

Association pour la réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller - Guebwiller - Mulhouse
Membre de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT)
Membre du Conseil de Développement du Pays Rhin - Vignoble - Grand Ballon
4, rue des Boulangers, 68500 GUEBWILLER – florirail@free.fr site <http://florirail.free.fr>



Les TGV : trente ans déjà ! Ces trains ont permis au transport ferroviaire de connaître une évolution comparable à celle de l'aviation commerciale dans les années 60, lorsque les jets ont remplacé les avions à hélice : sur beaucoup de lignes, les temps de parcours ont été divisés par deux. Mais la logique commerciale est restée la même : pour remplir un train, comme un avion, il faut des « feeder lines », en l'occurrence des petites lignes équipées d'avions/trains moins rapides, mais capables d'amener des passagers aux « hubs » d'où partent les longs courriers. Outre son intérêt pour la circulation de TER vers Colmar et Mulhouse, la ligne du Florival est une « feeder line » par excellence. Avec la mise en service du TGV Rhin-Rhône, Guebwiller pourrait être, via Mulhouse, en un peu plus de 3 heures de Paris et de Lyon. Notre photo : la motrice du TGV détenteur du record du monde de vitesse sur rail, assurant la liaison Zurich-Paris, en gare de Mulhouse le 13 novembre 2011. A gauche, le cofondateur et ancien président de FloriRail (photo HB).

FloriRail : 20 ans d'action pour le retour du train dans le Florival

FloriRail : 20 ans déjà ! Il est inutile de revenir ici sur l'origine et l'historique de notre action, décrites tout au long des 68 numéros de FloriRail info ainsi que dans le récent ouvrage consacré à la ligne du Florival¹. Il est tout aussi superflu de rappeler tous les avantages du transport ferroviaire par rapport au transport routier, surtout en ce début de décennie, où le prix des carburants s'envole et où la fin du pétrole approche. Mais en dépit des nombreux atouts du rail, une tendance lourde subsiste : celle de fermer, sous des prétextes divers, des lignes de voyageurs ou de fret et d'en rouvrir le moins et/ou le plus tardivement possible ! Le cas de la ligne Bollwiller-Guebwiller en est une bonne illustration ! Et pourtant, cette voie ferrée, longue de 8 km à peine, dessert l'une des principales villes moyennes d'Alsace. Ville de plus de 12.000 habitants, de surcroît enserrée dans l'une des vallées les plus étroites du massif vosgien. Autant de critères qui devraient permettre de conforter la pertinence et l'urgence de sa réouverture. Mais il y a souvent des années-lumière de la théorie à la pratique, des beaux discours à l'action concrète et suivie. Et à FloriRail, nous sommes bien placés pour nous rendre compte que défendre cette malheureuse petite ligne qui, si elle était réactivée, rendrait quotidiennement d'énormes services aux habitants du Florival et de Soultz, est un combat de longue haleine nécessitant une vigilance de tous les jours. Certes, depuis le début de notre action, nos élus, locaux et régionaux, de tous bords, n'ont cessé de nous assurer de leur attachement à la ligne du Florival qui, un jour ou l'autre, sera rouverte, c'est promis-juré. Mais patience les petits gars, ce n'est pas pour tout de suite, c'est à long terme seulement ! Le long terme ? Dans bien des cas : une déchetterie à projets...

¹ V. Conrad et D. Lieber. Le petit train du Florival. Editions de La Vie du Rail, 2011, 224 pages



20 ans après sa fermeture, en de rares endroits, la ligne du Florival donne le change : voie ferrée soigneusement entretenue, gare paraissant toujours en service, signalisation encore en place, etc. De fait, beaucoup de visiteurs s'étonnent de ne pas y voir de trains. Sans compter les personnes, et elles sont nombreuses, qui nous demandent : « alors, ce train pour Guebwiller, c'est pour quand ? (photo PB, 27.11.2011)

- Bonne question, car les trains ne manquent pas en Alsace - région pro-ferroviaire s'il en est - où circulent chaque jour 740 TER sur des lignes dont on ne donnait pas cher il y a 20 ans... Le train est, et il le sera de plus en plus, une excellente façon de se déplacer, même sur des trajets courts, en toute sécurité, en tout confort, de façon économique, tout en respectant un environnement fragile et soumis à de nombreuses menaces. D'ailleurs, à l'occasion de la mise en place du cadencement sur les lignes alsaciennes, qui sera effectif en décembre, des milliers de fiches informant que le « **TER Alsace change de rythme, tout le monde bouge mieux** » sont distribués dans les gares. Tout le monde ? Et nous, dans notre vallée du Florival ? Nous réclamons à cor et à cri depuis 20 ans que l'on réactive simplement une ligne de 8 km toujours en place ! Mais nous ne sommes peut-être pas « *tout le monde* » ? Malgré deux études récentes qui ont montré la viabilité de cette ligne ? D'autres fiches nous recommandent de « **prendre le TGV sans se stresser ? Penser TER Alsace !** » Dans le Florival et à Soultz, nous y pensons, et nous ne demanderions pas mieux que de prendre le TER Alsace ! A ce propos, en 2012, la Région consacrera un budget de 230M€ au transport ferroviaire (contre 225 M€ en 2011). Combien pour la ligne du Florival ? Prendre le TER ? Ah oui, nous y pensons... et nous payons... car nous sommes des « cochons de payeurs » pour les trains des autres, ne l'oublions pas !!! Et il n'est

pas prévu dans nos avis d'imposition de « dégrèvement pour non-service de train ». Bien sûr, toutes les communes d'Alsace ne peuvent bénéficier d'une desserte ferroviaire, mais, rappelons-le, Guebwiller est l'une des plus importantes villes moyennes de la Région et la seule à ne pas être desservie par le rail !

- Lors d'un récent conseil municipal, il a été question du retour du train, suite aux conclusions de l'étude sur la dangerosité des passages à niveau qui jalonnent notre ligne. Pour le maire de Guebwiller, la balle n'est pas dans son camp. Il n'a pas tort car c'est à la Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires, de prendre la décision de réouverture. Pour nous, peu importe que la balle soit dans un camp ou dans l'autre, le principal est qu'il y ait une partie en cours, et qu'il y ait de l'action dans le jeu !



Pas de desserte ferroviaire pour le FloriAirport, pas encore du moins, malgré une croissance à deux chiffres qui a nécessité la construction d'un nouveau terminal (photo PB, 27.11.2011)

- En revanche, pour ses deux rivaux en Alsace, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim et celui de Mulhouse-Bâle, alias EuroAirport, c'est chose faite, ou presque. En effet, le premier est l'un des rares aéroports français à disposer d'une gare. Quant à l'EuroAirport, son raccordement ferroviaire est devenu une priorité pour la Région. Les travaux, qui devraient commencer dans les années à venir, reviendront à environ 200 M€, soit plus de huit fois le prix de la réhabilitation de la ligne Bollwiller-Guebwiller ! Deux TGV et deux aéroports internationaux bénéficiant d'une desserte ferroviaire, pour une petite région, ce n'est pas mal ! Et si cette même région décidait enfin de rouvrir une petite ligne... régionale, ce serait aussi pas mal. Ce serait même très bien ! *Rédaction : G. Bent et P. Bischoff*