

Train Une association défend le retour du rail

Depuis plusieurs années, de nombreux citoyens aimeraient que la ligne de train Bollwiller-Guebwiller soit de nouveau fonctionnelle. Ils défendent cette idée au sein de l'association Florirail. Robert Zagala et Bernard Torres, membres de l'association, font le point sur leurs démarches.

Quand la ligne fut-elle construite ?

La ligne ferroviaire de la vallée



Le 15 mars 1969, l'autorail quitte pour la dernière fois la gare de Guebwiller. Photo DR

de Guebwiller a été créée en 1870 puis prolongée en 1884. Longue de 13,3 kilomètres, elle desservait, depuis Bollwiller, les villes de Soultz, Guebwiller, Buhl puis Lautenbach. Petite ligne secondaire ou voie normale, elle rattachait la vallée à la grande ligne Mulhouse-Strasbourg et, par-delà, à l'ensemble du réseau ferroviaire de l'est et du sud de la France.

À quoi servait-elle ?

Cette ligne assurait le trafic de voyageurs et le trafic de marchandises, produites par les grosses entreprises de la région de Guebwiller.

Quand a-t-elle été fermée ?

Le trafic voyageur a pris fin en 1969 et celui du fret en 1992. Le dernier train a circulé sur la ligne en 1996. Il s'agissait d'un train d'entretien de la voie.

Pourquoi a-t-elle été fermée ?

La ligne partant de Bollwiller jusqu'à Lautenbach a fermé à la suite de la faillite d'usines. Par ailleurs, dans les années 50, la ligne a subi la concurrence de la route, les gens prenant la voiture et le personnel des entreprises prenant l'autocar. La fréquentation était en baisse.

Quelles en sont les conséquences ?

La SNCF a jugé que la ligne n'était plus rentable et le voyageur n'avait plus besoin de l'autorail.

Existe-t-il aujourd'hui un espoir de réouverture ?

Avec le nouveau président de Florirail, Mathieu Taquard, nous poursuivons le combat pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Aujourd'hui plus que jamais, à l'heure où la protection de l'environnement

est une nécessité, cette démarche a un sens.

Florirail propose trois grandes idées : la première repose sur l'utilisation d'un bus à haut niveau de service (BMNS) ; la seconde porte sur une remise en service de la ligne en utilisant un matériel TER ; la troisième est celle d'une remise en service d'un matériel tram-train.

Nous étudions actuellement différents facteurs tels la faisabilité technique, le coût, l'intérêt pour les déplacements régionaux, l'intérêt pour les déplacements internes à la vallée de Guebwiller, l'intérêt socio-économique. Quoi qu'il en soit, nous espérons plus que jamais revoir passer les trains en gare de Guebwiller et bénéficier ainsi de ce mode de transport d'avenir, rapide, efficace et propre.

Édouard Meyer et Joffrey Ruggeri