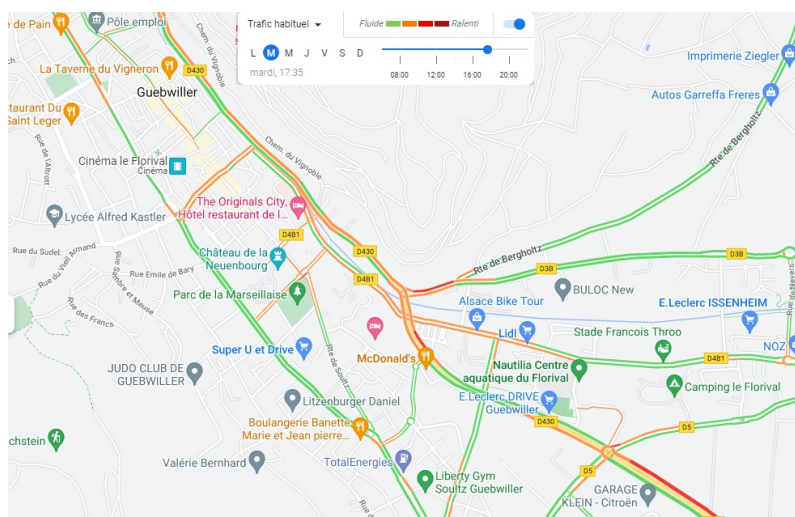


Où sont passés les 20 millions du CPER ?

Sur les 31 à 33 millions € nécessaires pour la réouverture de la ligne du Florival en mode tram-train, 20 millions € de subventions de la Région et de l'État avaient été avancés dans le CPER 2015-2020. Il y avait une belle opportunité à saisir. **Cette somme est perdue pour le Florival.**

Le renoncement des représentants de la CCRG et du Département en 2017 à participer financièrement au projet a certainement fait hésiter la Région. Guebwiller est la plus grande agglomération du Grand Est à ne pas être reliée au réseau ferroviaire national. Nous étions les suivants sur la liste des projets ferroviaires à réaliser dans le CPER. Désormais la Région a changé ses priorités pour mettre à niveau l'ensemble des petites lignes avant notre réouverture... **Nous demandons à la Région de ne pas abandonner le Florival et d'inscrire le projet dans le volet Infrastructures des transports 2023-2027.**



Vue aérienne de la saturation du trafic habituel du réseau routier à Guebwiller à 17h30.

Des navettes bus ... en attendant

Depuis septembre, pour palier au manque de trains, la Région a mis en place des navettes bus depuis les gares de Bollwiller et de Rouffach. Les correspondances avec les TER depuis Bollwiller sont améliorées car les bus repartent enfin "après" l'arrivée des trains. Mais cette solution reste très imparfaite :

- Aucune information : les nouveaux tarifs et les horaires ne sont pas indiqués sur les arrêts. L'utilisateur ne sait pas quand, ni à quel prix il peut prendre le bus. Il n'y a pas de carte d'itinéraire du bus. A moins de connaître les arrêts de bus par coeur, il est difficile pour un usager de savoir où le bus va s'arrêter. Résultat, les bus sont vides.

- les rues de Guebwiller sont déjà encombrées par les bus matin et soir, ils se retrouvent dans le flot des véhicules et accentuent la saturation du trafic

- Les bus mettent déjà 10 minutes pour sortir de Guebwiller en faisant le tour de la ville par tous les arrêts. 10 minutes, c'est le temps que mettrait un train ou un tram pour effectuer le trajet depuis la gare de Guebwiller à Bollwiller en passant par Soultz.

Ci-contre : une succession de bus et un seul point de départ des navettes à Guebwiller

Deux courriers pour la réouverture



M. Loïc Minéry, vice-président de la M2A et conseiller municipal de Mulhouse a écrit le 26 septembre à M. Clément Beaune, Ministre des Transports, pour demander la réactivation de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Ce courrier est co-signé par de nombreux élus locaux et régionaux dont Jacques Fernique, Sénateur du Bas-Rhin, Cécile Germain-Ecuer et Laurent Dreyfus, conseillers régionaux.



M. Hubert Ott, Député du Haut-Rhin a écrit le 26 octobre à M. Thibaud Philipps, Vice-Président de la RGE en charge des transports, pour demander le retour du train dans le Florival. Ce courrier est co-signé par Mme Patricia Schillinger, Sénatrice du Haut-Rhin

La conférence de presse 21/10

Organisée par Monsieur Florent Manrique, président de l'Association des usagers des transports (AUT) du Sud Alsace, avec la participation de Monsieur François Giordani, président de la Fnaut Grand-Est et de l'association FloriRail. Les élus locaux ont largement participé. Cette conférence a fait le point sur l'accessibilité et l'aménagement nécessaire de la gare de Bollwiller pour les bus, voitures, vélos et piétons.

La gare est fréquentée par près de 300.000 usagers par an. Son parking est saturé. Les voitures se trompent de file, bloquent les bus et débordent dans Bollwiller. "Il faut faire évoluer cette gare, les usagers sont à bout de souffle".



Réunion étude de mobilité Bollwiller – Guebwiller

La Région a réuni les élus et FloriRail le 25 octobre à la Maison de la Région à Mulhouse pour présenter les flux et les conditions de déplacements entre Guebwiller – Bollwiller vers Mulhouse et Colmar. L'étude porte surtout sur le suivi des bus comparé au train. Il faut noter qu'aucune réunion de ligne du Grand Est, même en circulation, ne réunit autant d'élus d'après les observateurs. Ceci témoigne du dramatique manque de liaison ferroviaire vers le Florival. Étude consultable sur florirail.fr

Une réunion fera le point en février :

- Présentation des estimations de croissance des trafics et recettes.
- Estimation des réorganisations globales car et liaison ferroviaire.
- Bilan recettes / dépenses.

Les nouveaux matériels roulants

Le tram-train proposé pour le Florival est toujours le seul matériel roulant léger disponible. Mais des nouveaux concepts de trains légers sont actuellement proposés. Ils seront hybrides "électriques-batteries", et auront les avantages suivants :

- pas d'électrification de la ligne, plus besoin de poteaux ni de caténaires (au moins en agglomération), entraînant une baisse du coût de l'infrastructure (estimée à 5 millions €)
- matériel pouvant être utilisé sur l'ensemble des petites lignes régionales
- baisse du coût de la maintenance et de l'exploitation.

Ces nouveaux matériels roulants seront opérationnels dans 4 ans, mais on ne connaît pas encore leur fiabilité ni si leurs statuts leur permettront de passer à niveau comme les trams ou trams-trains. Voici deux exemples ci-contre.

FloriRail Excursions : Langres

Une dizaine de membres de FloriRail ont participé à cette sortie samedi le 20 août. Un seul changement de TER fut nécessaire à Mulhouse pour relier Bollwiller à Langres. A notre arrivée, nous avons été accueillis par le président de l'association DPLACE, Monsieur Maréchal. Une guide de l'Office du Tourisme nous a ensuite fait la visite de cette ville au patrimoine historique exceptionnel. Nous avons ainsi pu admirer la cathédrale Saint Mammès, une superbe maison Renaissance, et sur les remparts les tours de Navarre et d'Orval. Ces derniers entourent encore la quasi totalité de la ville et constituent un lieu de promenade très apprécié. Après le repas en terrasse nous avons visité la "Maison des Lumières", très beau musée consacré à Denis Diderot, père de la célèbre Encyclopédie, qui naquit à Langres en 1713.

En revenant par les remparts nous n'avons pas manqué de voir la motrice du train à crémaillère qui relia la ville de Langres à la gare en contre-bas jusqu'en 1971. Ce fut le premier train en France à utiliser le système de crémaillère inventé par Nicolas Rikkenbach né à Guebwiller en 1817. Cette sortie fut très réussie dans une ville qui mériterait amplement d'être plus connue.



Train léger innovant (TLI) que la SNCF destine à des lignes en région, en complément des TER actuels (Photo SNCF). La gare de Guebwiller semble avoir servi de modèle !



Le projet de train léger de 80 places Draisy sur lequel la SNCF commence à travailler avec des partenaires industriels (Image SNCF)



Agenda

Samedi 4 février 2023 : Assemblée Générale à 17h à la Maison des Associations de Guebwiller.

Le président et les membres du Bureau de FloriRail vous souhaitent de joyeuses fêtes de fin d'année et une bonne et heureuse année 2023. Ils vous remercient pour votre fidélité et votre soutien à FloriRail.