

# A Guebwiller, la gare attend toujours le train



La guerre de Guebwiller, côté ville, avec sa verrière par où entraient les voyageurs.  
Photo Denis Sollier

L'emprise de la voie ferrée est toujours intacte, autant que la combativité de l'association Florirail et de tous ceux qui, depuis plus de 20 ans, réclament la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller que le dernier train de voyageurs a empruntée en 1969. On serait, cette fois, plus près que jamais d'une réouverture à laquelle les collectivités, Région en tête, ont souscrit. En attendant, la gare, dont rien ne garantit qu'elle reprendra du service en tant que telle, vit sa vie en abritant une association d'aide et de retour à l'emploi.

Les articles de Luc Marck en page 36

# De gare en gare (7) Guebwiller, ou la longue attente de la réouverture

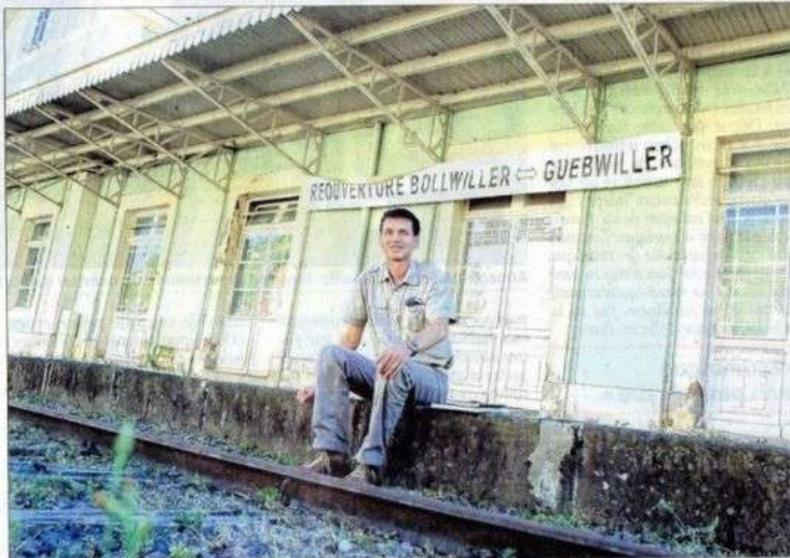
La gare de Guebwiller a bien sûr un passé. Elle a même toujours une existence. A-t-elle un avenir ? On y croit, mais l'attente continue.

Le passé de la gare de Guebwiller se confond avec celui de la ligne Bollwiller-Lautenbach, ouverte jusqu'à Guebwiller en 1870, puis jusqu'à Lautenbach en 1884. Un passé glorieux où, à son apogée, elle enregistrait jusqu'à treize allers-retours par jour entre le fond de la vallée et, à Bollwiller, le raccordement à la grande ligne Strasbourg-Bâle et l'entrée du Bassin potassique.

## La Région met 30 millions au pot

Après avoir transporté des cohortes d'ouvriers et de mineurs ainsi que les joyeuses compagnies d'excursionnistes en quête d'air pur, son lent déclin amène la fermeture officielle de la ligne à tout trafic le 1<sup>er</sup> août 1992. Non sans qu'au préalable des impératifs de rentabilité et la concurrence de la route ne l'aient amputée de sa partie amont - où la voie a été remplacée, après la gare du Heissenstein, par la route dite « pénétrante du Florival » -, n'aient réduit progressivement son activité, uniquement marchandises entre 1969 et 1992, et démantelé (Buhl, Heissenstein, Guebwiller-marchandises) ou vendu au privé (Soultz) ses gares.

Mais la gare de Guebwiller-ville a conservé pendant tout ce temps une existence propre, sauvée in



Mathieu Tacquard, président de Florival, est resté... sur le quai, comme tout le monde : plus aucun train de voyageurs ne s'est arrêté ici depuis 1969. Son association se bat depuis plus de 20 ans pour la réouverture de la ligne et de la gare, où le premier convoi était arrivé en 1870.

fine des bulldozers ou de la privatisation par son rachat, en 1993, par la Ville. Elle connaît même, depuis près de 20 ans, une activité soutenue, grâce à l'association Défi (lire ci-dessous).

A-t-elle pour autant un avenir ? On peut commencer à y croire alors que le comité d'animation de ligne Colmar-Mulhouse a récemment fait le point sur l'étude « concernant la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller ». Un optimisme qui autorise aussi l'engagement de la Région en faveur de l'inscription du projet au prochain contrat de plan (2014-2020) avec l'Etat, assorti de la promesse, réitérée par le président Richert, de mettre 30 millions d'euros au pot.

## « Pas juste rouvrir la ligne »

Reste que, comme le note maire de Guebwiller Denis Rebrmann, le, l'affaire « est plus compliquée que de juste rouvrir la ligne ». Avant d'arriver au pied du vignoble guebwilerois, il y a certes le franchissement de la RD83 mais aussi les passages à niveau, qui ont tous été supprimés entre-temps et

dont la circulaire Bussereau rend normalement le retour impossible, le choix qui reste à faire entre une liaison tram-train et un train classique. Sans parler du casse-tête du cadencement avec la « grande ligne » à Bollwiller, l'aménagement des indispensables parkings d'approche. Le tout dans... un contexte général de réduction des budgets et d'inévitables enjeux politiques !

En tout cas, s'accorde-t-on à dire, pas de réouverture de la ligne avant 2020. Sachant que, si réouverture il y a, rien ne dit que la gare retrouvera sa fonction. Ne serait-ce que parce que la ligne pourrait s'arrêter quelque 800 m en aval, là où s'élevait autrefois l'ancienne gare de marchandises et où prospère désormais... un fast-food.

En tout cas, tram-train ou matériel ferroviaire classique, arrêt à Guebwiller-ville ou « au Mac-Do », Mathieu Tacquard, président de Florival depuis trois ans, ne boude pas un plaisir qu'il anticipe : « Même si on doit ouvrir la ligne à minima, on ne va pas taper sur la Région ! » D'autant que l'association, qui a fêté ses 20 ans en 2011, peut légitimement revendi-

quer d'avoir mené, ici, une « bataille du rail » déterminante. Si un temps ce sont les intérêts économiques (ceux notamment des établissements Schlumberger) qui ont accordé à la ligne un court sursis, ses membres, eux, font prévaloir l'intérêt de l'usager et, en fait, toute une philosophie du transport « respectueux de l'environnement » et de « l'égalité des chances en matière de déplacement ». L'un des points essentiels

## « Un énorme potentiel »

Quant à la gare, dont le maire rappelle qu'une étude a évalué les travaux nécessaires à lui faire retrouver son éclat : que la ligne ouverte arrive jusqu'à elle ou pas, elle constitue, estime Mathieu Tacquard, « un élément stratégique remarquable » dans l'animation de la ville. « Train, ou pas train, cette gare a un énorme potentiel », martèle-t-il.

« Ici, l'accueil des voyageurs serait fantastique », rêve-t-il même tout haut en imaginant, par exemple, qu'on y transfère l'office du tourisme et pas mal d'autres choses encore... De quoi meubler le dernier tronçon de l'attente.

Textes : Luc Marck  
Photos : Denis Sollier

■ DÉJÀ PARU : 1. Le-Napoléon (12 juillet) ; 2. Sentheim (17 juillet) ; 3. Bunnhaupt (23 juillet) ; 4. Barr (2 août) ; 5. Waldighofen (8 août) ; 6. Volgelshem (15 août).



En 1914, sous la marquise du quai, des réservistes avec l'uniforme allemand et le casque à pointe affectés à la défense passive, avec des agents de la gare.

DR/Collection D. Lieber



Côté cour : la verrière, qui recevait le public et où s'ouvraient le guichet, abrite aujourd'hui les réunions de l'association Défi.



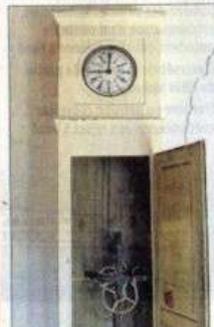
Dans une ambiance bon enfant en juin 2010, une manifestation « Le train en marche » organisée par Florival. Photo M. Tacquard



En amont, à Lautenbach, plus de rails, mais l'un des bâtiments de la gare a été préservé et transformé en salle polyvalente.

## Le tic-tac de l'histoire

La Cité du train, à Mulhouse, abrite cette horloge qui a trôné dans le hall de la gare de Guebwiller. Particulièrement : les chefs de gare successifs avaient pris l'habitude de noter, sur une feuille de papier collée sur la face intérieure de la porte, les dates mémorables de l'histoire locale en même que les grandes heures de la chronique ferroviaire, depuis... le mois d'août 1914. Exemples : « 18 novembre 1944 : bombardement », « Le 20-11-1959 : visite du Président de la République De Gaulle » jusqu'à ce « 30.10.92 : fermeture définitive », où s'arrête la vente des billets d'activité résiduelle d'une gare dès lors mise en vente.



L'horloge se trouve dans la « petite gare » de la Cité du train. Photo Darek Zsuste

# « On reçoit énormément de monde ici »

Quand une gare n'est pas rasée ou privatisée, elle devient souvent un musée. Celle de Guebwiller a réussi la prouesse de rester un lieu ouvert au public, avec une indéfectible plus-value sociale.

L'association Défi, locataire depuis 18 ans du rez-de-chaussée, a progressivement développé ici trois structures visant toutes à accompagner vers l'emploi des personnes qui en étaient éloignées : à des degrés divers. De l'« historique » Défi Emploi, qui se fait leur intermédiaire avec des particuliers, des collectivités, des entreprises, pour des travaux à domicile (du ménage à la manutention), à Défi Services, qui fonctionne à la gare comme une entreprise d'insertion sous la forme d'un atelier de repassage, et jusqu'à Défi Pro, la plus récente



À l'atelier de Défi Services, avec Fatime et Sylvie : le train n'est pas encore de retour à Guebwiller, mais le fer y repasse déjà...

qui, depuis 2008, organise avec des personnes qualifiées du service à la personne (garde d'enfants, personnes âgées). Avec un effectif de quelque 200 personnes et

« presque 500 clients », « on reçoit énormément de personnes dans cette gare », assure la directrice Corinne Perrin. On sent bien que le travail des dix permanents trouve

sa pleine expression lorsque, comme l'indique Corinne Perrin, « on fait passer une personne de Défi Emploi à Défi Pro, c'est-à-dire par exemple de quelques de ménage à un diplôme d'auxiliaire de vie ».

## « Il faut surtout du travail »

Dans cette perspective, le fait de travailler dans ce qui fut une gare, où l'administration occupe le ci-devant bureau du chef de gare, ne change pas grand-chose. Si ce n'est, reconnaît Corinne Perrin, « le charme » de l'endroit - et « surtout la verrière ». Cela donne aussi un autre relief au mini-débat qui s'instaure avec ses collaboratrices sur la question des transports : « Pour nous qui essayons de ramener les gens à l'em-

ploi, c'est souvent ce qui pose problème, car beaucoup de gens n'ont pas le permis, ou pas de voiture... »

Il est vrai que rayonnant sur tout l'arrondissement, Défi essaye de « caser » les gens là où ils résident. Mais, objecte cette autre, face à la possible réouverture de la ligne « c'est surtout du travail qu'il faut ici ».

De toute façon, réouverture ou pas, le futur nouveau chef de gare et Défi ne risquent pas de se marcher sur les pieds : d'ici un an, l'association déménagera dans de nouveaux locaux à Soultz, tout en ajoutant une nouvelle activité à son dispositif : une recyclerie...

■ CONTACTER Défi 2, avenue du Maréchal-Foch à Guebwiller, tél. 03.89.76.83.93 ; site internet : www.association-defi-68.fr