

Sur de bons rails

Le retour des trains dans le Florival? Une idée utopique il y a encore quelques temps, mais qui pourrait bien devenir réalité dans les années à venir. C'est en tout cas le souhait de l'association FloriRail, qui milite pour la réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller-Soultz-Guebwiller.



MICHEL KURST

La gare de Guebwiller marquerait le terminus de cette nouvelle ligne.

Un dernier coup de marteau, et les rails étaient en place. La ligne de chemin de fer reliant Bollwiller à Guebwiller a été achevée en 1870, juste avant l'annexion de l'Alsace à l'Empire Allemand. La ligne a ensuite été prolongée en 1884 jusqu'à Lautenbach. L'arrivée du train au fond de la vallée a donné lieu à une grande fête.

Mais l'arrivée des voitures individuelles a progressivement fait chuter la fréquentation des wagons. Le dernier voyageur a été transporté le 15 mars 1969. Quant au transport de marchandises, il s'est poursuivi jusqu'en 1992, grâce à deux entreprises qui utilisaient ce mode de transport. La SNCF a souhaité cesser cette activité dans la vallée, et mis un terme au contrat de fret en juillet de cette même année. Le dernier train ayant circulé sur la ligne était un wagon de désherbage, pendant l'été 1996.

Depuis, plus rien. Au grand dam des membres de Flori-

Rail. Une association qui milite depuis 25 ans pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Soultz-Guebwiller. Des militants partis de zéro, qui ont dû faire face à beaucoup de déconvenues et déceptions. Mais depuis quelques temps, le vent a tourné, et FloriRail ne semble jamais avoir été aussi près du but.

La raison de cet optimisme? L'inscription du projet au Contrat de Plan Etat-Région, signé par le Président Hollande à Strasbourg le 26 avril de l'an dernier. Autrement dit, une enveloppe de 20 millions d'euros, prévue pour financer la réouverture de la ligne. Sur ce montant est compté la construction d'un pont permettant de traverser la RD83. Un passage obligé qui coûterait à lui seul près de 10 millions d'euros. L'autre moitié du budget serait consacrée à la rénovation des rails et au remplacement du ballast, sur les 7 km de voie concernés.

7 km seulement, serait-on tenté de penser. Mais qui

pourraient permettre à 40 000 habitants du bassin de vie de rejoindre Strasbourg ou Mulhouse en train. Pour Mathieu Taquard, le président de FloriRail, la méthode est assumée. **«Nous devons continuer notre travail de lobbying pour que le contrat signé par François Hollande soit appliqué et mis en œuvre».** Il faut maintenant que le dossier passe la vitesse supérieure. Après les études, il s'agira d'entrer dans la phase concrète. Si tout avance comme prévu, la ligne pourrait rouvrir à l'horizon 2020.

«Notre première volonté est de lutter pour l'égalité en matière de transports en commun», poursuit Mathieu Taquard, qui prend pour exemple la vallée de Munster, un secteur moins peuplé que celui de Guebwiller, mais qui bénéficie de la ligne TER Colmar-Metzeral. **«La réouverture de la ligne du Florival permettrait de dés-**

enclaver la vallée. Cela jouerait également un rôle économique et social, et favoriserait la protection de l'environnement», résume Mathieu Taquard.

Se basant sur une étude de 2008, le président de l'association estime que la ligne pourrait être empruntée par près de 3500 voyageurs par jour. **«Dans le secteur, il y a par exemple 2700 lycéens. Des jeunes qui n'ont pas de voiture et qui pourraient bénéficier d'une offre de transports en commun plus cohérente. C'est aussi le cas des personnes âgées par exemple»**, poursuit Mathieu Taquard. Quant aux actifs, ils pourraient eux aussi être tentés de se rendre au travail sans avoir à utiliser leur voiture. L'association espère maintenant qu'un calendrier soit arrêté au plus vite, et qu'enfin le projet soit mis sur les rails.

Gautier Traber

Obstacles et passages à niveau

TER ou tram-train ?

Des deux propositions, FloriRail pencherait plutôt pour la seconde. **«Comparé au TER, le tram-train a l'avantage d'être moins bruyant pour les riverains, et il consomme moins d'énergie. Donc, il pollue moins»**, indique Mathieu Taquard. D'autant qu'actuellement, deux rames de tram-train sont inutilisées à Mulhouse. Celles-ci servaient sur la ligne Mulhouse-Thann, mais la Région a décidé de renforcer la présence des TER sur cette voie. Les deux rames pourraient donc connaître une nouvelle affectation. **«C'est une opportunité à saisir»**, s'enthousiasme le président de FloriRail. A défaut, elles pourraient s'envoler vers d'autres latitudes. Comme cela avait été le cas en 2008, lorsque plusieurs rames du tramway mulhousien avaient été envoyées à Melbourne, en Australie.

C'est ce qu'on a coutume d'appeler une spécialité française. Autrement dit, cette faculté de légiférer à l'issue d'un fait divers. En l'occurrence, un accident ferroviaire. En 2008, après une collision entre un camion et un train à un passage à niveau, le ministre des Transports Dominique Bussereau, émet une circulaire. Celle-ci stipule que les réouvertures de lignes ne doivent pas conduire à la création de nouveaux passages à niveau. A la place, il faudrait donc construire des ponts, beaucoup plus coûteux. La ligne Bollwiller-Soultz-Guebwiller en compte six. **«Cette directive est bien trop stricte et a mis un sérieux coup de frein sur plusieurs projets de réouvertures de ligne en France»**, déplore le président de FloriRail. L'option tram-train, si elle venait à être retenue, aurait en tout cas l'avantage de ne pas supprimer tous les passages à niveau de la ligne. Un autre argument qui fait pencher la balance du côté du tram-train.

21 février 2016