

« Bollwiller - Soultz - Guebwiller : Tout le monde descend ! »

S.O.S. voie ferrée...

Un autorail partant de Bollwiller, desservant Soultz, le secteur de la zone industrielle à Guebwiller, la gare de Guebwiller et enfin le haut de la ville à hauteur du Heissenstein : un rêve que cela ? Que nenni ! Pierre Bischoff, président de Florirail y croit dur comme fer. Peut-être pas pour tout de suite, mais dans 10 ou 20 ans, il est convaincu que le vent de l'histoire des moyens de locomotion poussera le rail sur le devant de la scène. De son côté, Charles Haby, maire de Guebwiller, se veut nettement plus réservé : « Si nous arrivons à sauver la voie existante, ce sera déjà un miracle ! Alors une desserte des voyageurs... ». Une réunion publique organisée par Florirail, mercredi soir, a permis de faire le point de la situation. Les oreilles de la SNCF ont dû passablement stifler...

Projection de diapositives commentées baguette à la main, selon un plan très structuré en parties et sous-parties par un Pierre Bischoff un tantinet professoral : on ne pouvait plus rien ignorer sur les objectifs de l'association Florirail créée en avril 91, sur l'histoire de la voie ferrée du Florirail et l'état du réseau ferré en Alsace. Le seul

point faible de la chose étant le faible public drainé ce soir-là. Une quinzaine de personnes, dont le maire de Guebwiller, son premier adjoint Pierre Aulen, le maire de Bollwiller Armand Lehmann, alors que le maire de Soultz était représenté par Richard Armbruster. « Il est étonnant de voir à quel point les gens sont sensibles au pro-

blème du transport en chemin de fer quand on en parle avec eux, mais dès qu'il est question de payer de sa personne, c'est autre chose... », commentait, un brin amer, Jean-Luc Chateaudon, l'un des fondateurs de l'association.

Le but de Florirail est triple : « Sauvegarder la gare de Guebwiller, un bâtiment typique de l'architecture ferroviaire de la fin du XIX^e siècle. Faire en sorte que la voie ferrée longue de 7 km qui relie actuellement Bollwiller à Guebwiller ne soit pas arrachée et le terrain vendu comme l'a décidé la SNCF à partir de 82. Et enfin, rétablir un trafic voyageur à Guebwiller ». Pour ce dernier point, les membres du Florirail donnent en exemple les lignes de Thann et de Munster qui existent encore, preuve que dans le domaine du chemin de fer la transversalité vallée-plaine ne constitue pas néces-

sairement un obstacle. « Il y a sur la ligne Thann-Mulhouse un million de voyageurs par an », note avec enthousiasme Pierre Bischoff.

Le réflexe individuel

Le maire de Guebwiller, lui, se veut plus sceptique : « Nous avons instauré une dizaine de navettes entre Guebwiller et Linthal, avec un prix très compétitif, puisqu'il n'est que de 5 F. Et bien, si je vous disais le nombre de gens qui les prennent, vous seriez surpris. De même pour les lignes par car. S'il n'y avait pas les scolaires et dans une moindre mesure les salariés des entreprises, il n'y aurait quasiment personne. C'est une question de mentalité. Les gens pour se déplacer ont recours à leur voiture individuelle ». Ce à quoi les responsables de Florirail lui répondent en chœur que si un service fonctionnel et un tant soit peu confortable était mis en place, le public suivrait.

En clair, le casse-tête chinois : il n'y a plus d'usagers parce qu'il n'y a plus de desserte valable à moins qu'il n'y ait plus de desserte réelle parce qu'il n'y a plus suffisamment d'usagers intéressés. On peut en discuter pendant des heures...

A Florirail, on croit aux vertus de la discussion lorsqu'elle débouche sur des propositions concrètes. En l'espèce, il s'agit de confier la ligne à un exploitant autre que la SNCF, « cette grosse machine qui ne s'intéresse plus qu'aux TGV et aux grandes lignes », accuse Jean-Luc Chateaudon. Celui-ci pense notamment à une filiale de la Lyonnaise des Eaux qui bénéficie d'une expérience en la matière de gestions des petites lignes.

« Qui payera ? »

Mais pour Charles Haby on n'en est pas encore là. La priorité pre-



Dans une salle Notre-Dame clairsomée, un auditeur-intervenant vigilant : Charles Haby, venu dossier à la main à la réunion publique de Florirail.

mière est d'éviter l'arrachage de la voie ferrée : « Je vous préviens qu'il faudra se bagarrer pour cela », a lancé le maire de Guebwiller, qu'il ne faut pas aller chatouiller sur le dossier du chemin de fer dans le Florirail. Un dossier qu'il a d'ailleurs apporté ce soir-là et dont le volume était conséquent. « Quand je me suis battu en 87-88 pour que trois ou quatre millions de francs soient investis dans différents travaux de consolidation de la voie ferrée, je n'avais pas attendu que vous soyez là pour agir » a-t-il notamment souligné avant de rappeler une nouvelle fois qu'on ne peut pas demander à qui que ce soit, Etat, collectivités territoriales et encore moins un gestionnaire privé de se lancer dans une gestion présentant le profil du gouffre financier sans fond : « Qui payera ? » s'est-il exclamé à plusieurs reprises ce soir-là alors que Pierre Bischoff proposait l'une ou l'autre solution.

Une approche, il est vrai, d'autant plus nécessaire que même sur le plan du trafic marchandises, la tendance n'est pas à la hausse : « NSC ne fait plus que circuler quelques wagons de sable pour la fonderie » reconnaissait Jean-Luc Chateaudon alors que Richard Armbruster indiquait que « c'est toujours le client qui choisit son mode de transport et actuellement la mode est à la route ».

Que cette mode, sous le poids d'une saturation automobile déjà très réelle dans les métropoles régionales, puisse changer à terme, c'est justement ce dont sont convaincus les membres de Florirail. Mais cela suppose évidemment de préserver la voie ferrée en attendant. Casser la voie ? C'est pourtant beau un autorail qui monte dans une vallée...

Serge Hartmann



L'un des objectifs de Florirail : préserver la gare de Guebwiller et relancer le trafic voyageurs. De Bollwiller au Heissenstein, il y a 7 km de voie ferrée. (Photos DNA)