

De Thann à Burnhaupt

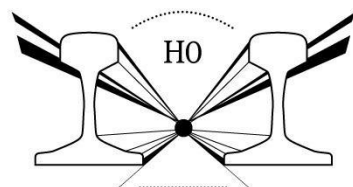
LE PIÉMONT DES VOSGES

Il aura fallu dix ans à Alain Bohrer pour donner vie à son vieux rêve : un réseau H0 inspiré par les Vosges qu'il aime, et leurs verdoyantes vallées. Il nous invite à découvrir sa région, pour notre grand plaisir.

Texte et photos : Alain Bohrer



Vue sur les quais de la gare de Thann, avec une Caravelle à quai, prête au départ pour Burnhaupt.



Dans les années 90, j'ai commencé à penser à la concrétisation d'un rêve d'enfance : construire un réseau de train miniature. Je me suis souvent demandé d'où m'est venue cette passion pour les chemins de fer, n'ayant pas de membre de ma famille actif dans le ferroviaire ou à la SNCF. Après mûre réflexion, elle vient certainement de mon grand-père maternel, qui était tourneur à la SACM, usine qui a fabriqué des locomotives. De plus il m'emmenait souvent dans le jardin ouvrier qu'il entretenait, situé en contrebas du talus de la voie ferrée de contournement nord de Mulhouse. De là, je voyais passer les trains de marchandises, tirés par des 150 Z ou des 140 C qui allaient ou venaient de la gare de triage. Leurs sifflements, le souffle de la vapeur et leurs dimensions impressionnaient le jeune garçon que j'étais.

Le réseau H0 : dix ans de travaux

Le « chantier » de construction et d'aménagement a réellement débuté en 2009 et occupé de nombreuses heures de loisirs, jusqu'à tard dans la nuit, quelquefois. Il s'est achevé en 2019. Le choix des voies et de l'endroit à représenter en modèle réduit, à l'échelle Ho fut vite trouvé. Habitant de Cernay, en Alsace, j'étais à la jonction de deux lignes ferroviaires emblématiques : celle historique de Mulhouse à Thann, construite sous la conduite de Nicolas Kœchlin, qui se prolonge jusqu'à Kruth, au fond de la vallée de la Thur, et celle reliant Cernay à la vallée de la Doller. Afin de mener à bien mon projet, la première phase a été de passer des heures à me promener avec mon chien, le long des voies ferrées que j'avais pris comme exemple, à faire des photos, des relevés dimensionnels et à m'imprégner de l'atmosphère particulière de ces lignes pittoresques.

Petite histoire de la ligne Mulhouse - Thann

La ligne Mulhouse - Thann est la troisième ligne de chemin de fer de France à avoir été ouverte au trafic passagers. Le tronçon

de Lutterbach à Thann, partie de la ligne originelle de Mulhouse à Thann, est inauguré le 1^{er} septembre 1839 et sera financée par les industriels de la région. L'importance stratégique pour la France du réseau régional alsacien résidait en ce qu'il était frontalier. Par conséquent il intéressait l'armée et la défense nationale et s'inscrivait aussi sur le plan industriel et économique dans la bataille européenne du rail, plus particulièrement dans celle de l'axe rhénan. La ligne devait permettre la liaison entre Alsace et Vosges en assurant la jonction avec la ligne d'Épinal à Bussang, permettant ainsi d'assurer des relations entre Nancy-Ville, Épinal et Mulhouse-Ville. Les travaux de construction de cette voie sont restés inachevés malgré l'avancement des travaux de percement d'un tunnel de 8287 m sous le col de Bussang et la réalisation de presque tous les ouvrages d'art.

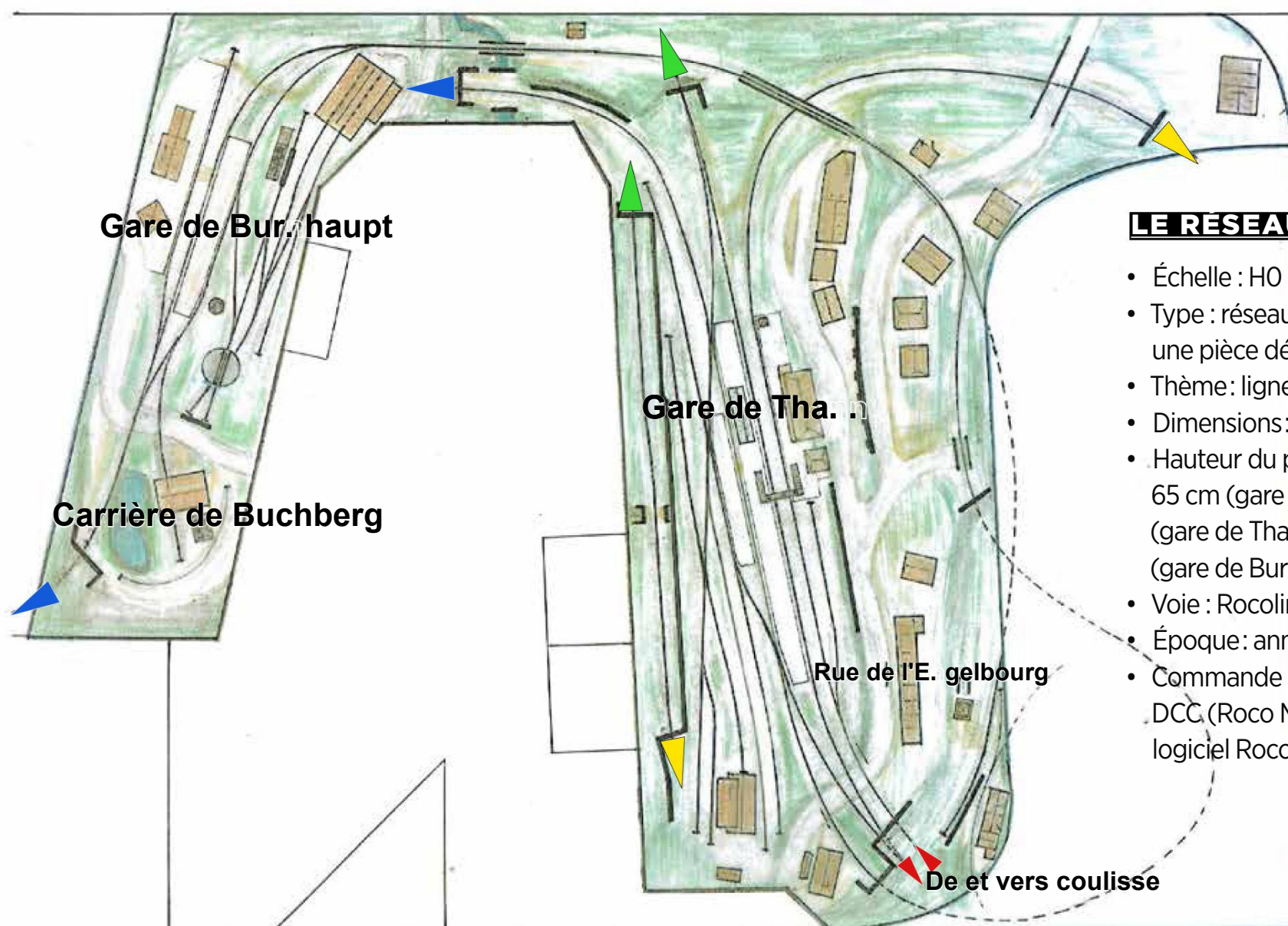
La ligne de Cernay à Sewen

La gare de Cernay constitue l'origine de la ligne de Cernay à Sewen, qui fut inaugurée le 30 juin 1869. Cette ligne, qui fut déclassée en août 1973 et déposée après Senthem, n'est plus en liaison directe avec Mulhouse, ni avec le reste du réseau ferré national, et est désormais exploitée par le train touristique de l'association Train Thur Doller Alsace.



Activité courante en gare de Thann : un autorail Picasso est à quai, un Köf manœuvre un train de travaux.

Qui dit Alsace, dit évidemment brasseries. Une BB 66000 est en attente de départ avec de nombreux wagons de marques de bière qui ont été livrées aux cafés et restaurants de la vallée et aux fermes-auberges situées en montagne.



LE RÉSEAU EN BREF

- Échelle : H0 (1/87)
- Type : réseau fixe dans une pièce dédiée
- Thème : lignes vosgiennes
- Dimensions : pièce de 5 x 5 m
- Hauteur du plan de roulement : 65 cm (gare cachée), 95 cm (gare de Thann) et 110 cm (gare de Burnhaupt)
- Voie : Rocoline (code 83)
- Époque : années 1950 à 70
- Commande des trains : DCC (Roco MultiMaus et logiciel Rocomotion)



UN TRAIN DE COMPOSANTS SIDÉRURGIQUES PASSE EN GARE DE THANN, À L'ENTRÉE DE LA VALLÉE DE LA THUR, SUR LA LIGNE DE MULHOUSE À KRUTH, TANDIS QU'UN PETIT AUTORAIL XDR PARTIRA BIEN TÔT VERS BURNHAUPT.







↑ Une 030 TU tirant des wagons de brasseries sur la voie surplombant le café-restaurant « Aux Potes Agés » sur les hauts de Thann.

↖ Une 230 G tire des voitures à portières latérales, de troisième et deuxième classe, type Alsace-Lorraine, passées ensuite à la SNCF Région Est, et circule en surplomb de la zone de débordage pour rejoindre la gare de Burnhaupt.

← Sortie de la gare de Thann d'une BB 15000 en tête de voitures TEE à destination de Strasbourg. Une A1A-A1A 68000 passe sur le pont avec deux voitures de la compagnie ferroviaire Suisse SBB-CFF. Cet express assurait, en été, les liaisons Belfort - Delle - Brigue.

➤ La 232 TC avec des voitures « boîtes à tonnerre », au passage à niveau de la voie allant à Burnhaupt.

Une construction exemplaire

Mon challenge a été de construire le réseau, qui s'étend dans une pièce de 5 x 5 m située sous combles, avec trois rampants de 45°, et sur lequel je voulais obligatoirement disposer des deux gares principales de chaque ligne : celle de Thann et celle de Burnhaupt. L'objectif était également d'avoir une visibilité maximale sur les convois en circulation, et donc des longueurs de voies visibles importantes. J'ai également ménagé des passages sous la structure afin de pouvoir accéder aux parties arrière pour, en cas de besoin, intervenir sur les voies. Pour être adapté au profil de la pièce sous combles, il a fallu jouer sur les positions en hauteur des différentes gares, tout en maintenant des

pententes acceptables aux voies de liaison avec des maximums de 3 %.

Le bâti, support des voies et des décors, est fait en contreplaqué de diverses épaisseurs fixé sur une structure porteuse en cornières métalliques boulonnées. Les reliefs sont obtenus par des blocs de polystyrène dur ou des couples en contreplaqué, découpés selon la forme à donner, et sur lesquels est agrafé du grillage, à maille fine, type garde-manger. L'atmosphère générale des décors reflète évidemment les paysages vallonnés, maisons, collines et sommets du Piémont vosgien côté Alsace. Des quartiers emblématiques de Thann et des ouvrages ferroviaires caractéristiques de la ligne ont été reproduits à l'échelle. C'est le cas de la rue de l'Engelbourg, et du tunnel se trouvant à la sortie de Thann vers le fond de vallée. Située directement sous la colline, sur laquelle culminent les ruines du château de l'Engelbourg, la rue éponyme est bordée de maisons accolées, aux couleurs pastel, caractéristiques des maisons alsaciennes. La reproduction des gares de Thann et de Burnhaupt s'approche de leur état actuel, mais en gardant une certaine liberté par rapport à la réalité. Il en est de même des bâtiments représentant des quartiers de la ville et des ouvrages ferroviaires. Je fais circuler les trains à droite, afin de rester fidèle au code de circulation propre au territoire alsacien, réminiscence de l'époque allemande.





← Au dépôt de Burnhaupt, une 230 G et une 230 TB attendant leur service vers Thann, tandis qu'une draine est équipée de sa lame chasse-neige en prévision de chutes de neige annoncées.

↗
L'extraction de la roche est faite, après abattage par minage, par une pelle à câbles Menck qui charge des wagonnets tirés par un locotracteur diesel de la SACM sur voie étroite. Les blocs rocheux de grandes dimensions, sont réduits à la boule casse-bloc montée sur la grue à flèche en treillis.

Vue d'ensemble de la gare de Burnhaupt. La remise du dépôt vapeur, au premier plan, abrite deux locomotives, et comprend les bureaux, l'atelier et l'huilerie-lampisterie. Sur cette partie du réseau, les signaux en bloc automatique lumineux (BAL), qui équipent le reste de l'installation, font place aux sémaphores Alsace-Lorraine, comme sur la ligne réelle.



Passage d'un train de nuit français (voitures REE)

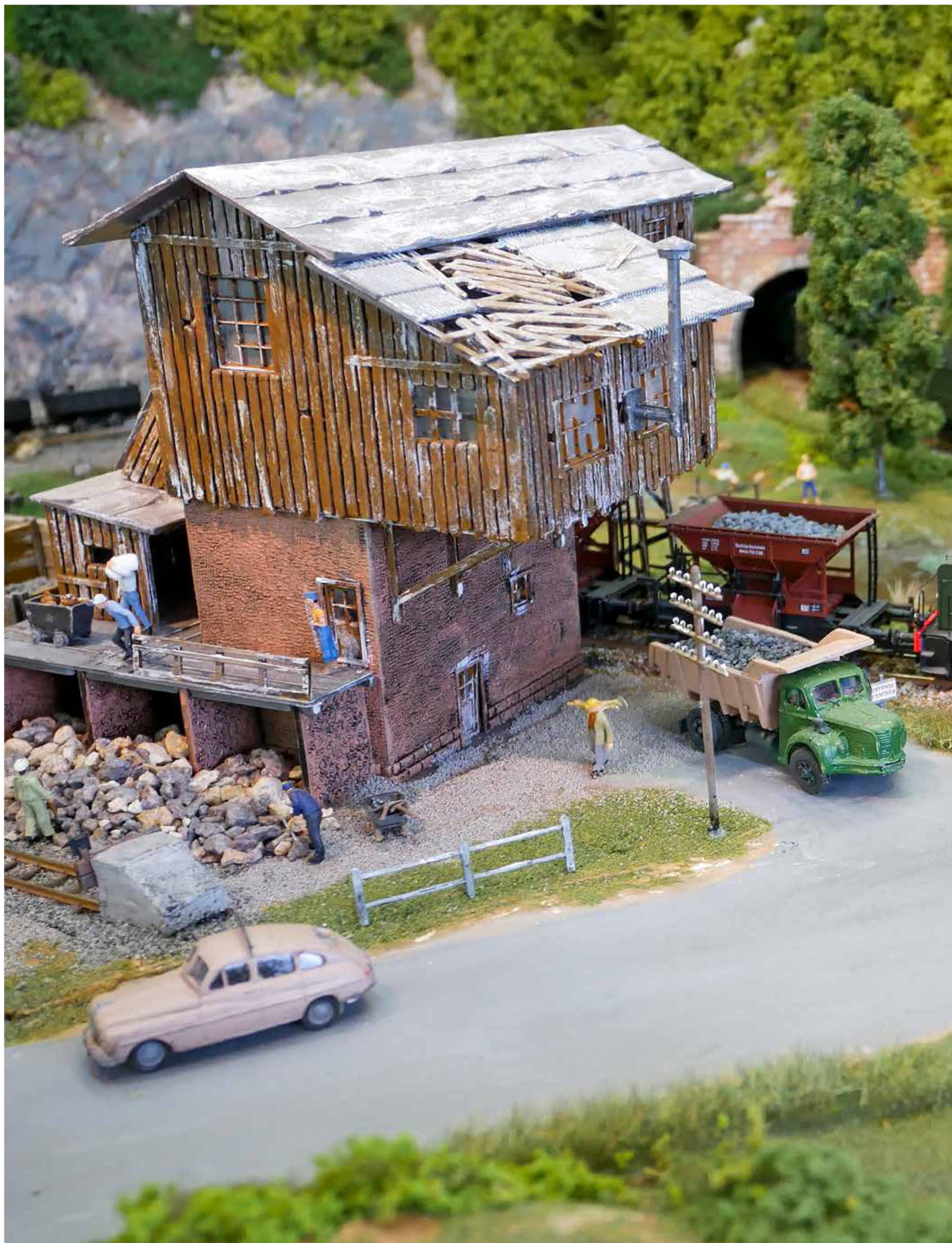


→
Une BB 66000
avec des
wagons chargés
de produits
sidérurgiques
passe au niveau
du bâtiment de
la carrière. Un
Y 6400 est en
tête de wagons
en cours de
chargement
en roches
concassée



→
La Caravelle, qui
assure la liaison
entre Thann et
Burnhaupt, sort
du tunnel et
passe au niveau
du bâtiment de
la carrière.





À PROXIMITÉ DE LA VOIE
FERRÉE, TOUT À LA GAUCHE
DU RÉSEAU, LA CARRIÈRE
DU BUCHBERG, D'OÙ
SONT EXTRAITES DES
ROCHES VOLCANIQUES
DURES, MATÉRIAU IDÉAL
POUR LE SOUBASSEMENT
DES VOIES FERRÉES
ET DES CHAUSSÉES.





Le mode d'exploitation et le matériel en service

L'idée originelle était de rester aussi proche que possible de l'environnement et des matériels ferroviaires ayant circulé sur les deux lignes dans les années 1950 à 1970 : locomotives vapeur et diesel, wagons et voitures de la Compagnie de l'Est et de la Région 1 de la SNCF. L'électrification de la ligne jusqu'à Thann, en 2009, a permis, en théorie, la mise en circulation de locomotives électriques. Profit a été tiré de cette aménagement sur le réseau : des locomotives électriques y circulent, même si en réalité - et c'est un affront fait aux puristes - ces dernières n'ont jamais roulé sur cette ligne, la desserte étant

limitée au tram-train reliant Mulhouse à Thann. La ligne allant sur Burnhaupt est, elle, restée réservée aux trains vapeur, autorails et locomotives diesel. Le matériel de traction qui a, au cours des années, emprunté ces deux lignes, est large. Il va pour les locomotives à vapeur souvent en train mixtes, passagers et marchandises, des 030 T, 130 T ex-T 9, 230 F et G aux 141 R et P, en passant par les emblématiques 232 TC ex-T 18, qui circulaient régulièrement sur la ligne de la Doller de 1930 à 1967 dates à laquelle elles ont été radiées par la SNCF. Des locomotives diesel BB 63000, BB 66000 et BB 67000 et des autorails De Dietrich ont également parcouru ces voies. L'exploitation depuis 1976 de la ligne

↖ La mise en valeur du réseau est assurée par des tubes fluorescents qui baignent la maquette d'une douce ambiance. Quelques spots figurant les rayons du soleil apportent un joli contraste.

↑ Le pupitre principal de commande à l'avant de la gare de Thann.

de Cernay-Saint-André à Senthem par le CFTVD, devenu en 2008 le Train Thur Doller Alsace, laisse une certaine liberté quant au choix de matériel en mesure d'y circuler, l'association faisant l'acquisition et la remise en état de différentes locomotives et voitures. C'est pourquoi je me suis autorisé à faire tourner un autorail Picasso, un autorail XDR et une 140 C, entre autres. ■