



A l'occasion de son dixième anniversaire, l'association pour la promotion de la ligne Colmar-Metzeral (APCM) avait organisé ce lundi de Pentecôte une excursion ferroviaire entre les Vosges et la Forêt-Noire. De Metzeral à Volgelsheim (notre photo), les 250 participants avaient pris place à bord de trois autorails régionaux X-73500, de magnifiques automoteurs commandés par la Région en 38 exemplaires et qui desservent depuis quelques mois les vallées de Thann et de Munster. Hélas, on n'est pas près de les voir dans le Florival. En effet, la réhabilitation de la ligne Bollwiller-Guebwiller semble être à des années-lumières des préoccupations de la Région et, dans le meilleur des cas, le jour où cette ligne sera enfin réouverte, ces autorails auront été retirés du service depuis longtemps déjà. *(photo PB)*

Le train de Pavlov

Tout le monde connaît Pavlov, son chien et sa célèbre expérience, qui est la parfaite illustration du réflexe conditionné. Ce type de conditionnement est bien sûr transposable à l'homme. Ainsi, il y a dix ans, lors des débuts de FLORIRAIL, il était possible de faire le test suivant : prenez un quidam, regardez-le droit dans les yeux, et demandez-lui : « le train? ». Neuf fois sur dix, la réponse fusait : « C'est pas rentable! ». Pourquoi? Parce qu'à l'époque, celle du « Tout-TGV », on imposait cette vision du train! En dix ans, fort heureusement, les choses ont bien changé. En effet, à la SNCF, les mentalités ont beaucoup évolué - et dans le bon sens! Et dans les régions, surtout en Alsace, il existe aujourd'hui une volonté de plus en plus marquée de parvenir à l'indispensable rééquilibrage rail-route. Mais à Guebwiller, le temps semble s'être arrêté. Ainsi, ce 26 juin, lors de la deuxième réunion du comité de pilotage de l'étude de faisabilité pour la réouverture de la ligne du Florival (pourtant présidée par le sénateur Hubert Haenel, premier vice président du Conseil Régional d'Alsace), les considérations du genre « le train c'est cher, c'est pas rentable, c'est pas pratique, tout le monde a sa voiture et autres poncifs de la même veine) ont constitué le menu du jour. Nous ferons dans notre prochain numéro un compte-rendu détaillé de cette réunion décevante et qui n'augure rien de bon pour l'avenir. Disons simplement que la montagne de l'étude de faisabilité a accouché d'une toute petite souris dont les chances de survie paraissent bien minces. Seules les estimations du coût de la réhabilitation de nos 10 km de voie, et celles des temps de parcours entre Guebwiller et Mulhouse sont à la hauteur de cette montagne : elles sont totalement abracadabrantesques... Tout se passe donc comme si, pour une raison qui nous échappe, on avait commencé à conditionner les esprits en vue de nous faire admettre que ce qui est valable pour tous les autres Alsaciens n'est en fait pas applicable aux habitants de Guebwiller et de sa vallée le Florival. « Monsieur s'il-vous-plaît les trains pour Guebwiller? Circulez : dans cette partie de l'Alsace, il n'y a rien à voir! ».

FLORIRAIL actualités

- **Début mai**, nous intervenons pour éviter que le pont des MDPa situé à l'entrée de Bollwiller et emprunté par la ligne Richwiller-Bollwiller (cf FI 34) ne soit détruit. En effet, pour des raisons de sécurité, les MDPa comptait le faire démolir, entraînant ainsi une solution de continuité entre leur réseau privé et la voie menant à l'Ecomusée. Par la suite, ce réseau ferroviaire pourrait être utilisé par les trans-trains desservant le Florival, d'où notre action. Au cours d'une réunion qui s'est tenue à l'Ecomusée le 14 juin et à laquelle participaient les principaux intéressés, un sursis à la démolition du pont a pu être obtenu. A présent, il s'agit de trouver rapidement un nouveau propriétaire pour cet ouvrage, ainsi que pour le tronçon compris entre l'ancienne mine Marie-Louise et la gare de Bollwiller, voie dont les MDPa n'a plus l'utilité.

- **26 mai 2001 : un président en gare** : le président de l'Assemblée Nationale, Raymond Forni, inaugure l'ancienne gare de Bollwiller reconstruite à l'Ecomusée d'Alsace. Le premier étage de cet ancien bâtiment-voyageurs abrite à présent des locaux de l'Association pour le Crédit et l'Épargne des Fonctionnaires (ACEF), qui est à l'origine de cette reconstruction particulièrement réussie. C'est de cette gare que partiront, dans un avenir maintenant proche, des trains à destination du Carreau Rodolphe et, dans un deuxième temps, de la gare SNCF de Bollwiller où ils établiront des correspondances avec les TER de la ligne Bâle-Mulhouse-Strasbourg (cf FLORIRAIL info 33 et 34). Lors de sa visite, le Président Forni a été fortement impressionné par l'Ecomusée, une réalisation qui «s'appuie sur la réalité du pays et exprime une forme de solidarité entre les générations».

- **17 juin 2001** : réouverture du guichet de la gare de Munster. «La ligne Colmar-Metzeral compte désormais des trains tous les jours et dispose d'un guichet permanent. Une résurrection sur fond d'aménagement du territoire», pouvait-on lire dans les DNA du 18 juin. Dans le même article, ces propos de Jean-Louis Hoffet, conseiller régional et ardent défenseur de cette ligne : «Ma conviction, c'est que la vraie modernité est un service public performant, accueillant, efficace qui soit tourné vers les clients et usagers». Et L'Alsace de souligner qu'à présent «Munster est relié au reste de l'Europe ferroviaire». Pour nos amis de l'APCM, qui ont commencé leur action en 1991, donc en même temps que nous, c'est un succès sur toute la ligne. De notre côté, force

est de constater que nous n'avons pas avancé d'un pouce. Des freins serraient-ils restés bloqués?

- **22 juin 2001** : nous participons à la deuxième réunion (la première ayant eu lieu le 26 juin 2000...) du «Comité de pilotage de l'étude de faisabilité pour la reprise du transport ferroviaire de voyageurs de la ligne Bollwiller-Guebwiller». Cette réunion est extrêmement décevante (voir p 1). En outre, nous avons la surprise de voir que des membres d'une association de riverains de cette ligne opposés à sa réouverture y ont été conviés. Que les choses soient claires : si les préoccupations concernant les nuisances qui pourraient éventuellement être générées par la reprise d'un trafic sur cette ligne sont compréhensibles (même si elles ne sont pas fondées) la présence à cette réunion des représentants de l'association en question était prématurée. Cependant, à FLORIRAIL, nous sommes à fond pour la concertation et un dialogue constructif. Le seul point positif de cette réunion est l'affirmation d'une volonté de renforcer le rôle stratégique de la gare de Bollwiller, ce que nous avons toujours soutenu. Prenons garde cependant à ce que ce développement ne se fasse au dépend de notre ligne et que, à l'instar de certaines gares TGV implantées en pleins champs, celle de Bollwiller ne devienne «Florival-Betterave».

- **TER 200, 10 ans déjà!** En dix ans d'existence, ces trains ont changé la vie de milliers d'Alsaciens. Quoique passablement défraîchis extérieurement, les TER 200 sont très prisés des usagers. Les nouveaux autorails X73500, introduits cette année sur les lignes radiales connaissent également beaucoup de succès. Utilisés entre Guebwiller et Mulhouse, ils seraient très vite appréciés des Florivaliens, des Sultzziens et de tous ceux - ils sont nombreux - qui ne savent pas très bien comment faire pour se rendre dans notre belle vallée, autrement que par la route.

- **début juillet** : parution de la nouvelle édition du guide régional des transports. Une fois de plus, Guebwiller et sa vallée sont quasiment ignorés par ce petit ouvrage, dont la préface, signée par Adrien Zeller, président du Conseil Régional d'Alsace se termine par cette phrase : «**Je souhaite que chacun d'entre vous puisse trouver, durant l'année 2001, la qualité de service que vous êtes en droit d'attendre.**».

FLORIRAIL, association pour la promotion et la défense de l'infrastructure ferroviaire du Florival ; siège social : 4 rue des Boulangers, 68500 GUEBWILLER.