



Stéphane HISSLER
Président de FloriRail

FloriRail a 15 ans cette année.

Quel triste anniversaire !!!

Comme premier cadeau :

Le démontage des voies ferrées secondaires du Heissenstein et de Guebwiller Marchandises

Les rails ont été démontés pour être vendu à la ferraille !!! (Voir lettre de RFF)

On a du mal à croire qu'il existe encore des dinosaures qui pensent à supprimer des voies ferrées !!!

Puis le deuxième cadeau :

Prenez le bus, après on

verra (Voir le texte du Sénateur Huber HAENEL)

C'est vraiment incroyable. Nous avons l'impression d'entendre ce que l'on nous disait lors de la création de FloriRail, en 1991 !

De plus, nous avons l'impression qu'il faut rappeler que notre vallée est aussi en Alsace, mais malheureusement pas dans le Bas-Rhin

C'est pourquoi, FloriRail demande la création d'une enclave Bas – rhinoise autour de Sultz et Guebwiller !

Pour les 15 ans de FloriRail, nous avons proposé aux élus de prendre la parole dans le FloriRail Infos. Entre temps, est survenu le démontage des rails.

Alors vous pourrez voir, leurs propos pour les 15 ans, les courriers échangés suite au démontage et les photos du démantèlement.

Nous tenons encore à remercier **les élus locaux** pour leurs participations et leurs engagements avec force pour le retour du train. Merci à eux !

Que doit-on croire, les promesses des uns ou les actions des autres ?

A vous de juger !!!



Daniel WEBER

Maire de la Ville de Guebwiller

Conseiller Général du Canton de Guebwiller

« C'est bien volontiers que je prends la plume aujourd'hui pour m'exprimer dans le cadre du bulletin d'information spécial édité dans le cadre du 15ème anniversaire de la création de l'Association FloriRail. Je souhaiterais tout d'abord dans mon propos, adresser à FloriRail, toute mes félicitations et mes encouragements pour la qualité du travail accompli dans le passé et celui qu'elle réalise dans le présent. Un travail en profondeur, sérieux et pertinent pour militer en faveur de la réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller – Sultz – Guebwiller, but principal poursuivi par l'Association.

La parfaite organisation de votre forum les 18 et 19 septembre 2004 à la MAB à Sultz est une excellente illustration de la capacité de FloriRail à mobiliser tous les partenaires de cet important projet.

Ensuite j'aimerais adresser un hommage appuyé à M. Charles HABY, maire honoraire de la Ville de Guebwiller, qui à travers son action obstinée durant ses différents mandats électoraux a permis de maintenir la voie ferrée jusqu'à Guebwiller et à éviter son démantèlement.

Pour finir, je souhaiterais assurer aux responsables de FloriRail du soutien indéfectible du Maire et de sa Municipalité, du Conseil Municipal, pour la poursuite de ce combat difficile. La réouverture de cette liaison ferroviaire ne pourra se faire que grâce à l'action conjuguée des nombreux acteurs de ce projet.

Je m'y emploie sans relâche, de concert avec les autres collectivités locales et j'ai bon espoir que des études approfondies, qui sont le préalable indispensable à la suite du projet, ainsi qu'une 1ère tranche de travaux, seront réalisés dans le cadre du prochain Contrat de Plan. J'y veille personnellement notamment à travers mes contacts réguliers et répétés avec le Président du Conseil Régional Adrien ZELLER et son Vice – Président le Sénateur Hubert HAENEL.

Avec votre association dirigée par son remuant Président Stéphane HISSLER et grâce à son travail opiniâtre, nous surmonterons ensemble les obstacles pour sortir du tunnel et mettre ce projet sur la bonne voie. Je souhaite à FloriRail un excellent anniversaire. »



Etienne BANNWARTH

Conseiller Général du Canton de Sultz

« La desserte de Mulhouse – Bollwiller – Sultz – Guebwiller, un atout indispensable à notre bassin de vie !

Je soutiens sans réserve l'action citoyenne de l'association FloriRail qui milite à juste titre pour la réouverture de la ligne ferroviaire **Bollwiller ↔ Heissenstein** (9km). Cette ligne pourrait desservir un bassin de vie de près de 40 000 habitants, ainsi que l'Ecomusée d'Alsace et le futur Bioscope qui, je le rappelle sont tous deux situés dans mon canton.

Strasbourg, lundi 3 avril 2006

Monsieur Daniel WEBER
Conseiller Général du Haut-Rhin
Maire de Guebwiller

73, rue de la République
BP 159
68503 GUEBWILLER cedex

Direction régionale Alsace
Lorraine Champagne-Ardenne

Objet : travaux en gare d'Heisenstein

Monsieur le Maire,

Vous avez bien voulu me faire part, ce vendredi 31 mars, de votre surprise et de votre interrogation à l'occasion de travaux de dépose de voies de chemin de fer effectués en gare d'Heisenstein à Guebwiller, aujourd'hui désaffectée.

Ainsi que vous le rappelez dans votre courrier, le Comité de site, sous la Présidence de M. le Sénateur HAENEL, a marqué à diverses reprises son intérêt pour la poursuite des études d'une réactivation de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Par courrier du 3 mars dernier, le Président de la région Alsace vous a confirmé cet intérêt.

Réseau Ferré de France est depuis l'origine et dans ce contexte d'autant plus attentif à la préservation des emprises ferroviaires.

Croyez bien que je regrette très sincèrement dès lors le manque d'information qui semble avoir accompagné les travaux précités.

Je souhaite vous apporter, à posteriori et en lien avec la SNCF, les quelques précisions nécessaires qui seront de nature, je l'espère, à vous rassurer plus complètement sur la tenue des engagements pris.

L'opération conduite par la Direction régionale SNCF de Strasbourg s'inscrit dans un programme national de reprise et de valorisation de matières devenues inutiles ou obsolètes. L'ensemble de ces « récupérations », agrégé au plan national, constitue un apport financier budgétaire accessoire à l'activité de maintenance de l'infrastructure ferroviaire par RFF.

Dans le cas présent, l'opération de dépose a concerné environ 330 mètres de voies localisés dans l'ancienne gare, correspondant aux voies de service 4 et 6 ainsi qu'à la première partie d'un ancien embranchement, toutes installations qui ne sont plus opérationnelles depuis 1992.

Il convient d'ailleurs de préciser qu'en cas de réouverture de la ligne, une bonne part sinon la totalité des constituants de la voie serait à renouveler, ainsi que cela a pu être évoqué lors de précédentes réunions.

Il est enfin important de souligner que l'intégrité de la voie principale et de la plateforme ferroviaire a été maintenue.

Nonobstant ces différentes précisions, je ne peux que vous réitérer nos plus sincères excuses pour ce défaut d'information.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Philippe LAUMIN


Directeur régional

Permanence de FloriRail :

Chaque samedi de 10h30 à 12h00 à Ecomusée de Ungersheim.

Entrée Taverne – Première maison à droite au premier étage.



François GRUNENBERGER Maire de Lautenbach – Zell

« Je vous remercie de m'avoir sollicité pour donner mon avis sur le retour du train dans le Florival. Il va de soi que toutes les alternatives au transport routier et au transport individuel retiennent mon attention. **Le rail est**

une solution incontournable, cela d'autant plus que la ligne existe. Il faut néanmoins le faire vivre, le rendre moderne pour inciter les administrés à l'utiliser, trouver des solutions pour le rapprocher des services, assouplir les horaires etc.

Je suis sûr que votre association a déjà pensé à tout cela. Je vous encourage à continuer à œuvrer dans ce sens et vous félicite pour vos convictions et vos actions »

*Vous savez que je suis très à l'écoute des besoins et préoccupations de la population. Je suis donc très favorable aux transports publics collectifs de passagers par le rail, en particulier surtout en termes d'environnement. C'est quand même plus propre que la voiture. En outre, **c'est un projet structurant pour un développement durable de notre bassin de vie** dont la situation économique et sociale est plus que difficile.*

Aussi je ne peux qu'appuyer avec la plus ferme volonté, la démarche d'utilité publique de l'association FloriRail qui milite en faveur du transport collectif par le rail et particulier la remise en service de notre ligne.

Alors avec d'autre, je m'insurge contre le travail de sape de certains qui veulent ruiner les efforts des partisans de la réouverture de cette ligne, en faisant démonter des infrastructures qu'ils dénomment des « délaissés ferroviaire »...

*Après des promesses faites ici et là à maintes reprises d'engager une étude sérieuse et approfondie pour la réouverture de cette ligne, il nous faut à présent du concret, c'est-à-dire des décisions. Notre ligne me semble aussi nécessaire que celles en service dans les vallées de Thann, de Munster ou du côté de Saverne. En ce qui me concerne, je demande carrément **que la réouverture de la ligne soit enfin inscrite au prochain Contrat de Plan Etat – Région.***

*En espérant être enfin entendu à la fois par la Région Alsace dont le transport par chemin de fer est une des compétences majeures, la SNCF et Réseau Ferré de France. **Notre bassin de vie, ce joli petit coin du Haut-Rhin en a bien besoin.** »*

Une Locomotive à Vapeur sur le Carreau Rodolphe à l'Ecomusée



Durant le week-end du 22 et 23 avril dernier, nos amis du Chemin de Fer Touristique du Rhin ont animé la Carreau Rodolphe avec la locomotive à vapeur construite par Fives-Lille en 1923 à l'Ecomusée d'Alsace.

Durant toute la saison estivale, une exposition est présentée dans l'ancienne gare de Bollwiller situé dans le village de l'Ecomusée. Elle retrace l'histoire de différentes lignes de chemin de fer dans le Haut-Rhin.





Michel SORDI
Député du Haut-Rhin

« Je tiens à rendre, à l'occasion du quinzième anniversaire de l'association FloriRail, un hommage soutenu à cette association, qui sous l'impulsion de son Président et de son comité, œuvre sans relâche en faveur de la réouverture de la ligne entre Mulhouse et le Florival.

Durant toutes ces années, réunions, colloques, manifestations, se sont multipliées pour défendre cette cause, ce qui représente un travail considérable.

Etant moi-même convaincu que l'activité se développe autour des voies de communication, il me paraît important que puisse renaître cette ligne. C'est un enjeu qui a son importance dans la stratégie de revitalisation économique du secteur.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic routier nécessite de développer des solutions alternatives complémentaires de transport pour désengorger les axes routiers et le train en fait bien entendu partie.

Enfin, tenant compte de l'évolution des coûts des énergies, les transports en commun retrouvent un intérêt économique pour les usagers de tout premier plan.

Aussi je sais pouvoir compter sur le Président de Région Adrien ZELLER pour défendre ce projet dans le cadre du schéma régional des transports.

Je réitère mon soutien au comité dans son combat et lui souhaite la réalisation dans un proche avenir de son projet. »



Martine Diffor
Conseillère Régionale d'Alsace

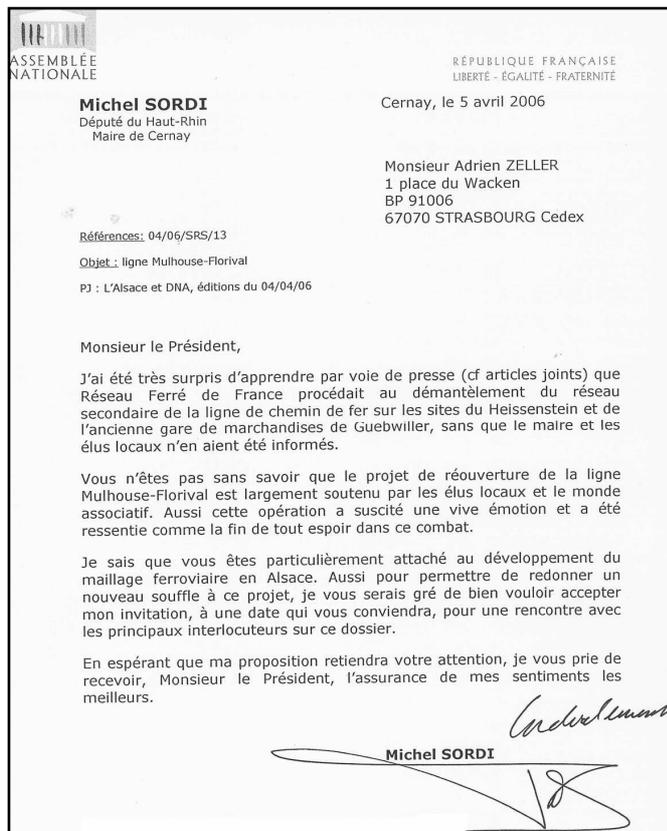
« Développer le rail : une nécessité et une urgence

Le TGV Est Européen arrivera en Alsace au mois de juin 2007 et le TGV Rhin-Rhône, dont le financement vient enfin d'être bouclé, desservira notre région à l'horizon 2012.

Chacun se réjouit de l'arrivée de la grande vitesse en Alsace. Elle réduira considérablement les temps de parcours entre les villes alsaciennes et les grandes métropoles françaises et européennes en outre, si (et seulement si) des mesures d'accompagnement sont prises en amont, le TGV sera un outil de développement et de dynamisme. Il contribuera à relancer notre économie et à développer l'activité touristique sur l'ensemble du territoire régional.

Mais la grande majorité des Alsaciens n'utilisera le TGV qu'occasionnellement, voire exceptionnellement. Au quotidien, ce dont la plupart d'entre nous a besoin, c'est un moyen de transport pratique, sûr et bon marché pour se rendre à son travail, faire ses courses ou accéder aux services publics. « Pratique, sûr et bon marché » : trois caractéristiques qui ne s'appliquent plus à la voiture ! De plus en plus d'Alsaciens ont par ailleurs conscience des risques que font peser sur notre santé et notre environnement les pollutions et nuisances liées aux déplacements routiers. Ils adoptent, autant que faire se peut, des comportements responsables et « citoyens ».

Les transports collectifs et, parmi eux, le TER, constituent l'outil d'aménagement équilibré et durable du territoire par excellence. Au nom de l'égalité entre les territoires et entre les citoyens, chaque Alsacien, où qu'il habite, devrait y avoir accès facilement.



Grâce au volontarisme des Régions et à la motivation de la SNCF et de ses cheminots, la régionalisation du transport ferroviaire, expérimentée dès 1997 en Alsace, a eu des effets extrêmement positifs : renouvellement et modernisation du parc de matériel roulant, rénovation des gares, augmentation des dessertes et meilleure adéquation entre l'offre et la demande ; autant d'éléments qui ont conduit à une hausse significative de la fréquentation.

Mais beaucoup reste à faire et le développement du rail, dans un cadre qui doit rester public, paraît aujourd'hui d'autant plus urgent que l'on sait que les ressources pétrolières se font rares (et donc chères) et que notre planète étouffe sous l'effet des gaz à effet de serre. Nos modes de vie et notamment de déplacement doivent changer rapidement. Pour y parvenir, l'Etat doit, au-delà des grands discours sur le développement durable, mobiliser les moyens financiers nécessaires pour accompagner les Régions plutôt que de se défausser sur elles !

La demande des habitants de la vallée de Guebwiller, relayée par l'association « FloriRail », s'inscrit dans ce contexte. Cette revendication est bien entendu légitime et doit être soutenue. Fermée en 1996, la ligne Mulhouse – Bollwiller – Soultz – Guebwiller – Heissenstein doit être réouverte au transport des voyageurs, mais aussi des marchandises. Elle permettra non seulement aux 30 000 habitants de la vallée de disposer d'un mode alternatif à la voiture, mais attirera aussi de nouvelles entreprises dans la zone d'activités et développera l'activité touristique du territoire.

Une étude approfondie et une première tranche de travaux doivent pouvoir s'inscrire dans le « Contrat de Projet Etat-Région » 2007-2013. Selon le calendrier extrêmement serré fixé par l'Etat, le contenu de ce contrat doit être défini d'ici la fin de l'année. Pour ce faire, les discussions entre l'Etat, la Région, le Département et les principales collectivités territoriales seront ardues dans un contexte financier difficile. **Pour espérer aboutir, la mobilisation des habitants et des élus de la Vallée du Florival devra donc être à la hauteur de l'enjeu. »**



- Conférence -

En ligne avec le futur

**Samedi 27 mai 2006 à 16h00
A la Nef des Jouets de Soultz**

**FloriRail
Tour d'horizon des TGV
à travers le monde**

**Réseau Ferré de France
La construction de la ligne à grande
vitesse du TGV Est Européen**

Entrée Libre

**Pour les personnes qui souhaitent visiter la Nef
des Jouets, rendez - vous à 14h30
Inscription pour la visite au 06 17 11 41 55**

Passage de la RN 83 : Qui et combien ?

La suppression d'un passage à niveau, s'accompagnant de la construction d'un ouvrage d'art, se situe entre 2 et 6 millions d'euros en zone rurale.

A chaque fois, l'Etat, RFF et les collectivités locales – Région, Conseil Général, commune – se partage l'addition. Avec une distinction essentielle en cas de passage « préoccupant ».

A titre d'information, le budget 2006 de la Région concernant le transport est de **225,2 millions d'Euros**.

La suppression d'un passage à niveau tel que celui de la RN 83, représente entre **0,9% et 2,7%** du budget annuel 2006 des transports de la Région Alsace.

Sources : Rail & Transport - Site de la Région Alsace
www.cr-alsace.fr



Charles HABY
Maire Honoraire de la Ville de Guebwiller

« Je voudrais souhaiter un bon anniversaire à FloriRail ainsi que courage et ténacité à l'ensemble de ses membres actifs.

Puis, je tiens à vous remercier des paroles élogieuses, que vous avez eues à mon égard, à propos de la sauvegarde de la voie ferrée... dans l'un de vos derniers FloriRail Infos et, cela m'a fait grand plaisir.

En effet, s'il n'y avait pas eu Messieurs les Maires Lehmann de Bollwiller, Birgaentzle de Soultz et Haby de Guebwiller la voie ferrée n'existerait plus jusqu'au Heissenstein. »



Richard LASEK Maire de Bollwiller

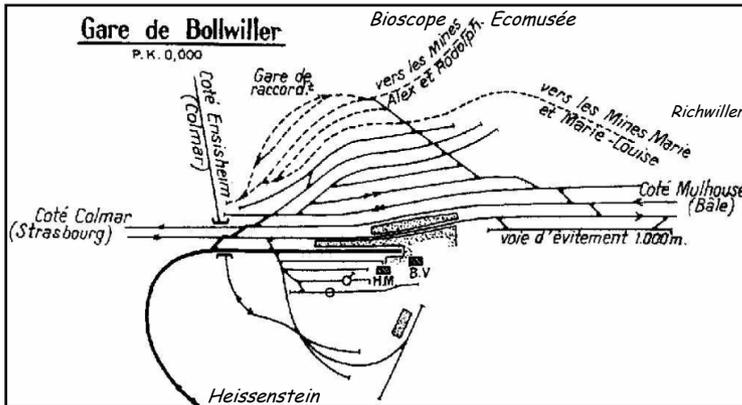
« Idéalement placée au centre du département du Haut-Rhin, Bollwiller bénéficie d'atouts non négligeables, par son site tout d'abord, puis par les voies de communication qui l'irriguent :

- 1) Les grandes voies de circulation, la RN 83 pour l'axe nord↔Sud, les RD 429 et la pénétrante du Florival pour l'axe Est↔Ouest,
- 2) La voie ferrée Mulhouse↔Strasbourg.

Notre gare représente la jonction, entre la dorsale nord↔sud et les embranchements actuels ou anciens :

- La ligne à présent disparue vers Colmar, via les communes de la Hardt,
- La ligne vers le Florival dont l'emprise est sauvegardée jusqu'au Heissenstein,
- La ligne privée MDPA Richwiller↔Bollwiller également préservée,
- La desserte de l'Ecomusée réalisé en partie,
- Et celle du Bioscope qu'il reste à définir.

Son avenir se construit et se dessine à l'image des ces constats et la réouverture de la ligne vers Guebwiller participera de cette évolution et de cette montée en puissance déjà entamée. De nouvelles perspectives liées au développement des lignes à grandes vitesses, l'arrivée très prochaine du TGV à Mulhouse, notre entrée à la Communauté d'Agglomération de



Mulhouse Sud Alsace qui assure la compétence transport, vont non seulement favoriser le rôle plurimodal de notre gare, mais permettre à toutes les communes environnantes de bénéficier de relations plus rapides, dans un cadencement plus harmonieux et plus fourni de correspondances et plus respectueux de notre environnement. En relation constante avec l'association FloriRail, depuis notre arrivée, nous ne cessons de défendre le développement des transports en commun en général et du transport ferroviaire en particulier, dans toutes les instances où nous intervenons, en lien étroit avec les bénévoles de l'association.

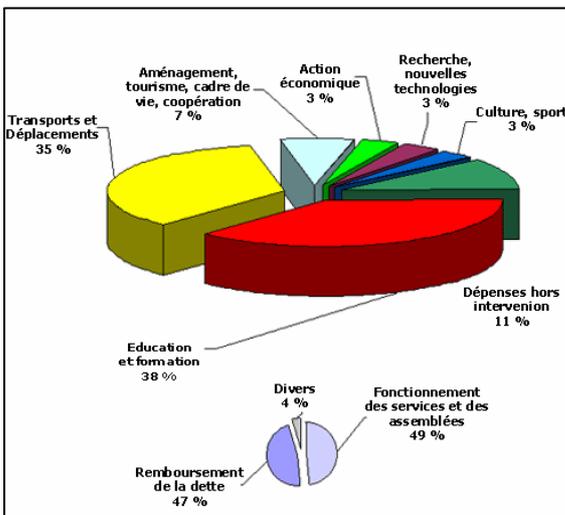
L'horizon s'éclaircit, les signes encourageants d'un développement se dessinent. Nos nombreuses sollicitations à la Région Alsace ont abouti à la création d'un Comité de Site. Le baptême commun de deux autorails TER aux armes de Guebwiller et de Bollwiller, marque la volonté partagée de réussir la réouverture de la ligne. Le trafic voyageur progresse régulièrement. Les problèmes de stationnement aux abords de la gare en attestent. L'élargissement du parking reste primordial. La gare joue pleinement son rôle attractif.

L'arrivée du TGV, l'année prochaine créera des arrêts supplémentaires. La Région Alsace a voté un crédit de 0, 11 millions d'euros pour la modernisation de la gare. Elle devrait permettre la traversée complète des voies pour tous les utilisateurs dont les personnes à mobilité réduite, pour la desserte vers l'Ecomusée et le Bioscope.

Le Pays de la Région Mulhousienne comprenant 39 communes a inscrit pour 150 000 euros, dans son budget 2006, pour l'étude des possibilités de réutilisation des installations ferroviaires des MDPA, comprenant dans ses objectifs d'action les futures dessertes, dont celle vers Guebwiller. Cette 3^{ème} voie sur la dorsale ouvrira de nouvelles perspectives de développements et d'aménagements pour tout le territoire.

Nous partageons la déception de tous les défenseurs de la ligne du Florival, devant l'arrachement en catimini des rails au Heissenstein et nous nous élevons contre la peu de considération des décideurs, pour les associations de proximité et les collectivités, qui feront **aboutir l'indispensable et incontournable inscription de la réouverture de la ligne vers Guebwiller, au prochain Contrat de Projet Etat Région**, seul garant avec la sauvegarde de l'emprise foncière de la voie de la poursuite du projet. Nous continuerons d'intervenir dans ce sens. »

Budget dépenses de la Région Alsace pour l'année 2006



Dépenses : Budget 2006 de la Région Alsace	En millions d'Euros
Dépenses d'intervention	570, 8
Transports et Déplacements	225,2
Education et formation	237,7
Aménagement et cadre de vie	42,8
Action économique	21,3
Recherche, Transfert de technologie	21,7
Culture-Sport	22,1
Dépenses hors intervention	70,1
Fonctionnement des services et des assemblées	33,7
Reboursement de la dette	33,3
Divers	3,1

DEMANTELEMENT DES VOIES FERREES :

Si, comme nous, vous avez été outrés et choqués par le démantèlement des voies ferrées secondaires de la gare du Heissenstein et de l'ancienne gare de marchandises de Guebwiller, voici les 3 adresses utiles, où il pourrait être bon de dire votre façon de penser :

Monsieur Adrien ZELLER
Président du Conseil Régional d'Alsace
1, place du Wacken
BP 91 006
67 070 STRASBOURG Cedex

Monsieur Hubert HAENEL
Vice Président du Conseil Régional d'Alsace
20A, rue Berthe Molly
68 000 COLMAR

Réseau Ferré de France
Monsieur le Directeur Régional
15, rue des Francs Bourgeois
67 000 STRASBOURG

SNCF
Madame la Directrice Régionale
3, boulevard du Président Wilson
67 000 STRASBOURG



Préservation des emprises de la voie ferrée ?



A vous de juger ! La plateforme sous la voie ferrée s'effondre dans la Lauch, avant la gare du Heissenstein !



Jean-Marie BOCKEL
Maire de Mulhouse
Sénateur du Haut-Rhin
Président du SITRAM

Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne

« Depuis que j'ai initié l'idée du tram-train en Haute-Alsace, c'est-à-dire depuis 1995, la réflexion sur la desserte du Florival a toujours été présente. »

En dix ans, la desserte de Bollwiller s'est améliorée à l'initiative de la Région. La gare de Bollwiller devient un nœud d'intermodalité encore renforcé par son intégration dans la communauté d'agglomération Mulhouse Sud-Alsace, et de ce fait même, dans le SITRAM. Des tarifs combinés train – bus urbains mulhousiens – tramway sont attractifs pour les déplacements quotidiens ou occasionnels depuis cette station au débouché du Florival.

La vallée voisine de la Thur va bénéficier, par étapes, d'un tram-train en liaison directe avec le centre de Mulhouse. La réussite commerciale de cette amélioration de desserte ferroviaire sera déterminante pour le déclenchement d'autres projets.

La vallée de Guebwiller et son agglomération urbanisée est tournée – et c'est une chance – à la fois vers Colmar et Mulhouse. Faut-il reconstituer une continuité ferroviaire seulement vers Mulhouse au moyen d'un tram-train ? C'est en tous cas une perspective à même de mobiliser les énergies locales en faveur du ferroviaire.

C'est à la Région Alsace de dégager des priorités en fonction par exemple des projets de redynamisation économique de la Vallée de la Lauch.



Photo : Alain Masson

En tout état de cause, une étude prospective commune Région/SITRAM en cours d'achèvement sur l'évolution future des réseaux de transport en commun en site propre souligne une nouvelle fois l'intérêt du projet de liaison Mulhouse - Bollwiller - Guebwiller.

Le rôle de FloriRail est sûrement de continuer à alimenter la réflexion jusqu'à ce que des possibilités financières se dégagent dans un contexte très contraint. D'une façon ou d'une autre, les collectivités et les employeurs devront prendre le relais. Au-delà de la réflexion technique, il y a une nouvelle culture institutionnelle à développer. Je veux enfin exprimer mon soutien à un travail inlassable de sensibilisation et de mobilisation mené par le FloriRail depuis 15 ans et grâce auquel tout reste possible. »



Hubert HAENEL

Vice - Président du Conseil Régional d'Alsace

Sénateur du Haut - Rhin

Président de la Commission des Transports, Grands équipements et prospective territoriale

« Dès la fin des années 1980, les Elus régionaux avaient mesuré les enjeux du transport collectif ferroviaire, qui avaient conduit à la mise en œuvre du TER200, et à la décision de porter le financement des premières modernisations des lignes régionales principales (Strasbourg-Haguenau-Nord de l'Alsace et Mulhouse-Thann-Kruth en 2000) dans le cadre des contrats de plan Etat-Région. »

Depuis que la Région Alsace est Autorité Organisatrice du service public de transport régional de voyageurs, le TER Alsace n'a cessé d'être modernisé : des trains plus nombreux et plus confortables circulent sur les lignes régionales ; les gares sont plus accueillantes ; les tarifs se révèlent chaque jour plus attractifs.

Les résultats sont là : une fréquentation de voyageurs toujours à la hausse avec, par rapport à 1997, plus de 64% de trains supplémentaires par jour et une hausse de 50% de la fréquentation, dont près de 6,5% de nouveaux voyageurs sur la seule année 2005.

La modernisation du TER Alsace se poursuit, puisque la Région s'est résolument engagée en faveur de la mise en œuvre, par phases successives, des deux projets de tram-train alsaciens, avec la 1^{ère} étape du projet de tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges (60 M€ d'investissements) qui se traduira par la mise en place fin 2008, en attendant l'interconnexion avec le réseau du tramway de Strasbourg, d'une offre TER fortement cadencée qui desservira en particulier toutes les 15 min l'aéroport international de Strasbourg. La 1^{ère} phase du projet de tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur (140 M€ d'investissements verra quant à elle le lancement, fin 2010, d'une desserte en matériel tram-train de Thann-Nord au centre de Mulhouse. Il s'agit là du premier véritable tram-train interconnecté de France.

L'arrivée prochaine du TGV Est-Européen va nécessiter la refonte des horaires de tous les TER à partir de juin 2007, en vue d'offrir un service homogène et cohérent sur le territoire, renforcé pour certaines lignes, donnant accès à la grande vitesse à partir de toutes les gares alsaciennes grâce à de bonnes correspondances entre TER et TGV. Les gares de Strasbourg, Colmar, Mulhouse, ainsi que celle de Saverne font l'objet d'importants travaux d'aménagement pour accueillir dans les meilleures conditions les TGV et les TER. En ce qui concerne le TGV Rhin-Rhône, le financement de la 1^{ère} phase de la réalisation de sa branche Est vient d'être bouclé avec l'accord de l'ensemble des partenaires. Son arrivée en Alsace est prévue en 2011. Ainsi, l'Alsace entrera pleinement dans l'ère de la Grande Vitesse ferroviaire !

Paris, le 4 avril 2006
N/Ref. : P/AD/060404



Monsieur le Directeur,

Je me permets de réagir suite au démantèlement des voies ferrées secondaires à l'ancienne gare du Heissenstein.

Je ne comprends vraiment pas que l'on procède à ces démantèlements au moment où l'on discute de la réactivation de la ligne Mulhouse-Heissenstein et ceci sans en informer les principaux concernés.

Je m'interroge sur les objectifs de ces travaux qui correspondent, c'est le moins que l'on puisse dire, à une « fausse manœuvre ».

En attendant les explications réelles de ce démantèlement, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Hubert HAENFLI

Cette augmentation du nombre de circulations n'est pas cependant sans conséquences sur l'exploitation du réseau ferroviaire toujours plus sollicité, qui est aujourd'hui saturé à certains moments. Des travaux prioritaires se révèlent donc déjà indispensables pour améliorer la capacité du réseau et permettre la circulation de l'ensemble des trains. Ainsi, les équipements prévus à Mommenheim doivent être opérationnels dès 2007 pour l'arrivée du TGV. La création de la 3^{ème} voie en plaine d'Alsace permettra quant à elle d'enfin développer les dessertes omnibus très contraintes et achever le cadencement du TER200.

Evidemment, ces actions engagées et soutenues par la Région Alsace nécessitent un effort financier considérable de la collectivité qui implique inévitablement des choix, choix qui peuvent s'avérer difficiles. De nouveaux défis sont également à relever : l'ampleur de la tâche à accomplir est évidente, d'autant que les financements nécessaires restent à trouver. En effet, la

poursuite de la modernisation du réseau ferroviaire reste à mener, particulièrement les extrémités de lignes (vallée de la Bruche, Piémont des Vosges, Niederbronn, Wissembourg) dont les modestes caractéristiques sont totalement obsolètes compte tenu des besoins actuels et futurs. Enfin, dans un contexte de plus en plus exacerbé de la nécessité d'un véritable développement durable, l'expansion du réseau ferroviaire régional.

A ce titre, la ligne Bollwiller-Guebwiller vient immédiatement à l'esprit. J'ai toujours été convaincu de l'utilité future de cette ligne. La Région Alsace a d'ailleurs rappelé à plusieurs reprises son intérêt pour cette ligne. Ainsi, la Région avait piloté en 2001 une première étude de faisabilité qui avait conduit notamment à demander à RFF la préservation de l'intégrité des emprises de la ligne en vue d'une réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs. L'intérêt de la poursuite des études préliminaires a également été confirmé lors de la réunion du Comité de Site de Bollwiller du 19 décembre 2005, **études que la Région va prendre en charge**. On ne peut que constater que ce projet progresse, mais c'est une démarche de longue haleine, comme toute réouverture ou modernisation de ligne. L'utilité de la ligne Bollwiller-Guebwiller n'est aujourd'hui plus à démontrer, même si plusieurs années seront nécessaires à sa réouverture. **En attendant, le transport collectif existe déjà dans le Florival au travers d'une ligne d'autocars*. Sa promotion et son développement peut être un premier pas vers le retour du rail dans la vallée.** »

* Note de FloriRail : « On croit rêver »

FloriRail

Association pour la réouverture de la liaison ferroviaire
Mulhouse – Bollwiller – Soultz – Guebwiller – Heissenstein

**Si vous n'avez pas encore réglé
votre cotisation pour 2006
Pensez y !**

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Date : _____

Signature :

J'adhère à FloriRail pour 2006

Je renouvelle mon adhésion

Membre de soutien 15 €

Membre actif 15 €

Membre bienfaiteur 20 €

Entreprise 40 €

Famille 20 €

Je désire être informé des sorties de FloriRail

Bulletin de cotisation à renvoyer avec votre règlement à l'ordre de FloriRail à :

Association FloriRail
Cotisation 2006
4, rue des Boulangers
68 500 GUEBWILLER