

# Desserte Exemples concrets

AL, un lecteur de Buhl est dubitatif quant à la réouverture de la ligne SNCF du Florival : « Pour prendre un train, il faut se rendre à la gare de Bollwiller, de Mulhouse ou de Colmar. Les autocars réguliers ne sont pas en correspondance avec les trains dans ces trois gares. Le TGV Marseille-Strasbourg arrive à Mulhouse à 18 h 25. Le dernier car pour Linthal part également de la gare à 18 h 25. Au départ et à l'arrivée d'un train à Mulhouse les usagers du Florival n'ont pratiquement pas d'autres solutions que de se faire conduire en voiture ou de prendre un taxi. En outre il n'est pas facile de se rendre en voiture à la gare : trafic en constante augmentation dans la traversée de la ville, modification des sens de circulation aux abords de la gare, places de stationnement réduites suite à la mise en place du tram ; dans quelques mois le TGV Est sera mis en service. Pour se rendre à

Paris il faudra transiter par Strasbourg. Pour certains trains, le plus commode sera le départ de Colmar. Là aussi il est à craindre qu'aucun autocar ne sera en correspondance.

## Parking saturé

Comme la gare de Bollwiller se trouve à mi-chemin entre Mulhouse et Colmar, le plus intéressant serait d'y obtenir (d'une part) des arrêts supplémentaires de TER, assurant les correspondances pour Mulhouse ou Colmar et (d'autre part) la mise en place de cars SNCF entre la vallée et Bollwiller, également en correspondance avec les trains.

En outre cette mise en place permettrait d'obtenir une tarification de bout en bout (billets, abonnements de travail, scolaire...), ainsi que le désengorgement du parking de la gare

de Bollwiller qui arrive à saturation. Il serait également souhaitable d'obtenir un contact direct avec la SNCF dans la région de Guebwiller, soit la réouverture du guichet de la gare de Bollwiller ou d'un point de vente en partenariat avec un établissement public, par exemple La Poste, l'office du tourisme ou autre. Ces propositions ne coûteraient à la Région qu'une infime fraction de prix de la modification des structures ferroviaires de la vallée de la Thur (électrification et tram-train). Guebwiller est la seule ville sous-préfectorale alsacienne à être exclue de réseau SNCF ! Pourtant la communauté de communes compte actuellement 34 000 habitants. Des localités de moindre importance comme par exemple de Lichtenberg et Reipertswiller dans le Bas-Rhin qui n'ont jamais eu de ligne SNCF comme le Florival sont desservies par cars SNCF ! »

## Ils ont écrit

### Conseil régional Des études complémentaires

Dans un courrier envoyé le 20 février à Jean-Marie Wolff, Adrien Zeller écrit :

« La région Alsace a pris l'initiative de déclencher en 2001 une première étude qui a permis de rassembler les premiers éléments d'appréciation sur l'opportunité d'une réactivation de cette ligne (Bollwiller-Guebwiller) au trafic de voyageurs et qui a abouti à la conclusion que la pertinence économique d'une telle opération n'était pas acquise, du fait notamment de la desserte routière dont bénéficie le secteur de Guebwiller.

### ► Une large concertation

De fait, la Région engagera cette année des études complémentaires, pour préciser notamment les investissements à réaliser, mener une expertise socio-économique de l'intérêt de l'opération compte-tenu des contraintes d'exploitation liées à la saturation de l'axe ferroviaire Colmar-Mulhouse et recenser les impacts environnementaux générés. Bien entendu, la

réalisation éventuelle d'un tel projet ne sera pas envisageable sans une large concertation et enquête préalables et une bonne évaluation des coûts d'investissement et de fonctionnement par rapport à d'autres alternatives. Cette réactivation nécessiterait un financement public important et je tiens à confirmer que la région, très soucieuse de l'utilisation raisonnée et cohérente de l'argent du contribuable alsacien, ne s'engagera dans ce projet que si sa pertinence est clairement démontrée. En tout état de cause, il est indispensable de préserver aujourd'hui l'intégrité des emprises ferroviaires, pour envisager un jour, en fonction du besoin avéré, la mise en œuvre d'un axe de transport collectif permettant d'améliorer l'accessibilité multimodale du territoire.

### ► Ligne interurbaine par autocar

Dans ce sens, cette ligne aujourd'hui neutralisée, qui n'est administrativement pas fermée au trafic ferroviaire, est maintenu dans le réseau ferré national par "Réseau Ferré de France" (RFF), gestionnaire de l'infrastructure.

Quant à la ligne interurbaine par autocars actuellement en place,

elle est gérée par le département du Haut-Rhin. Elle constitue une première offre de transport collectif pour répondre aux besoins de déplacement. Son développement était d'ailleurs préconisé par l'étude de 2001 avant d'envisager une éventuelle réactivation à long terme de la ligne ferroviaire. »

### Conseil général Piste cyclable ?

Dans un courrier envoyé le 21 février dernier à Jean-Marie Wolff, le conseil général écrit : « Vous évoquez la possibilité de transformer l'ancienne voie ferrée entre Guebwiller et Bollwiller en piste cyclable. Cette liaison fait effectivement partie du schéma départemental que le conseil général a décidé de réaliser. Depuis trois ans les crédits affectés à cette politique cyclable ont été doublés pour atteindre 5 M€, qui permettent de construire environ 20 km d'itinéraires par an, sur la base d'un programme quinquennal qui ne comprend cependant pas encore la section que vous appelez de vos vœux. Le moment venu, l'utilisation de l'ancienne voie ferrée ou d'autre autre tracé sera examinée, notamment au regard de l'avancée de la réflexion sur la réouverture du site au trafic ferroviaire. »