



Verein Hilfe für die Wassertalbahn/Rumänien
Kalchackerstr.57
CH-3047 Bremgarten BE

www.wassertalbahn.ch E-mail: info@wassertalbahn.ch Postkonto: 30-386848-7 (Schweiz)

Circulaire extraordinaire Octobre 2008

Chers membres et sympathisants,

Bien que la plupart d'entre vous ait probablement entendu parler de la catastrophe du Wassertal, nous vous communiquons les principales informations sur ce que nous avons déjà entrepris et ce qui nous reste à faire. Le rapport de l'association dans sa présentation habituelle paraîtra vers la fin de l'année.



Foto: M. Schneeberger

Les inondations ont détruit 60% du chemin de fer forestier de Viseu de Sus !

Après une succession de journées en majorité pluvieuses dans les Maramures, des pluies diluviennes (orages) ont produit une inondation dévastatrice samedi 26 juillet 2008.

Un train touristique en traction vapeur a été surpris sur le chemin du retour entre Faina et Viseu de Sus. Peu avant la station de Bardau, la composition est restée bloquée par les éboulis alluvionnaires d'un ruisseau. Les 220 voyageurs environ (parmi eux, également des Suisses) ont été conduits par le personnel du train vers les plus proches "cabanas" (Bardau, Cozia, Faina), où ils ont dû passer la nuit.

Un état-major de crise formé d'un détachement de gardes-frontières, de pompiers, de soldats, de policiers sanitaires et de secouristes en montagne a immédiatement été engagé pour organiser les secours, avec en priorité le ravitaillement en vivres et médicaments des prisonniers, et, parallèlement, l'évacuation par hélicoptère et par les pompiers, des enfants et des personnes âgées.

Lundi 28 juillet, tous les touristes étaient évacués, par chance sans aucun dommage. L'organisation des secours a également bien fonctionné au profit de la population locale. Beaucoup de touristes ont remercié personnellement pour les secours et pour la bonne prise en charge.

La catastrophe naturelle N'ETAIT PAS prévisible. Jusqu'au samedi après-midi, il n'y avait aucun signe annonciateur d'une crue soudaine et dramatique. Les pluies diluviennes orageuses ont duré plusieurs heures et constituent l'événement du siècle. En comparaison avec les inondations catastrophiques précédentes dans la Valea Vaser (2001, 1970), les flots ont fait cette fois-ci des dégâts majeurs aux culées des ponts et aux murs de soutènement. Les immenses quantités de troncs abattus qu'ils entraînaient ont même démolis les plus solides ponts en béton et ruiné les constructions en maçonnerie.

Les dégâts à la ligne ferroviaire sont exceptionnellement importants et l'exploitation est totalement interrompue. De nombreux ponts sont détruits, plusieurs sections de voie ont été affouillées ou rompues. Trois trains (parmi ceux-ci le train vapeur tracté par l'"ELVETIA") sont restés bloqués en cours de route et demeureront jusqu'à nouvel avis dans la montagne, à cause des nombreuses interruptions de la ligne. La route de Viseu de Sus à Valea Scraidei et Valea Pestilor a aussi été détruite, emportée par les masses d'eau.

Les travaux de déblaiement et de reconstruction du chemin de fer forestier vont demander beaucoup de temps et leur coût devrait atteindre, d'après une première estimation, 8 millions d'euros..

Une ferme volonté de reconstruire le chemin de fer forestier de Viseu de Sus (dernier chemin de fer forestier de Roumanie) existe de la part de la compagnie ferroviaire exploitante, du parc naturel "Muntii Maramuresului" et des autorités locales surtout pour son importance touristique. Pour ces gros travaux entraînant un coût très élevé, on espère aussi une aide de l'étranger. Un soutien provenant de Suisse, d'Autriche et d'Allemagne a déjà été promis. La campagne, initiée par l'Association suisse "Hilfe für die Wassertalbahn/Rumänien", est soutenue maintenant par de nombreuses autres organisations.



"Le troupe Hocevar" à Fabrica 3

Foto: M. Schneeberger

... Et la reconstruction a commencé !

Quelques jours après la catastrophe, des négociations "politiques" ont commencé, autrement dit : qui pourrait, aussi vite que possible, mettre les moyens à disposition et définir comment serait reconstruit le chemin de fer forestier. Ou bien ne serait-il pas préférable de le remplacer par une route forestière... Heureusement, cette variante a été relativement rapidement abandonnée, grâce surtout à l'énorme travail de lobbying réalisé par l'Association. Mais les semaines s'écoulaient et, concrètement, il ne se passait rien.

C'est sans hésiter que l'Association a donc chargé une société "étrangère" (Entreprise CFI Brad de Georg Hocevar) et l'a payée, avec mission de remettre en état le chemin de fer de Viseu de Sus jusqu'à la première interruption de voie à "Fabrica 3" ; c'est alors seulement que la vallée quasi paralysée a réagi. La semaine suivante, grâce à notre engagement, les trains circulaient à nouveau jusqu'à Valea Scraidei, permettant ainsi à la population – la liaison par route étant interrompue – d'être au moins reliée au reste du monde par le train. Le bannissement était terminé..

Maintenant, la reconstruction a débuté, simultanément, au bout de la ligne à Comanu – reliée par une route forestière improvisée depuis Baia Borsa – et à partir de Valea Scraidei. Selon des estimations optimistes, la ligne entière pourrait être provisoirement praticable en mai 2009. L'embranchement dans la vallée de Novat est toutefois menacé d'être remplacé par une route. L'Association lutte également pour le maintien du train sur ce front-là ...

L'Association s'engage...

La reconstruction du Wassertalbahn doit être et sera financée par l'Etat Roumain, ceci surtout dans l'intérêt de l'économie forestière, qui, sans cette solution avantageuse de transport, disparaîtrait. Cependant, personne à Viseu de Sus ne fait trop confiance aux autorités de l'Etat – bureaucratiques, trop lentes et corrompues. Sans initiative privée, le chemin de fer forestier ne roulerait pas de sitôt, et c'est pourquoi, en tant qu'Association, nous avons un rôle à jouer..

Dans un premier temps, nous avons commencé une action de relations publiques par internet et une grande campagne, ayant pour but une forte pression politique et une aide rapide. Elles ont rencontré un grand succès : de nombreux articles sur la catastrophe du Wassertal ont paru, et pas seulement dans la presse ferroviaire ! Les réactions ne se sont pas fait attendre : De toute l'Europe, des sympathisants se sont annoncés, offrant leur aide ou prenant eux-même des initiatives en faveur du chemin de fer forestier. Merci spécialement à Adrian Roth, "Strasshof-Wolfgang", Luciano Sutter, le "Uster-Gruppe" autour de Rosemarie Lamprecht et Hans Kunz, Manfred Lerch et bien d'autres.

Concrètement, des outils et des machines, des générateurs, des habits de travail et de protection contre la pluie ont été offerts et sont en route pour Viseu de Sus ou sont déjà utilisés. Le nouveau tender a été transformé en "wagon-magasin", des traverses et des rails usagés ont été rassemblés. Une expédition de deux jours (à pied !) a permis de protéger notre machine "Elvetia" à Bardau, puisque le train touristique devra hiverner dans cette station éloignée de 24 kilomètres.

Notre plus importante contribution à la reconstruction est venue de Suisse et d'Autriche, sous forme de deux experts en inondation et construction ; ils ont parcouru toute la ligne à pied, établi un dossier de chaque emplacement détruit et donné, sur place, des conseils de spécialistes aux ingénieurs responsables. Un grand merci à Gerhard Luft et Peter Manz, leur travail a été extrêmement important et va permettre, cette fois-ci, une reconstruction menée dans les règles de l'art !



Peter Manz et Gerhard Luft

Foto: M. Schneeberger

Aidez-nous... il y a "du pain sur la planche" !

Information :

Dès fin septembre, du matériel d'exposition comprenant six affiches encadrées et un court film est à disposition. Il comporte tous les articles de presse et les informations sur les inondations et la reconstruction dans le Wassertal !

Pour organiser des expositions ou des actions de recherches de fonds, etc, on peut venir chercher un matériel complet comprenant des cartes postales, des calendriers et des livres de photos directement à l'Association !

Si chacun collabore et que les dons sont assez nombreux, le dernier chemin de fer forestier de Roumanie survivra !

Michael Schneeberger, Viseu de Sus / Roumanie, le 28 septembre 2008

Traduction française : Jean-Louis et Annette Rochaix, CH-1092 Belmont.