

A toute vapeur

Un projet d'aménagement des abords de la gare de Bollwiller voit actuellement le jour, pour adapter les infrastructures à l'augmentation des flux de voyageurs.

On savait le train dans l'air du temps, hausse du prix des carburants oblige. C'est particulièrement vrai à Bollwiller, dont la gare a enregistré une augmentation régulière de sa fréquentation, en particulier ces dernières années. Ce qui fait d'elle la gare la plus fréquentée du nord de l'agglomération mulhousienne.

De 358 montées et descentes par jour en 2005 à 425 en 2007, selon les comptages de la SNCF. Une fréquentation en augmentation, comme d'ailleurs sur l'ensemble du réseau national, mais très marquée à Bollwiller, surtout très remarquable en raison de l'inadaptation de la gare à une telle fréquentation.

«C'est une gare intermodale qui draine effectivement large, dont le rayonnement est plus que local, en particulier avec les nombreuses personnes qui transitent depuis la vallée du Florival (où un service de navettes routières est organisé entre Guebwiller et la gare la plus proche, à savoir Bollwiller)», confirme Richard Lasek, le maire de Bollwiller, qui, de son côté, estime à 300 le nombre de voyageurs qui transitent tous les jours à Bollwiller contre 180 au début des années 2000.

La gare la plus fréquentée du nord de l'agglomération mulhousienne

Aujourd'hui, elle serait plus que jamais victime de son succès. «Il n'y a qu'un seul accès à la gare, étroit, de surcroît emprunté par les bus, le stationnement y est interdit, le parking trop petit», liste Richard Lasek. La Camsa a cependant mis en route un pro-



L'environnement immédiat de la gare de Bollwiller va faire l'objet de travaux pour une meilleure gestion des flux de circulation. (Photo DNA- Marc Rollmann)

jet d'amélioration des flux d'arrivées et de départs qui prendra en compte le caractère intermodal de cette gare, en partenariat avec le conseil régional et Réseaux Ferrés de France. Un projet qui s'appuie sur l'important potentiel de développement de la gare et de ses alentours lié à la présence d'une ancienne gare de triage des MDP. Le terrain, qui appartient essentiellement à RFF, ne manque donc pas.

Si cette réorganisation aboutit, elle se traduira à terme par la construction d'un parking de 10000 m² (150 places de stationnement) et peut-être l'aménagement d'un autre accès à la gare. «RFF possède un peu moins d'un hectare de terrain, dont une partie est susceptible de

faire l'objet d'une reconversion, via ce projet d'aménagement», confirme Olivier Genevaux, de Réseaux Ferrés de France. Quant à l'autre partie, isolée de la commune par un talus de 3m de haut, RFF continuera d'en assurer le portage foncier, dans la mesure où elle n'est concernée par aucune perspective de valorisation à l'heure actuelle.»

Une ligne Bollwiller-Bollwiller

Pour Bollwiller, les enjeux sont de taille : la gare est susceptible de devenir un petit noeud ferroviaire entre Guebwiller, où le trafic ferroviaire pourrait être relancé dans les prochaines années (il serait notamment question d'une

navette qui relierait les deux gares) et l'Ecomusée, si l'on réactive la ligne de chemin de fer existante entre la gare de Bollwiller et l'Ecomusée via le carreau Rodolphe.

«La construction du village Pierre et Vacances serait une bonne chose si on prenait en compte cette ligne de chemin de fer. Les visiteurs pourraient venir directement en train jusqu'à l'Ecomusée», imagine Richard Lasek. Ce serait aussi un petit clin d'oeil à l'histoire : la gare historique de Bollwiller, aménagée en 1841 sur la première ligne internationale du monde, a été démontée pierre par pierre et reconstruite à l'Ecomusée. On pourrait alors prendre le train de la gare de Bollwiller jusqu'à la gare de Bollwiller...

JF-Ott