires par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est en 1929, un fourgon et un local réservé au chef de train. A l'origine en bois, la caisse a été métallisée. En service sur le site depuis 2004. Matériel prêté en février 2002 sous convention par le musée français du Chemin de fer de Mulhouse.

Le matériel garé

Locotracteur Moysse 10 TD n° (hors service). Construit dans les années 1950, cet engin a été récupéré par l'association Florirail auprès d'un ferrailleur de Colmar qui s'en servait pour la manoeuvre des wagons de son entreprise.

- Voiture "boite à tonnerre" B7T (en état de marche). Arrivée en France après 1945 au titre des réparations de guerre, cette voiture de 2ème classe à compartiments et couloir central tire son nom d'un bruit de roulement qui rappelle précisément celui du tonnerre. Elle a été récupérée en 1999 par l'association Florirail auprès du Chemin de fer touristique du Rabodau (ligne d'Etival à Senones, dans les Vosges).

- Voiture grande DEV inox B10 (hors service). Livrée par les établissements Carel et Fouché en 1959, cette voiture de 2ème classe à dix compartiments en acier inoxydable, apte à 160 km/h (contre 120 km/h) pour ses consœurs plus anciennes), a circulé sur les lignes du Sud-Est, du Sud-Ouest et de l'Ouest jusque dans les années 1990. Matériel prêté en février 2002 sous convention par le musée français du Chemin de fer de Mulhouse.

- Voiture grandes lignes USI A4t4 (hors service). En activité de 1964 à 1990, cette voiture USI (unifiée du service intérieur) de 1ère classe construite par les Ateliers du nord de la France (ANF) comporte deux petits salons de treize places avec couloir central encadrant quatre compartiments de six places avec couloir latéral. Matériel prêté en février 2002 sous convention par le musée français du Chemin de fer de Mulhouse.

. - Wagons trémie pour potasse MDP (hors service). Utilisés au transport de la potasse en vrac, ces wagons ont été cédés à l'Ecomusée par les Mines de potasse d'Alsace (MDP).

. - Wagon plateau OCEM (en état de marche). Récupéré auprès du chemin de fer du Rabodau par l'association Florirail, ce wagon à essieux et à ridelles basses, conçu par l'Office central des Etudes du Matériel (OCEM), servait au transport de divers types de matériel : moissonneuses batteuses, camions, voitures, bottes de foin, etc...