



Le train dans la vallée de Thann : un bel exemple de développement qui s'inscrit dans la durée

## Développement durable

L'expression est à la mode mais elle est éloquente, et elle s'applique au transport ferroviaire plus peut-être qu'à toute autre réalisation de l'homme. Ainsi, la deuxième ligne ferroviaire construite en France, celle reliant Mulhouse à Thann, a été inaugurée en 1839. A l'horizon 2003, cette ligne sera la première, cette fois-ci, dans notre pays à accueillir des trains-trams, qui relieront Mulhouse à Kruth. Ces gros tramways, capables de rouler aussi bien sur des rails en pleine rue que sur des voies ferrées classiques, circuleront en alternance avec des trains express régionaux qui effectueront des trajets Thann-Mulhouse-Bâle directs. Dans une autre vallée du Haut-Rhin, celle de Munster, après des décennies d'immobilisme, la modernisation de la ligne Colmar-Metzeral vient de commencer, et, là aussi, un projet de train-tram est dans l'air. Le développement de la ligne du Florival est beaucoup plus chaotique. Grâce à notre train, une petite activité ferroviaire a pu être maintenue, et de ce fait, il n'y a eu aucune interruption de trafic sur cette ligne depuis ses origines. En toute logique, l'étude qui va être lancée par la Région devrait aboutir à la reprise d'un trafic voyageurs entre Guebwiller et Bollwiller. Il sera assuré dans un premier temps par de modernes autorails régionaux de Dietrich puis, quelques années plus tard, par des trains-trams. Car il n'est pas déraisonnable de penser qu'en 2005, la capitale du Florival sera desservie par la deuxième ligne de train-tram de l'agglomération mulhousienne. Guebwiller et sa vallée seront alors intégrés à un vaste, et très performant, réseau ferroviaire. 2005, c'est encore loin, mais pour FLORIRAIL, fondé en 1991, nous sommes peut-être déjà à mi-parcours de notre action.

Depuis sept ans, nous menons notre action en faveur de la défense et de la promotion des rails de notre vallée avec constance, clairvoyance et efficacité. Au début, nous étions souvent pris comme des rêveurs ou des utopistes : c'est de moins en moins le cas actuellement! Par ailleurs, on nous reproche parfois d'être trop discret. Effectivement, nous ne recherchons pas la publicité. A tort peut-être. Néanmoins, à partir de ce numéro de FLORIRAIL info, nous consacrerons plus de place à rappeler les efforts que nous déployons en vue de parvenir à notre objectif principal : le rétablissement d'un trafic ferroviaire voyageurs vers Guebwiller et le Florival. Rappelons quelques événements saillants depuis 12 mois :

- 15 octobre 1997 : le Conseil Régional d'Alsace (CRA), dans un examen sommaire des conditions de reprise du transport ferroviaire des voyageurs au profit de la vallée de Guebwiller" conclut à un potentiel de 1600 voyageurs/jour pour un coût de remise en service de la ligne Bollwiller-Guebwiller estimé entre 50-60 MF et 3 MF de fonctionnement.

- 22 janvier 1998 : M. Zeller, Président du Conseil Régional, propose à la commission permanente de procéder à un appel d'offres restreint pour l'étude de ce qui précède, et d'y affecter une somme de 800 KF.

- 23 janvier 1998 : le Président Zeller confirme que FLORIRAIL participera au Comité de pilotage de cette étude.

- 6 février 1998 : l'appel d'offres est voté.

- 4 mars 1998 : Mme Voynet, Ministre de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, rend visite au train de FLORIRAIL et apporte sa caution

ministérielle à notre projet : "J'en parlerai au Ministre des Transports, M. Gaysot".

- 13 mars 1998 : le Président du District de la Région de Guebwiller, M. Haby, invite FLORIRAIL à participer aux réunions du groupe de travail dans lequel les questions de dessertes occuperont une place importante. Ce groupe de travail se réunit pour la première fois le 17 mars et M. Bent, qui représente FLORIRAIL, expose que Guebwiller est la seule ville moyenne d'Alsace à ne pas être desservie par le rail. Plusieurs intervenants l'appuient vigoureusement!

- 24 avril 1998 : le Sénateur Haenel, premier Vice-Président du CRA, nous confirme par lettre que FLORIRAIL sera associé aux travaux des études des conditions de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller.

- 25 juin 1998 : une équipe d'étudiants de l'IUT de Mulhouse présente un mémoire intitulé : "le tram-train, une chance pour le Florival", qui conclut qu'une liaison ferroviaire serait d'un grand intérêt économique. Plusieurs arguments seront repris et développés dans le numéro de septembre des "Dossiers de l'Echo mulhousien" (cf plus loin).

- 3 juillet 1998 : sur l'invitation de M. Bockel, Maire de Mulhouse, MM Bent et Bischoff de FLORIRAIL sont reçus par M. Thomann, Secrétaire général du SITRAM (syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne), qui les informe de l'état d'avancement du projet "train-tram" de Mulhouse, et notamment des possibilités de desserte de Guebwiller.

- Aout 1998 : FLORIRAIL fait appel à l'association DEFI pour repeindre le toit de la voiture de voyageurs "Alsace-Lorraine". DEFI, association pour le développement local, l'emploi, la formation et l'insertion sociale, occupe l'ancien bâtiment voyageurs de la gare de

Guebwiller. Elle confie ce travail quelque peu périlleux à un jeune peintre qui s'en acquitte de façon parfaite. Par ailleurs, durant tout l'été, des jeunes de notre association ont procédé à divers travaux d'entretien et d'aménagement sur le matériel roulant qui compose notre train, et dans notre local à Soultz.

- 10 septembre 1998 : M. Weiss, Directeur des Transports au CRA, informe FLORIRAIL que l'appel d'offres voté le 6 février sera lancé au courant du 4ème trimestre 1998.

- Septembre 1998 : "Tram-train, un grand projet pour l'agglomération mulhousienne". C'est la titre du cahier de septembre des "dossiers des Echos". En page 9, parmi les extensions envisageables du réseau de base figure Guebwiller, développement prévu "à long terme" (!). FLORIRAIL écrit aussitôt au Maire de Mulhouse, et présente des arguments pour que cette extension soit planifiée pour 2005.

- 7 octobre 1998 : le Président du Conseil Général du Haut-Rhin, M. Georg, écrit à FLORIRAIL : " Pour le projet de tram-train de l'agglomération mulhousienne, dont notre collectivité soutient les études en cours, il apparaît qu'une liaison avec Guebwiller sur l'infrastructure ferroviaire existante pourra effectivement constituer une phase de développement très intéressante du futur réseau tram-train".

Rappel : que celles et ceux qui n'ont pas encore réglé leur cotisation pour 1998 n'oublient pas de le faire! Les cotisations de nos membres représentent en effet la principale source de financement de nos activités.

FLORIRAIL, association pour la défense et la promotion de l'infrastructure ferroviaire du Florival, 4 rue des Boulangers, 68500 Guebwiller.