

Enfant, vous avez eu l'occasion de prendre le train...



Photo Patrice BRENDLIN

À un bout de cette ancienne ligne de chemin de fer, un roman, L'Autorail de Jules, qui vient de paraître aux éditions de la vie du rail ; à l'autre bout, son auteur, Vincent Conrad.

Enfant, vous avez eu l'occasion de prendre le train spécial, qui partait de la gare de Guebwiller vers Bollwiller. C'était en 1982. Est-ce ce souvenir qui vous a incité à écrire ce roman sur cette ligne fermée au trafic régulier depuis 1971 ?

J'ai vu cette ligne progressivement abandonnée. Mes parents vivaient à Guebwiller quand je suis né, et ensuite, nous avons vécu dans le quartier de la Winkelstatt, à Soultz, près de la voie ferrée. Depuis notre

chambre, avec mon frère, on voyait le petit train passer, et quand on était à la maison familiale du Heissenstein, on le voyait manœuvrer.

En 1997, puis en 2006, j'ai fait un reportage photo sur les traces d'abandon de cette ligne. Et puis, je suis membre de l'association Florirail, qui défend sa réouverture... La forme du roman laisse place à l'imagination. Quand j'ai sorti la première partie de cette histoire, en 2006, j'avais envie d'imaginer la situation telle que j'aurais aimé qu'elle se produise. La réalité n'est peut-être pas si intéressante que ça...

Le démantèlement de la ligne s'est-il passé tel que vous le décrivez dans le roman ?

Le dernier train de voyageurs est arrivé à Lautenbach en 1969 et le dernier de marchandises en 1971. La partie Heissenstein-Lautenbach a été défermée en 1974. Mon histoire correspond à peu près, avec la démolition de la gare de Buhl, mais j'ai inventé tout une partie. Le dernier chapitre, « Et la vérité dans tout ça ? », permet de faire le point entre la réalité et cette fiction.

Pour justifier ce texte sur la mort de la ligne, vous avancez la nostalgie, le coup de gueule, l'espoir d'un renouveau...

C'est un peu tout ça. J'aime écrire et inventer des histoires à partir d'une réalité. Et si ça permet de renforcer le combat de Florirail, c'est une bonne chose.

Croyez-vous que l'on puisse encore sauver cette ligne et la relancer un jour ?

Il existe deux possibilités pour relancer une ligne : la voie touristique, et là, les difficultés sont nombreuses. Et le retour à un trafic TER. C'est le combat de Florirail qui veut remettre en vigueur un transport en commun pour les voyageurs. On doit convaincre de la rentabilité de la ligne, et nous avons bon espoir, car la Région a déjà financé deux études. La seconde, en 2008, a mis en avant la pertinence de relancer le trafic en rame TER de Guebwiller à Bollwiller, une gare qui se développe. Dans un avenir plus lointain, cette ligne pourrait être desservie par une branche du tram train de Mulhouse.

Pourra-t-on surmonter les obstacles qui se présentent ?

Alors que tout était sur les rails, la loi Bussereau a interdit la remise en route de lignes quand il doit y avoir franchissement de passages à

niveau. Or il y en a plusieurs à Guebwiller et à Soultz. Mais Réseau ferré de France est en train de faire une enquête sur la dangerosité des passages à niveau pour savoir s'il y a possibilité de dérogation.

Suite à vos reportages photos sur l'abandon de ligne, vous sortez de la fiction et en préparez une histoire documentée...

À force de me renseigner pour écrire des choses crédibles dans le roman, j'ai eu envie de faire un livre sur l'histoire réelle de cette ligne. J'ai acquis des documents chez des collectionneurs de photos et de cartes postales, et je suis entré en contact avec Denis Lieber, de Bollwiller, qui poursuivait le même objectif. Il a hérité d'une riche collection d'un Buhlois, Claude Gerrer. Ce livre, que nous avons écrit à deux, titré *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, devrait sortir en 2010.

Propos recueillis par Anne Vouaux