

Association pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Siège social : 4, rue des Boulangers, 68500 Guebwiller. Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)



Parti un quart d'heure plus tôt de Guebwiller, un autorail TER entre en gare de Bollwiller. Dans moins de 15 minutes, après un court arrêt à la station tram-train de Lutterbach, il atteindra la gare de Mulhouse. Certains de ces trains poursuivent leur course jusqu'à Bâle. D'autres, au contraire, la terminent à Bollwiller où ils assurent des correspondances avec les TER 200 de la ligne Mulhouse-Strasbourg. En attendant la lointaine arrivée des trams-trains dans notre vallée, quelques petits mois de travaux, et une (bonne) volonté politique suffiraient pour qu'un tel scénario devienne réalité.

Rééquilibrage route-route?

Lorsque, au début des années 80, des élus décidèrent de construire une voie rapide entre le Florival et Mulhouse, ils surent faire preuve de bon sens et de pragmatisme. Bon sens, au propre comme au figuré : cette nouvelle route ne relierait pas Guebwiller, troisième ville-centre du Haut-Rhin à Blodelsheim ou à Petersbach-les-Bains, mais à Mulhouse, première métropole du même département. Aller dans cette direction coulait de source, et, sans faire de savantes études de faisabilité, on savait d'avance que le potentiel d'usagers justifierait amplement la construction de cette voie express. Pragmatisme, car la construction de cette route s'est faite par étapes successives étalées sur plus de dix ans, et ce pour des raisons évidentes : créer *ex nihilo* une emprise pour le tracé d'une route à quatre voies n'est pas chose aisée et pour la financer, l'argent, on s'en doute, n'allait pas tomber du ciel ! Mais depuis sa mise en service, l'heure a tourné, et la nécessité de rééquilibrer le rail et la route, et ce aussi bien pour l'acheminement des personnes que du fret se fait de jour en jour plus impérieuse. La Région Alsace s'est faite le chantre de ce rééquilibrage, qui constitue à présent un des points forts de sa politique. Mais entre la théorie et la pratique, il y a apparemment une marge, du moins en ce qui concerne Guebwiller. En effet, s'agissant de réhabiliter dix malheureux kilomètres de voie ferrée qui ont le mérite (ou le tort ?) d'exister, on se pose les questions du coût de sa remise en état, du nombre d'usagers potentiels, de sa « rentabilité », etc. Ne serait-il pas temps pour nos décideurs de s'inspirer du bon sens et du pragmatisme qui prévalurent lors de la construction de la voie rapide Mulhouse-Florival et de tenir le langage suivant : les choses ont assez traîné ; puisqu'il faut y aller, allons-y. Et plutôt que de proposer des bus comme solutions intermédiaires en attendant la venue des trams-trains dans le Florival : allons-y pour les trains TER, et sans plus tarder !

FLORIRAIL actualités

- 28 août : nous recevons enfin le rapport de la deuxième réunion du comité de pilotage pour le rétablissement d'une ligne existante Guebwiller - Bollwiller, qui s'est tenue à Guebwiller en juin dernier (cf FI 35) - Dans ce rapport, on parle surtout du train-tram Mulhouse-Guebwiller et de son coût, prohibitif comme il se doit ! Donc la cause est entendue : le chien est enragé, etc.

- 5 septembre : nous écrivons au Président du Conseil Régional, M. Adrien ZELLER, pour lui faire part de nos réserves et de notre intention de lui faire parvenir notre propre étude.

- Début septembre : M. Marc GRODWOHL, Directeur de l'Ecomusée et Président de « Maisons Paysannes d'Alsace », fait pour la presse le bilan de la liaison ferroviaire Ecomusée-ancienne Mine Rodolphe, assurée tous les jours pendant tout le mois d'août par des bénévoles de Florirail - cela fut un succès complet (plus de 3000 voyageurs) et il est prévu à partir de mars 2002 d'assurer des circulations quotidiennes. L'étape suivante consistera à relier l'Ecomusée à la gare SNCF de Bollwiller.

- 11 septembre : on célèbre les 10 ans des TER 200. A cette occasion, la Région annonce un vaste plan d'action en faveur du transport ferroviaire régional : remise à neuf de 24 rames, modernisation de gares régionales et de points d'arrêts, nouveaux travaux de rénovation de lignes. L'Alsace se vante, à juste titre, de mener "une politique ferroviaire plus audacieuse que toute autre région de France". Du côté de Guebwiller cependant, on ne voit toujours rien venir... Audace, es-tu là ?

- 18 septembre : il est confirmé que Mulhouse aura son tramway dans quatre ans, et il sera connecté avec la ligne SNCF Mulhouse-Kruth en 2006.

- 26 septembre : la presse, et le syndicat des cheminots CGT de Colmar fait part du succès de la liaison Colmar-Metzeral : depuis 1998, le nombre de voyageurs a augmenté de près de 50% et depuis la réouverture du guichet de la gare de Munster, près de 100.000 F de chiffre d'affaires mensuel sont atteints. A Guebwiller, où le potentiel d'usagers est nettement supérieur à celui de la vallée de Munster, les trains renoueraient vite avec le succès, c'est certain. Car, comme le dit fort joliment le titre d'un article des DNA consacré à ce renouveau du train dans la vallée de la Fecht : « La route ne résoudra pas les problèmes de la route ».

- 17 septembre : M. Jean-Marie BOCKEL, député-maire de Mulhouse, nous envoie une lettre manuscrite pour nous assurer de son

attachement à la réactivation de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Mais, ajoute-t-il, « un engagement des élus du Florival, encore bien réservés, ne serait pas inutile » !

- 1er octobre : nous envoyons au Président ZELLER, ainsi qu'à de nombreux autres destinataires, une proposition concrète (voir page 1) pour le raccordement de notre vallée au monde extérieur par le rail - étalé dans le temps et chiffré en coût (de l'ordre de 100 MF) et en utilité, avec copies aux élus de la Région. Le tout en nous appuyant sur les chiffres existants de la Région, de l'INSEE, et de la Ville de Guebwiller et qu'il suffisait de consulter. On est loin des chiffres exorbitants d'une étude réalisée dans un bureau à Lyon et cités par la presse...

- Octobre : De nombreux élus qui ont lu ce document nous apportent ou nous confirment leur soutien. Citons parmi d'autres les Députés-Maires J. P. BAEUMLER et F. HILLMEYER, le Conseiller Régional J.-C. DELBARRE, le Conseiller Général J. SPIEGEL, le Maire d'Ungersheim J.-C. MENSCH, etc.

- 21 octobre : à l'occasion de l'Assemblée Générale de Maisons Paysannes d'Alsace (MPA) qui fête cette année ses trente ans, nous présentons notre association, son objectif principal - la réouverture de Bollwiller-Guebwiller - et notre implication dans les projets ferroviaires de l'Ecomusée, pour nous une excellente façon d'assurer la promotion du transport ferroviaire en général, et de notre raison d'être en particulier. L'Ecomusée (qui pourrait bientôt devenir l'« Ecoparc d'Alsace ») fait part de son projet de déplacer son entrée principale à l'arrêt du train de la mine Rodolphe. Du carreau Rodolphe, trois directions seront possibles en train : 1) la gare SNCF de Bollwiller, 2) une extension de l'Ecomusée qui sera réalisée près du futur Bioscope et 3) l'ancienne gare de Bollwiller qui dessert le village de l'Ecomusée. Il ne restera réellement plus grand chose à faire pour que ce petit noeud ferroviaire soit connecté à la ligne Bollwiller - Guebwiller !

- 24 octobre : le Conseiller Régional DELBARRE précise à la presse : « La Région dit vouloir soutenir les villes moyennes, or Guebwiller n'a pas de liaison ferroviaire malgré l'existence d'une voie ferrée. L'étude de faisabilité m'a déçu. La population concernée par le projet a été sous-estimée, et selon l'association Florirail, elle surestime les coûts d'achat de matériel », explique l'élus. « On n'a pas voulu mettre vraiment le projet en avant » !

- Fin octobre : nous comptons primitivement organiser, à l'occasion des 10 ans de FLORIRAIL, une réunion de tous nos membres à l'Ecomusée qui se serait terminée par une circulation spéciale dans notre petit train. Mais celui-ci ne sera remis en service qu'en mars prochain. Ce n'est donc que partie remise.