

Plaidoyer pour un train dans la vallée

L'association guebwilleroise Florirail vient d'achever la rédaction d'un projet fouillé, visant à la mise en service d'une ligne ferroviaire touristique dans la vallée.

Arguments.

«Les poids-lourds sont de plus en plus gros, mastocs. En voiture, on ne peut plus circuler et cela demande de plus en plus de compétences. Alors la pénétrante, c'est très bien! Mais il faut autre chose. La tendance actuelle est au développement des transports en commun. Aujourd'hui, c'est grâce au chemin de fer que la Grance-Bretagne a cessé d'être une île...». Voilà, en guise d'introduction, le plaidoyer développé par le président de l'association Florirail, Pierre Bischoff, pour le mise en place «dans un premier temps», d'une ligne ferroviaire touristique sur le tracé Bollwiller/Soultz/Guebwiller. Neuf kilomètres de voies ferrées modernisées à l'orée des années 80 — passages automatiques et feux télécommandés... et gares — aujourd'hui abandonnées, mises entre parenthèses. On pourrait croire à un ser-

pent de mer journalistique, un «marronnier» (terme utilisé dans la profession), tant nous avons déjà traité de la question du rail dans le Florival. Mais cette fois, Pierre Bischoff et Stéphane Boglio, autre passionné et adhérent de l'association, ont réalisé une étude d'impact de trente-cinq pages, destinée aux maires et aux instances concernées.

Ce projet, intitulé «Florival demain», détaille par le menu un certain nombre d'objectifs à court et moyen terme: rachat de la voie, entretien et exploitation de la ligne, évaluation des bâtiments, matériel disponible et même... horaires et tarifs envisagés dans le cadre d'une remise en circulation.

L'APPEL AUX ÉLUS

Ainsi, l'on apprend que le rachat de la voie pourrait être évalué à 609 000 F (l'étude ne précise toutefois pas le mode

de calcul). «Pour l'achat de cette plate-forme ferroviaire, plusieurs options sont à envisager: rachat de la ligne par un syndicat intercommunal, le département ou la région; rachat de la ligne par Florirail ou affermage avec promesse de vente», est-il écrit dans le rapport.

Les signataires indiquent qu'ils ont déjà pris contact avec la direction régionale de la SNCF, pour discuter des modalités du rachat: «Il est donc urgent que les élus des communes traversées se réunissent avec les responsables du Florirail afin de débattre de l'avenir de cette ligne et d'entreprendre les démarches auprès de la région ou du département et de la SNCF. Une exploitation dès 1994 s'impose, ne serait-ce qu'entre le Heissenstein et Guebwiller, ou Guebwiller et Soultz». Le rapport a déjà été envoyé aux élus.

Florirail envisage cette exploitation ainsi que l'entretien de la ligne par des bénévoles et des contrats emploi/solidarité (CES).

L'étude détaille aussi le bassin de vie — soit près de 25 000 personnes — concerné par la réouverture de la ligne, et d'autre part, le potentiel de visites touristiques possibles dans le secteur traversé: du château du Hugsstein à l'écomusée, en passant par la musée du Florival, le Nef des jouets, les Dominicains, etc.

LA GARE POUR QUARTIER GÉNÉRAL

L'association Florirail, on le sait, a acquis très récemment, un locotracteur diesel/électrique de type Gaston Moysse, voué à la casse. Une lourde et lente loco qui ne manque cependant pas de

puissance. L'acquisition d'un fourgon qui pourrait servir de wagon/atelier est prévue pour 1994. «Un autorail pourrait également nous être prêté, dès que notre ligne sera à nouveau accessible par les voies SNCF (...). Les membres de l'association "Omni-bus VM" assureraient sa conduite dans un premier temps».

A moyen terme, l'association pourrait se porter acquéreur d'un autre autorail, selon les résultats d'exploitation de la ligne.

Enfin, Florirail va pouvoir, dès 1994, installer son siège social dans la gare de Guebwiller. Avec la bénédiction de la ville. «Notre intention est (...) de veiller à ce que ce bâtiment garde, même partiellement, sa vocation ferroviaire (...). Florirail aura alors pignon sur rail».

Philippe GAMMAIRE