

« L'Université de Strasbourg n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans ce mémoire. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur ».

Remerciements

Mes premiers remerciements vont tout particulièrement à mon directeur de mémoire et professeur d'action publique : Vincent Dubois. Sa disponibilité et sa patience à chaque étape de ce long travail annuel m'ont permis de mieux définir mon sujet et de mener mes recherches dans les meilleures conditions. Sans ses connaissances très fines de la sociologie de l'action publique et ses conseils méthodologiques, je n'aurais probablement pas pu écrire ces lignes. Je remercie également Vincent Béal d'avoir accepté d'être le second membre du jury qui évaluera ce travail.

Ces recherches n'auraient pas été possibles sans tous les intervenants que j'ai rencontrés durant ces derniers mois : Francis Kleitz, Pierre Bischoff, Mathieu Taquard et l'association FloriRail, Grégory Stich, Philippe Aullen, Marc Jung, Philippe Richert et la direction des transports de la région Grand Est. Chacun d'entre eux a accepté de s'entretenir avec moi afin de discuter du projet de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller, et pour cela je leur en suis reconnaissant. Grâce à eux, je peux disposer d'un matériel empirique conséquent ainsi que de connaissances et de points de vue sur un sujet qui me passionne : les transports ferroviaires.

Je tiens à remercier ma famille pour leurs relectures, leurs encouragements, et pour m'avoir permis de mener mon enquête de terrain. Enfin, une pensée pour mes amis et camarades de promotion pour leurs avis et pour avoir supporté mes plaintes comme mes digressions sur les TER en Alsace durant cette année scolaire.

Sommaire

Introduction	4
Chapitre 1 : La ligne Bollwiller-Guebwiller, l'association FloriRail et les rapports passés entre l'échelon local et l'échelon national	13
I. L'évolution des relations entre le local et la société de chemin de fer : d'un rapport de force égal à l'impuissance	14
II. L'émergence de l'association d'usagers dans la défense d'une ligne ferroviaire	26
Conclusion du premier chapitre	41
Chapitre 2 : Influencer la politique régionale du transport ferroviaire : réseaux d'alliances et mobilisations collectives locales	43
I. La régionalisation du transport ferroviaire, une nouvelle opportunité d'action locale pour les acteurs locaux	44
II. La diversité des acteurs locaux susceptibles de vouloir influencer la politique régionale pour les TER.....	56
III. Les moyens d'influence de la coalition locale en faveur du train vers le conseil régional.....	72
Conclusion du deuxième chapitre	85
Chapitre 3 : La Région, maîtresse des horloges de la politique régionale du transport ferroviaire	87
I. Les limites de la mobilisation de la coalition locale en faveur du train	88
II. Des contraintes extérieures qui s'imposent aux acteurs locaux	99
Conclusion du troisième chapitre	111
Conclusion générale	114
Annexes	120
Bibliographie.....	132
Table des illustrations	145
Table des matières	146
Résumé	149

Introduction

Le mouvement des gilets jaunes a battu le terre-plein des ronds-points pour la première fois le 17 novembre 2018. Son déclencheur fut l'augmentation annoncée de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques qui entraînerait une hausse du prix du carburant. Cette mesure, couplée à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h, n'a fait que renforcer l'exaspération des habitants des milieux périurbains et ruraux. Nombre d'entre eux n'ont plus que leur voiture pour pouvoir se déplacer pour aller au travail, ou pour leurs loisirs. Nombre d'entre eux se sentent injustement « matraqués » et mis en accusation au nom de la lutte contre le changement climatique. Nombre d'entre eux ont vu successivement disparaître toute possibilité de mobilité alternative par les transports en commun, le train en tête. En effet, nous ne pouvons pas nier qu'aujourd'hui le transport ferroviaire en France se trouve dans une situation dégradée et qu'il déserte de plus en plus des territoires ruraux et périurbains où il était auparavant essentiel. Depuis ses débuts, les transports ferroviaires n'ont eu de cesse d'évoluer et de s'adapter à leur époque.

La première ligne de chemin de fer française fut ouverte en 1827 : la ligne Saint-Etienne-Andrézieux tractée par des chevaux sur rails. Une fois les premières locomotives lancées, le transport ferroviaire fut un pilier essentiel de l'industrialisation des territoires, un facteur de progrès technique et social pour des millions de personnes qui pouvaient désormais se déplacer plus rapidement. Il est devenu, inconsciemment, un outil d'unification du territoire national¹. Il devint le symbole d'une époque de modernité où toutes les avancées semblaient possibles. Géré par des compagnies privées qui se partagent des zones géographiques, le réseau ferroviaire est progressivement nationalisé. L'unification intégrale intervint le 30 août 1937 par convention² sous l'égide de la Société nationale des chemins de fer, la SNCF. Outre l'exploitation d'un réseau étendu, sa mission première fut d'éponger les dettes des anciennes compagnies privées. Si le début du XXe siècle marqua, en quelque sorte, l'apogée du chemin de fer, la création de la SNCF marqua le début des fermetures de ligne peu fréquentées, et donc

¹ A. DEFFARGES, « Le chemin de fer, moteur de l'unification allemande ? », dans Journées d'histoire industrielle *Transports, territoires et sociétés*, A. et J. Picard, Paris, 2011, p.176-186

² Convention du 31 août 1937 transférant, au 1er janvier 1938, l'exploitation des lignes des anciens réseaux à la SNCF (en ligne : http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0001/Temis-0001183/4963_1.pdf). Cette convention sera approuvée par le décret-loi du 31 août 1937 portant approbation et publication de la convention du 31 août 1937 réorganisant le régime des chemins de fer (en ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6550215x/f19.image.r=Journal%20officiel%20de%20la%20R%C3%A9publique%20fran%C3%A7aise.langFR>).

peu rentables³. Cette tendance atteindra un pic au début des années 1970. Aujourd'hui, le réseau ferroviaire national comporte environ 29 273 km de rails. Alors que l'entreprise nationale cherche avant tout la rentabilité et considère, comme dans d'anciens services publics, l'ancien usager comme un client à satisfaire⁴, elle s'est retrouvée déchargée de la gestion des « lignes capillaires », ou lignes secondaires. Ces petites lignes structuraient le territoire en permettant à l'habitant du bourg le plus rural de se rendre à la ville la plus proche en train. Nombre d'entre elles étaient abandonnées par la SNCF qui ne pouvait, ou ne voulait plus les entretenir. Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982⁵, les Régions naissantes et les collectivités territoriales (communes, départements et régions) sont devenues des autorités organisatrices de transports (AOT), soit des « *autorités ayant compétence pour l'organisation du service de transports collectifs sur leur territoire* »⁶. Après quelques expérimentations dès 1997, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2000 transféra aux Régions les transports express régionaux (TER)⁷. À partir de 2002, elles ont officiellement obtenu la charge des TER en concluant des conventions avec la SNCF pour l'exploitation des lignes présentes sur leur territoire⁸. La répartition des compétences est la suivante : les Régions financent et organisent le réseau (les tarifs, les horaires, les dessertes, etc.), tandis que la SNCF reste propriétaire de l'infrastructure qu'elle doit entretenir. Depuis que les conseils régionaux ont pris le contrôle des transports express régionaux, ceux-ci sont devenus l'une de leur compétence principale et la plus visible au quotidien pour les citoyens⁹. Malgré des disparités entre collectivités, cette régionalisation a permis une augmentation du nombre de trains en circulation, couplé à une amélioration de la qualité du service, sans pour autant permettre de sauver toutes les petites lignes autrefois délaissées par la SNCF¹⁰. Pourtant, le malaise à l'origine du mouvement des gilets jaunes provient en partie de l'incapacité des Régions à proposer un véritable « big-bang ferroviaire » qui passerait par la réouverture de

³ V. DOUMAYROU, *La fracture ferroviaire : pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, Paris, Les Éditions de l'Atelier : les Éditions Ouvrières, 2007, p. 130. Ce livre est un ouvrage plus militant que scientifique. Néanmoins, j'ai choisi de l'utiliser parce qu'il traite de l'histoire du rail en France avec des sources que je n'ai pas pu trouver ailleurs.

⁴ À ce sujet lire Y. FIJALKOW, *Usagers ou consommateurs ? : France Télécom ou la dérégulation du service public*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2006

⁵ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (en ligne : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730&dateTexte=20100804>)

⁶ Définition tirée du site de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), en ligne : <http://www.araf.fr/glossaire/aot-autorite-organisatrice-de-transport/>

⁷ Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (en ligne : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005630252>)

⁸ Selon la définition de l'ARAFER, une Région peut produire le service elle-même ou soit déléguer à un opérateur externe, qui ne peut être que la SNCF actuellement. Cette situation va changer avec l'ouverture prochaine de ces lignes à la concurrence.

⁹ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, Thèse de sciences politiques, Montpellier, Université Montpellier I, 2008, p. 465

¹⁰ COUR DES COMPTES, *Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre*, Paris, Cour des comptes, 25/11/2009

lignes rurales et périurbaines abandonnées depuis des décennies. Le but serait de proposer aux citoyens de véritables solutions pour des mobilités alternatives, autres que le tout automobile.

Dans ce cadre, les travaux de recherche en sociologie de l'action publique sur la question de la politique ferroviaire des régions restent rares. Une des raisons pourrait être la proximité supposée et imaginée de ces sujets avec la géographie ou l'ingénierie qui seraient les disciplines plus à même d'étudier ce sujet des trains à cause de leur technicité¹¹. Cependant, des recherches existent, et notamment celles de Sylvain Barone qui s'est attaché à analyser la politique ferroviaire menée par les Régions¹². Ses travaux se focalisent sur ce qu'on pourrait appeler un trio de décideurs : la Région, l'État et la SNCF. Ainsi la politique des Régions en matière de transport ferroviaire est uniquement vue au travers de ces trois acteurs centraux certes, et donc par une approche de haut en bas. Le haut impose ses décisions aux usagers, en bas. Les décisions de la SNCF concernant la maintenance de l'infrastructure et les décisions relatives à l'exploitation d'une ligne suivent la même logique, par exemple l'abaissement de la vitesse pour cause de vétusté des voies. Les usagers n'auraient donc pas leur mot à dire dans les choix pris par ces décideurs. Les maires des communes qui abritent une gare sont pourtant les premiers concernés par le passage des trains dans leur commune, mais ils ne sont également pas consultés. Néanmoins, ces suppositions sont pour l'instant théoriques. Dans la recherche, le poids des mouvements locaux a été étudié seulement au travers de protestations contre des projets d'infrastructure, et notamment ceux concernant les nouvelles lignes à grande vitesse comme l'a fait Stéphanie Sauvée¹³. C'est à l'étranger que nous pouvons regarder pour trouver des travaux sur la participation des usagers aux politiques de transports tels ceux de Martin Schiefelbusch en Allemagne¹⁴. Néanmoins, dans ce cas les paradigmes nationaux sont très importants et ne peuvent pas être transposés au cas français. Progressivement, au fil de mes recherches, une question s'est imposée : dans quelle mesure et par quels moyens les acteurs locaux concernés par le train, des associations d'usagers et des élus locaux, peuvent-ils participer à l'élaboration de la politique régionale du transport ferroviaire ?

Ce qui me permet de remettre en cause cette idée d'une politique du transport ferroviaire établie par le haut est l'existence des comités de ligne. Ce sont des groupes de gestion des lignes

¹¹ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Sciences Po, 2011, chap. Transports

¹² Voir S. BARONE, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », *Flux*, n° 79-80, n° 1, 15 juillet 2010, p. 112-123 et *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, Thèse, Montpellier, Université Montpellier I, 2008

¹³ S. SAUVÉE, « La mobilisation riveraine contre le projet de TGV-Ouest. Le Nimby en Mayenne », *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, n° 11, 1^{er} janvier 2004

¹⁴ M. SCHIEFELBUSCH, « Citizens' involvement and the representation of passenger interests in public transport : Dimensions of a long-neglected area of transport planning and policy with case studies from Germany », *Transport Reviews*, vol. 25, n° 3, mai 2005, p. 261-282

TER où se réunissent conseillers et fonctionnaires régionaux, cadres de la SNCF, élus locaux (maire, conseillers municipaux, communauté de communes, conseillers régionaux voire députés), associations d'usagers et usagers eux-mêmes. Ces réunions annuelles sont l'occasion pour les usagers d'exprimer leurs récriminations quant à la qualité de service et leurs demandes de changements. Les élus régionaux et les ingénieurs de la SNCF vont les prendre en compte pour améliorer les horaires, changer les rames ou effectuer des travaux¹⁵. La fusion des régions en 2015 a entraîné un changement dans leur dénomination en tant que comités régionaux des services de transport (COREST) dans la Région Grand Est. Ce dispositif participatif atypique semble prouver au contraire la forte considération de ce que l'on pourrait définir comme le « *territoire local concerné* », soit la zone localement située et directement impactée économiquement, politiquement et symboliquement par l'existence du chemin de fer. Ce territoire est représenté par des partisans du chemin de fer, à savoir des associations d'usagers et des élus concernés par le passage d'un train. Ces acteurs qui font vivre le train des régions ont intérêt à prendre une part active dans la gestion des transports ferroviaires puisqu'ils militent pour leur développement et leur amélioration. Symboliquement, le chemin de fer signifie pour eux la fin d'un isolement et l'existence de liens avec d'autres territoires voisins, voire plus éloignés. Cet exemple me permet de développer l'hypothèse suivante : les demandes locales de ces individus ou collectifs guident l'action publique de la Région en matière de transports ferroviaires.

Les associations de défense des usagers portent les revendications à propos d'une ligne, et pour une Région elles constituent un interlocuteur officiel connecté au terrain qui peut faire part de son expertise lors des comités de ligne. Par leur pratique du quotidien, elles permettent de faire remonter tous les soucis liés à l'exploitation de la ligne. Ces associations n'hésitent pas à interpeler les élus régionaux ou l'administration lors de réunions ou dans la presse quotidienne régionale afin de dénoncer ce qu'ils considèrent comme des manquements au service public dont ils sont censés bénéficier. Pour les aider dans leurs tâches, les associations peuvent, et devraient, compter sur le soutien des élus locaux et en particulier des maires concernés par la présence d'une gare dans leur commune. En effet, beaucoup d'entre eux considèrent le train comme un service public qu'il convient de protéger autant qu'une salle de classe ou un bureau de poste. Comme les usagers, ils ont donc tout intérêt à maintenir la circulation ferroviaire, et une alliance entre les deux semble donc probable aux vues des intérêts communs partagés. Les maires et les militants associatifs ont cependant besoin d'un amplificateur à leurs revendications

¹⁵ RÉGION GRAND EST, « Comités régionaux des services de transport : COREST », sur *GrandEst*, <https://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>, s. d.

qui peut être incarné dans la communauté de communes, mais surtout dans les conseillers régionaux. S'ils ont une attache territoriale, ils peuvent porter les revendications pour une meilleure mobilité vers le conseil régional, et ainsi se faire le porte-voix de ces requêtes auprès du pouvoir exécutif et des directions régionales des transports. Ces derniers pourront ensuite en discuter avec la SNCF et l'État. Si la société a perdu sa compétence d'organiser le réseau, elle en reste propriétaire et a la charge de la maintenance et son exploitation financée par l'État. La Région a donc tout intérêt à débattre avec elle sur les modalités du service ferroviaire afin d'obtenir un commun accord et éviter un conflit qui pourrait paralyser l'action publique¹⁶.

Afin d'illustrer ma théorie, je me suis concentré sur un terrain d'étude particulier au sein de la Région Grand Est : la ligne ferroviaire de Bollwiller à Guebwiller. La Compagnie des chemins de fer de l'Est ouvrit cette ligne longue de huit kilomètres en 1870. Elle a été prolongée en 1884 dans la vallée jusqu'à la ville de Lautenbach par les autorités allemandes de l'époque. La ligne fut témoin du passé industriel de la vallée du Florival, servant aussi bien aux voyageurs réguliers qu'aux industries qui exportaient leurs marchandises. Cependant, la fréquentation de la ligne, en baisse à partir des années 1930, ne permettait plus son maintien. La SNCF décida de fermer la ligne aux voyageurs le 17 mars 1969¹⁷. Le transport de marchandises survivra un peu plus longtemps avant d'être arrêté brutalement le 1^{er} août 1992¹⁸. La ligne desservait un bassin de population de près de 35 000 habitants, comprenant l'une des plus grandes villes du Haut-Rhin, à savoir Guebwiller. Désormais, seuls la route et les bus subsistent. Soucieuse de corriger cette situation considérée comme injuste, l'association FloriRail fut créée en 1991 par Pierre Bischoff, chercheur à l'hôpital Paul Strauss de Strasbourg, et Jean-Luc Chateaudon, enseignant. Leur volonté était de préserver le patrimoine ferroviaire de la vallée dite du Florival à l'époque menacée, mais aussi de faire revenir des trains de voyageurs à Guebwiller¹⁹. Pendant plus de 25 ans, l'association a interpellé les pouvoirs publics sur le bienfondé et la nécessité de rouvrir une telle ligne pour des raisons écologiques ou de service public. Finalement, c'est en décembre 2014, après d'âpres négociations²⁰, que 20 millions d'euros sont débloqués pour permettre de financer la réouverture de la ligne. Désormais, ses partisans attendent la fin des études préliminaires et le début des travaux, et peut-être le retour prochain d'un train.

¹⁶ S. POLLET, *Le transport ferroviaire comme outil pour l'aménagement et l'égalité du territoire dans la région Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne et ses frontières*, Mémoire de recherche, Strasbourg, Université de Strasbourg, 2016, p. 36

¹⁷ V. CONRAD et D. LIEBER, *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, Paris, Vie du Rail, 2012, p. 46

¹⁸ *Ibid.*, p. 74

¹⁹ P. BISCHOFF et D. SCHANGEL, *1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival. Photos et commentaires, année par année*, FloriRail, Guebwiller, 2016, p. 2

²⁰ ANONYME, « Train : les crédits d'études inscrits », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 19 décembre 2014

Ce terrain d'étude me semblait intéressant, car la longueur de sa ligne, sa fréquentation probablement peu élevée et sa localisation ne laissaient pas présager une réouverture. Surtout, là où une fermeture de ligne est décidée unilatéralement par la SNCF ou la Région, une réouverture est au contraire décidée après une demande adressée aux pouvoirs publics. Ainsi, j'ai cherché à voir comment FloriRail, aidé ou non d'alliés, a réussi à porter le projet de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller auprès du conseil régional. Par-là, je souhaitais montrer de quelle façon des acteurs locaux peuvent eux aussi participer aux actions régionales pour les trains et ne pas les laisser uniquement aux mains des décideurs du transport ferroviaire régional. Chaque ligne ferroviaire a sa propre histoire intimement liée à celle de son territoire. L'étude de l'avenir planifié pour cette desserte peut nous apporter un modèle, même partiel, de participation locale au transport ferroviaire afin d'en voir les moyens et les limites. D'autres lignes ont été rouvertes en France, comme la ligne Belfort Cannes-Grasse en 2005, la ligne Belfort-Delle en 2018, ce qui confirme que le cas étudié n'est pas unique. Certaines Régions souhaitent pousser la SNCF à réaliser la maintenance de certaines lignes afin de les rouvrir aux voyageurs²¹.

L'enquête de terrain menée a consisté en des entretiens semi-directifs avec les personnalités locales choisies après consultation d'articles de presse sur le sujet, mais aussi par une étude de l'écosystème politique local²². J'ai ainsi rencontré le président et le fondateur de l'association FloriRail, Mathieu Taquard et Pierre Bischoff, qui ont été en première ligne de ce travail d'influence. J'ai cherché à comprendre les motivations des personnes sur lesquelles elles auraient pu s'appuyer pour relayer leurs revendications, et notamment les élus. J'ai donc rencontré le maire actuel de Guebwiller Francis Kleitz (qui est également conseiller régional à la direction transports) et l'adjoint au maire de Soultz Alain Diot (qui est membre de FloriRail). J'ai rencontré des personnalités alliées à FloriRail et qui partagent leur combat : le conseiller municipal écologiste de Guebwiller Philippe Aullen, également engagé dans le monde associatif, et le conseiller régional Gregory Stich originaire de la vallée. Le président de la communauté de communes de la région de Guebwiller fut également interrogé afin de comprendre le rôle que peut jouer une telle institution dans un projet de réouverture. Enfin, afin de pouvoir appréhender les effets de ce travail de lobbying en direction de la Région, j'ai rencontré l'ancien président de la Région Grand Est et Alsace Philippe Richert. Celui-ci était en poste au moment de la décision de rouvrir la ligne. La rencontre de la direction des transports

²¹ Ici est principalement avancé le cas de la région Occitanie, mais d'autres régions pourraient suivre le mouvement. M. PECHBERTY, « A Toulouse, la SNCF rouvre des petites lignes », *BFM Business*, 9 mars 2018

²² Voir Annexe 1 : Liste des entretiens menés.

de la Région Grand Est visait à mieux appréhender le processus de réouverture dans ses aspects administratifs. Tous ces entretiens avaient comme objectif de comprendre à la fois les ressorts de ce travail d'influence auprès du conseil régional, mais également les moyens employés ainsi que les effets produits. En parallèle, j'ai assisté à une assemblée générale de FloriRail ainsi qu'à une conférence organisée sur l'histoire de la ligne et sur son futur envisagé. À côté de cette enquête empirique, j'ai également consulté les articles de presse à propos de l'histoire de la ligne depuis 1945 et des mobilisations pour sa réouverture qui sont regroupés sur le site de FloriRail²³. L'utilisation de ces articles de presse me permet d'avoir un récit raconté d'un point de vue extérieur et plus « neutre » sur le militantisme mené dans la vallée en faveur d'un retour du train, qu'importe les acteurs impliqués. L'association a édité et collaboré à un certain nombre d'ouvrages comme celui de Vincent Conrad et Denis Lieber *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse* ou de Pierre Bischoff et David Schangel *1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival*. Cela montre ainsi son dynamisme, mais aussi le travail de mise en valeur du patrimoine ferroviaire opéré, ce qui n'a que très peu d'équivalents en Alsace²⁴.

L'interrogation initiale fut transformée en une problématique qui allait structurer mon développement à venir. La structuration d'une alliance d'intérêts communs entre une association d'usagers du train et des élus locaux directement concernés, s'appuyant sur des relais au sein des instances régionales, permet d'influencer, jusqu'à un certain point, l'action publique en faveur du transport ferroviaire de la Région, autorité organisatrice des transports. En effet, nous pouvons constater que partageant des intérêts communs, les maires et les militants associatifs sont poussés à s'allier et agir ensemble parce qu'ils partagent les mêmes intérêts, ou tout du moins à porter un discours similaire auprès des collectivités territoriales. Une alliance peu structurée se crée. Ce discours peut être porté par des relais au sein des instances régionales, et notamment des conseillers régionaux qui peuvent eux-mêmes le porter auprès de l'administration, et jouer en faveur de tel ou tel projet. Cette coalition hétéroclite partage un but commun et peut ainsi influencer la politique menée par la Région sur ce sujet. Ses moyens d'action seront des interpellations publiques, une participation aux réunions techniques ou tout simplement des entrevues lors de rencontres organisées en marge des visites officielles. Cette influence a cependant des limites pour des motifs souvent indépendants des acteurs locaux à cause de problèmes administratifs, des positionnements politiques d'élus peu

²³ Site internet de l'association FloriRail, section « Revue de presse » (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm)

²⁴ Dans la bibliothèque universitaire de Strasbourg, la ligne de Bollwiller-Guebwiller est la seule qui bénéficie d'ouvrages dédiés aux côtés des lignes Paris-Strasbourg et Paris-Mulhouse.

enthousiasmés par un projet, voire à cause du contexte national de restrictions budgétaires. Même si cette influence peut porter ses fruits et permet aux personnes mobilisées de voir leurs revendications trouver un récepteur, la Région reste maîtresse des horloges pour la mise en œuvre de sa politique ferroviaire.

Le développement de ce travail fera tout d'abord voir dans un chapitre premier l'histoire passée des rapports entre le milieu local et l'autorité décideuse du transport ferroviaire. Je me baserai sur le contexte particulier de la ligne, son histoire marquée par plusieurs contestations dans le passé contre sa fermeture et son organisation. À partir de là, je pourrais voir comment une alliance composée des élus et des industriels pouvait faire valoir sa cause auprès des anciennes compagnies privées, puis la SNCF, pour obtenir satisfaction. Progressivement, la nature de ces relations s'est dégradée et obtenir gain de cause après protestations est progressivement devenu plus difficile. Les notables locaux ne purent empêcher la fermeture de la ligne Bollwiller-Guebwiller dans les années 1960 et 1990 et de nombreuses autres lignes avant et après. À cet échec, les associations d'usagers qui apparaissaient ont tenté d'apporter une solution. Je tâcherais de voir l'histoire de l'association FloriRail, sa composition, ses objectifs pour la réouverture de la ligne, et que celle-ci peut être révélatrice du fonctionnement d'une association d'usagers. Ensuite dans un deuxième chapitre, je me pencherais sur la manière dont ces associations et leurs alliés tentent d'influencer la politique de la Région en matière de transports ferroviaires. Une association peut en effet compter sur un réseau d'alliés, élus et associatifs, assez vastes, qui partagent ses idées et qui souhaitent tous un retour du train ou une amélioration de sa circulation. Partant de mon cas d'étude, je détaillerai mes recherches afin de montrer par quels moyens des associations ou individus favorables au train sur leur territoire peuvent s'allier et agir auprès de la Région en faveur de leur ligne qui constitue leur quotidien. La régionalisation du transport ferroviaire a été une opportunité de resituer les revendications vers un échelon local, tout en donnant aux Régions une visibilité concrète auprès de leur population. L'existence des comités de ligne est là pour le souligner la nécessaire prise en compte de l'intérêt local par le conseil régional pour se donner une légitimité. Usagers militants ou élus ont vu la régionalisation comme une fenêtre d'action nouvelle. Dans mon troisième chapitre enfin, je montrerai que l'efficacité de ce lobbying auprès des instances régionales est limitée. La Région garde la main sur le processus décisionnel, aussi bien dans l'acte de décision politique que dans la mise en œuvre et sa réalisation. À cela, j'ajouterai que l'action cette coalition locale est limitée dans ses moyens d'action de son propre chef, mais aussi à cause des divisions qu'elle subit. Les découpages administratifs et le contexte politique qui leur sont imposés limitent son action. Le projet de réouverture de notre ligne étudiée semble

ainsi bloqué par des obstacles sur lesquels ni FloriRail ni les élus locaux ne peuvent agir. Cette impuissance laisse leur projet aux mains de la Région et de son volontarisme. Au-delà d'un sujet technique que l'on pense réservé aux ingénieurs, de vraies implications politiques et sociales à rouvrir ou maintenir une « petite ligne » dont la fréquentation est incertaine existent alors que l'État somme les collectivités territoriales de faire des économies. En effet, la question de la rentabilité s'est immiscée depuis longtemps au sein de la SNCF, mais encore plus dans les régions où le critère de soutenabilité financière rend l'avenir de nombreuses lignes déficitaires incertain.

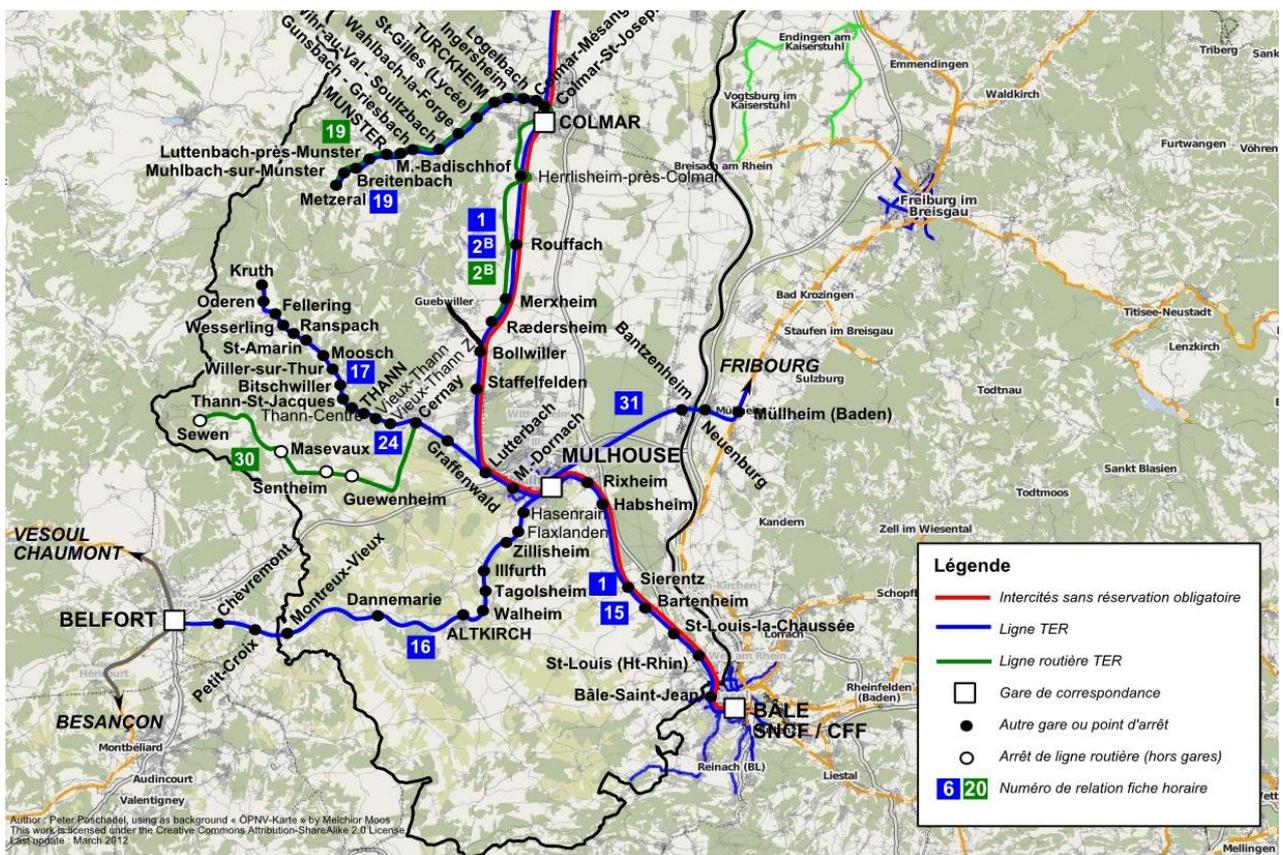


Figure 1: Localisation de la ligne Bollwiller-Guebwiller par rapport au réseau de TER dans le Haut-Rhin.
Source : Page Wikipédia "TER Alsace", modifié par Gislain Guidoni.

Chapitre 1 : La ligne Bollwiller-Guebwiller, l'association FloriRail et les rapports passés entre l'échelon local et l'échelon national

L'histoire de la ligne Bollwiller-Guebwiller est particulière comme l'est celle de chaque ligne ferroviaire. Néanmoins, elle peut nous servir de base afin de comprendre l'articulation dans le temps les relations entre l'échelon local, à l'époque incarnée par les élus, industriels, et le niveau national incarné par la SNCF et derrière lui l'État. Ces rapports que l'on pourrait penser autoritaires avec des décisions imposées aux utilisateurs d'une ligne ont été en réalité évolutifs. Si les débuts ont donné lieu à une confrontation à armes égales, au contraire la période contemporaine était marquée par une certaine impuissance des personnalités locales à faire valoir leurs opinions. Ceux-ci ne pouvaient que subir les décisions prises par la SNCF qui cherchaient à rentabiliser le plus possible ses activités voyageuses et marchandises. Les relations ont progressivement évolué tout comme les acteurs impliqués dans ce processus de décision. Alors que la politique du transport ferroviaire était encore un sujet très national, la régionalisation à venir allait bouleverser les rapports de force entre le territoire local et l'échelon décisionnel. Les maires et industriels qui se battaient becs et ongles pour la défense de leur ligne furent progressivement substitués par des associations d'usagers telles que FloriRail et qui vont s'institutionnaliser grâce à leurs soutiens et leur apolitisme.

La première partie de ce chapitre sera basé sur le récit des mouvements de contestations contre les décisions des compagnies privées puis des autorités nationales concernant la ligne. Ces mouvements concernaient aussi bien l'organisation même de la desserte ferroviaire que les risques de fermeture qui ont pesé sur elle dès les années 1930. Ces illustrations permettront de dresser un panorama des évolutions des relations entre les acteurs d'un territoire local qui se battent pour leur ligne, qu'ils soient politiques ou économiques, et les décideurs du transport ferroviaire, d'abord privé puis progressivement public. Le changement de cadre qu'a connu le transport ferroviaire de son apogée au XIXe siècle aux crises à partir du XXe siècle a bouleversé les relations entre ces deux pôles. Celles-ci sont devenues déséquilibrées, rendant les élites locales et les usagers impuissantes face à la volonté de la société nationale. La seconde partie de ce chapitre se focalise quant à elle sur l'association FloriRail créée en 1991, son origine, ses revendications, sa composition. L'apparition d'une telle association, accompagnée par la structuration d'un réseau de citoyens qui militent en faveur du retour du train, marque une nouvelle étape dans les rapports entre l'échelon local et l'échelon national. Là où auparavant la prédominance des élus locaux et des industries bénéficiaires du transport ferroviaire le

caractérisait, l'association va progressivement les supplanter et s'imposer comme un interlocuteur central des décideurs. Elle résistera aussi bien aux alternances politiques qu'aux revirements idéologiques, mais surtout représentera d'un seul bloc la volonté des usagers du train.

I. L'évolution des relations entre le local et la société de chemin de fer : d'un rapport de force égal à l'impuissance

Lorsque l'industrie était toute puissante, les représentants d'un territoire pouvaient faire valoir ses vues. Au XIXe siècle en effet, c'étaient les grands patrons qui avaient besoin du train pour se développer et qui impulsaient la création de nouvelles lignes. Ils soutenaient ainsi les maires qui souhaitaient disposer d'un moyen de transport moderne et innovant. Cependant, la création de la SNCF va amener à un changement puisque ces acteurs locaux vont s'affaiblir au profit de la nouvelle société. Ils ne seront donc plus en mesure de se faire entendre. Ainsi, ni les élus ni les industries sur le déclin ne peuvent empêcher la fermeture d'une ligne. La décision devient unilatérale et un rapport de domination s'installe entre la Société nationale et les usagers d'un territoire qu'elle dessert.

En me basant sur des événements importants de l'histoire de la ligne Bollwiller-Guebwiller, je tâcherais tout d'abord de détailler l'évolution des relations entre le territoire et les décideurs privés puis publics. Ceux-ci sont passés d'une relative égalité à une situation hiérarchique sur fond de restrictions financières et de rationalisation du réseau. Ensuite, je verrais que le rapport de domination qui s'instaure va entraîner l'impuissance des maires et des industries à faire valoir leur opposition à une fermeture de ligne. Cela va ainsi tuer dans l'œuf toute contestation locale contre les décisions de la SNCF, et instaurer un déséquilibre des relations.

A) Du XIXe au XXe siècle, l'évolution des relations entre le national et le local : puissance des industries et nationalisation du réseau ferré

1. Les débuts du chemin de fer et les rapports de force entre les sociétés privées et les élites locales

Si le train semble être un sujet technique au premier abord, il n'en est pas moins depuis ses débuts un élément fondamentalement politique. Il fut un rouage essentiel de la politique menée par l'État pour structurer et aménager les territoires, contribuant à l'apparition d'un

sentiment d'appartenance nationale dans de nombreux États²⁵. Dès les débuts du chemin de fer au XIXe siècle, les maires, les hommes politiques et industriels ont bien saisi l'enjeu de ce qui se profilait derrière ces locomotives. Là où les derniers cherchaient à augmenter leur potentiel et leurs capacités de production, les premiers y voyaient surtout un moyen de développer leur territoire et de le rendre plus prospère²⁶. Dans ces conditions, dès les débuts, ces élites locales se sont logiquement impliquées ensemble dans la définition de ce qu'allait permettre le chemin de fer dans leur localité.

Alors que le chemin de fer s'étendait à tout le pays au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle, la vallée de Guebwiller attendait toujours son heure afin de voir arriver les premières locomotives. Dans les alentours, la ville de Mulhouse faisait partie des pionniers du transport ferroviaire avec des lignes qui allaient vers les vallées avoisinantes, comme celle de Thann inaugurée en 1839. Comme nous l'avons vu dans l'introduction, le projet de ligne fut lancé en 1868 avant d'être inauguré en 1870 par la Compagnie de l'Est qui, à l'époque, tenait les rênes du transport ferroviaire dans l'est de la France. Dès les années 1860, l'idée initiale était de faire une grande ligne qui relie Guebwiller à Belfort en passant par Bollwiller et Cernay. Le maire de Guebwiller de l'époque Jean Schlumberger, dirigeant de l'industrie éponyme, ira jusqu'à militer auprès de l'empereur Napoléon III en juillet 1862 pour défendre son projet qui recevra la bénédiction impériale²⁷ ! Cependant, cette idée resta lettre morte, et seul le tronçon de la ligne de Bollwiller à Guebwiller fut réalisé, au grand dam des industriels locaux. Cela montre cependant qu'à cette époque de construction progressive du réseau, tous les moyens sont bons pour les élus locaux de faire valoir leur cause, y compris de s'en remettre à des industriels puissants. Ces derniers sont à l'époque les premiers bénéficiaires des transports ferroviaires. Il convient cependant de mentionner la spécificité de Guebwiller où l'entreprise Schlumberger est un acteur dominant du secteur textile, encore aujourd'hui. Elle a donc pu bénéficier de certains avantages relationnels ou financiers dont ne disposaient pas d'autres industries plus modestes situées dans la vallée ou même ailleurs dans le pays.

En 1865, le maire de Guebwiller forma une commission avec les industriels de la vallée désireux d'utiliser le train pour transporter leurs marchandises et ainsi étendre leurs activités. Son objectif est d'étudier les modalités d'arrivée du train dans la ville²⁸. De là allait émerger le premier conflit avec la Compagnie ferroviaire de l'Est. En effet, ces personnalités locales

²⁵ A. DEFFARGES, « Le chemin de fer, moteur de l'unification allemande ? », *op. cit.*, p. 175

²⁶ M. BRUN, « D'une gare et d'un siècle à l'autre, récurrences et divergences de l'histoire des transports dans le nord Franche-Comté », dans Journées d'histoire industrielle, *Transports, territoires et sociétés*, A. et J. Picard, Paris, 2011, p. 209

²⁷ N. LOEFFLER, « La ligne de chemin de fer Bollwiller-Lautenbach », *S'Lindeblätt, les cahiers du patrimoine du Haut-Florival*, Hors-série, n° 10, 1994, p. 4

²⁸ *Ibid.*, p. 5

souhaitaient installer la future gare dans le centre de la ville tandis que la Compagnie souhaitait la mettre en place en périphérie, près d'une cité ouvrière²⁹. Une gare au centre-ville était la solution la moins onéreuse pour la municipalité qui devait contribuer financièrement aux ouvrages d'art, et aider à l'acquisition des terrains³⁰. Le conseil municipal vota à l'unanimité contre le projet de la Compagnie d'une gare en périphérie, tandis que de nombreuses pétitions des habitants demandaient de construire la nouvelle gare au centre de Guebwiller³¹. La Compagnie céda. La gare toujours en place aujourd'hui, fut construite selon la volonté de la municipalité et des industriels qui dominaient la vallée du Florival. La ligne fut inaugurée en 1870, avant d'être prolongée en 1884 jusqu'à Lautenbach. Elle mena une existence paisible, passant de la Compagnie de l'Est aux compagnies impériales allemandes avant de revenir sous giron français à la fin de la Première Guerre mondiale.

Les années 1860-1870 verront à Guebwiller la concrétisation du projet ferroviaire et l'arrivée tant attendue du train à vapeur pour desservir les industries textiles et permettre progressivement la mobilité de la population. Ce que l'on remarque à la suite des débats sur l'installation de la gare, c'est la certaine égalité qui prévaut entre le territoire local et l'échelon décisionnel, à l'époque la Compagnie des chemins de fer de l'Est. Ce sont généralement les industriels qui demandaient que le train vienne, car cela leur permettait d'accroître leur potentiel de développement économique³². Certains n'ont même pas attendu pour construire leurs propres lignes avant que celles-ci ne soient intégrées à un réseau régional. L'initiative privée était donc dominante en France dans la constitution d'un réseau ferroviaire. De plus, les industriels recevaient en général le soutien de la population dans leurs démarches³³. Les communes, tout du moins avec la Compagnie de l'Est³⁴, participaient financièrement aux travaux, et les investissements demandés étaient assez conséquents pour que certaines communes refusent alors que commençaient les études préliminaires³⁵. Bien que cela ne soit pas clairement explicité dans les sources, le maire de Guebwiller, voyant que la Compagnie de l'Est refusait d'installer la gare au centre-ville, a probablement fait un chantage au porte-monnaie en refusant de payer les travaux. L'entreprise était consciente qu'une telle attitude risquait de lui faire perdre de gros clients potentiels, et elle a préféré céder.

²⁹ V. CONRAD et D. LIEBER, *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, *op. cit.*, p. 16

³⁰ N. LOEFFLER, « La ligne de chemin de fer Bollwiller-Lautenbach », *op. cit.*, p. 5

³¹ *Id.*

³² M. BRUN, « D'une gare et d'un siècle à l'autre, récurrences et divergences de l'histoire des transports dans le nord Franche-Comté », *op. cit.*, p. 215

³³ N. LOEFFLER, « La ligne de chemin de fer Bollwiller-Lautenbach », *op. cit.*, p. 4

³⁴ En effet, je ne peux pas affirmer que le même système s'appliquait avec les autres compagnies ferroviaires françaises.

³⁵ M. BRUN, « D'une gare et d'un siècle à l'autre, récurrences et divergences de l'histoire des transports dans le nord Franche-Comté », *op. cit.*, p. 210. Ce fut ainsi le cas de la commune de Belfort en 1837.

En effet, à cette époque, les industries étaient des maillons centraux de la vie politique, économique et sociale de nombreuses régions industrielles en France³⁶. Aux débuts du chemin de fer, les industries concentraient l'essentiel du trafic et avaient pignon sur rue, ou plutôt sur rails, par rapport aux voyageurs. Un élément tiré du livre de Vincent Conrad et Denis Lieber en témoigne : les premiers trains qui circulaient sur la ligne Bollwiller-Lautenbach étaient mixtes avec des wagons de marchandises et des voitures de voyageurs. Ces derniers devaient donc attendre que les marchandises soient déchargées avant de pouvoir descendre du train, car elles avaient la priorité³⁷. La ligne de Mulhouse à Thann, mise en service le 1^{er} septembre 1839, fut créée à l'initiative de Nicolas Koechlin qui y apporta les capitaux nécessaires. Le chemin de fer avait été le fruit de leur initiative, elles impulsaient son développement, et désormais elles étaient les clientes des grandes compagnies privées. Une industrie souscrivait à l'époque un contrat auprès de la société exploitante pour pouvoir être desservie par le train, de la même façon qu'elle paiera plus tard un transporteur pour acheminer ses produits par camions. Leur importance financière pour une compagnie ferroviaire à la fin du XIXe siècle est donc très forte, et ces dernières ne pouvaient se permettre de perdre de gros clients malgré leur situation de monopole. Les industries avaient le pouvoir d'influencer les décisions de développement du réseau. Ainsi, en 1868, et tout au long du XIXe siècle, une alliance d'intérêts entre industriels et élus locaux pouvait très bien faire fléchir les choix d'une compagnie ferroviaire dans le sens souhaité par ces acteurs. Cependant, la nationalisation du réseau va amener à un renversement de cet équilibre.

³⁶ À cet égard, lire P. LAMARD et N. STOSKOPF (éd.), *1974-1984, une décennie de désindustrialisation ? Actes des premières Journées d'histoire industrielle, Mulhouse, Belfort, 11-12 octobre 2007*, Paris, France, Picard, 2009 qui fait un panorama de l'histoire industrielle de la région de Mulhouse.

³⁷ V. CONRAD et D. LIEBER, *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, op. cit., p. 17

étendu et qui coûtait trop cher afin de ne pas affaiblir financièrement la toute jeune société. En 1935, la ligne de Bollwiller à Lautenbach fut promise à une fermeture définitive, aussi bien pour le fret que le transport de voyageurs⁴¹. Face à cette menace pour une vallée déjà en difficultés, les élus locaux, les industriels, le syndicat d'initiative, et des commerçants se mobilisèrent pour sauver leur ligne de la disparition pure et simple dans une action collective et concertée⁴². Bien que je ne sache pas quelles étaient alors les modalités d'actions, c'étaient probablement des mêmes modes que lors du conflit au sujet de l'installation de la gare, à savoir un travail d'influence. Ce fut un succès et la ligne fut définitivement sauvée en 1938, tout du moins mise en sursis, et les trains continuèrent à circuler⁴³. Malgré une situation qui leur semblait défavorable, les élites locales ont réussi à faire pression sur le pouvoir décisionnel, à l'époque située à Paris au ministère des Travaux publics, afin de sauvegarder leur ligne.

Beaucoup de paramètres ont changé depuis les années 1870. Nationalement tout d'abord, l'État se substitua progressivement aux compagnies qui étaient incapables de maintenir les petites lignes déficitaires au début du XXe siècle. Bien qu'elles étaient fortement contrôlées par le gouvernement, ces compagnies privées gardaient une certaine marge d'action pour ouvrir et financer de nouvelles lignes⁴⁴. Dans les années 1930, la situation changea progressivement. À ces compagnies privées fondées sur une assise locale vient en relais l'État charger d'équilibrer les comptes en rachetant le réseau petit à petit. Les sociétés privées étaient surendettées, et sont devenues incapables d'assurer la charge du réseau. Or, l'État n'entend plus assurer indéfiniment le financement d'un réseau déficitaire⁴⁵. Les années 1930 furent aussi l'occasion de voir se développer les transports routiers, et ceux-ci concurrencent les petites lignes qui ne sont plus rentables, profilant déjà de nouvelles possibilités de mobilité. Enfin, la crise économique qui se déclencha en octobre 1929 a porté un coup terrible à l'industrie en France, entraînant fermetures d'usines, réductions d'activité et développement du chômage. Les trains de marchandises tout comme le nombre de voyageurs ont diminué à cause de la baisse de la demande, ce qui a placé le réseau ferroviaire en situation de tension financière⁴⁶.

Cependant, il est intéressant de noter que même si Paris reste le siège décisionnel officiel⁴⁷, le champ d'action des personnalités locales change. De l'est de la France de Paris à Strasbourg, c'est désormais face à tout le réseau national que les acteurs locaux sont désormais

⁴¹ *Id.*

⁴² N. LOEFFLER, « La ligne de chemin de fer Bollwiller-Lautenbach », *op. cit.*, p. 25

⁴³ V. CONRAD et D. LIEBER, *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, *op. cit.*, p. 35

⁴⁴ V. DOUMAYROU, *La fracture ferroviaire : pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, *op. cit.*, p. 120

⁴⁵ P. ZEMBRI, « L'émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 13, n° 29, 1997, p. 26

⁴⁶ V. DOUMAYROU, *La fracture ferroviaire : pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, *op. cit.*, p. 126

⁴⁷ Le siège de la compagnie ferroviaire de l'Est était situé à Paris.

« en concurrence » pour faire valoir leurs vues. Cela crée inévitablement moins de possibilités de se faire entendre. Dans ce contexte de déclin généralisé des industries et de tension du secteur ferroviaire, tous ces acteurs d'un territoire favorables au train éprouvent bien plus de difficultés pour faire valoir leur cause auprès des organismes décisionnels. La nationalisation progressive du chemin de fer couplée à une volonté de plus en plus forte a entraîné la mise en difficulté de nombreux territoires du fait de l'impossibilité pour les acteurs de faire entendre leur cause. Les industries étaient sur le déclin et les maires n'étaient plus écoutés. Cela s'observe au niveau des chiffres de fermetures de lignes dans les années 1930. À la fin de l'année 1937, la France comptait 500 km cumulés de voies fermés, ce chiffre explose à 5 500 km fin 1938, et culmine à 9 600 km fin 1939⁴⁸. Parmi ces lignes fermées, citons la ligne de Saint-Florentin à Gurgy dans l'Yonne fermée en 1932 ou encore la ligne de Revigny à Saint-Didier dans le Jura en 1938. Dans ces conditions, ce qui s'est passé sur le tronçon de Guebwiller à Bollwiller illustre bien la chance de ce territoire qui a réussi à maintenir sa courte desserte alors que dans le reste du pays la tendance semblait être à l'économie. Le contexte ne semblait pas propice au dialogue et aux rapports de force égalitaires comme cela était le cas à la fin du siècle précédent.

On peut ainsi voir que, comme par le passé, les relations entre le territoire local et les acteurs décisionnels du transport ferroviaire ont pu évoluer. La puissance des industries permettait de peser dans les décisions prises dans la construction du réseau et les élus venaient en assistance. Le fait d'avoir des compagnies géographiquement situées, mais surtout dépendantes des industriels permettait d'avoir des rapports de force égalitaires. Cependant, progressivement, au rythme de la nationalisation du réseau, mais surtout de la crise économique, les cartes furent redistribuées et les acteurs locaux devaient lutter plus ardemment afin de se faire entendre. Ils n'arrivaient plus à faire valoir leur cause auprès des instances nationales qui avaient pris le relais des anciennes compagnies privées. Si la vallée de Guebwiller est pour l'instant préservée de cette vague de fermeture, elle ne va pas tarder, quelques décennies plus tard, à en faire l'amère expérience.

⁴⁸ V. DOUMAYROU, *La fracture ferroviaire : pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, op. cit., p. 133

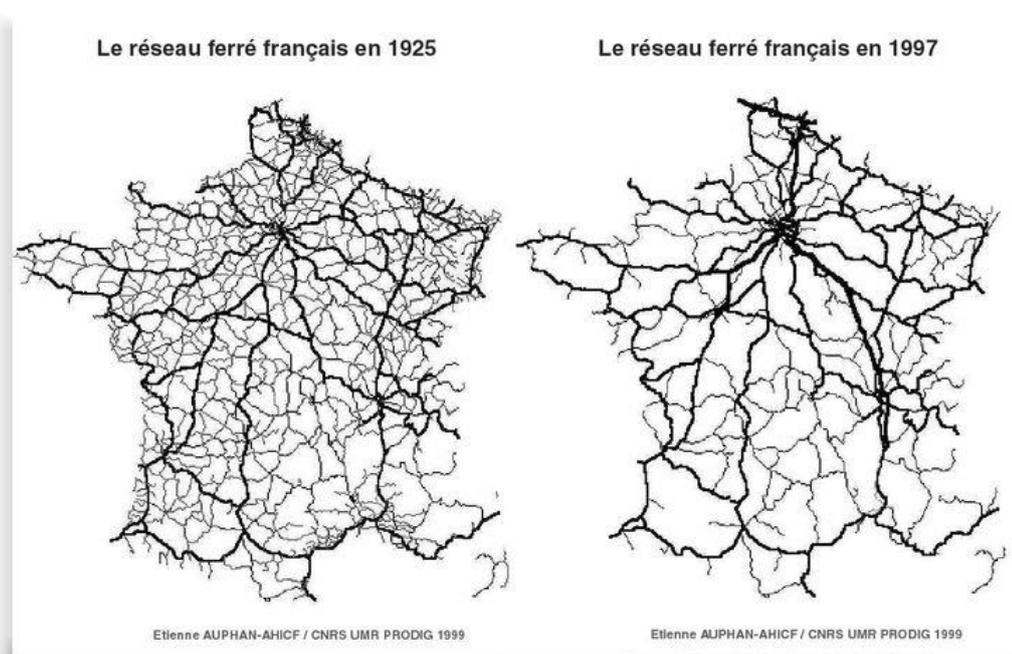


Figure 3 : La contraction du réseau ferré est bien visible sur le long-terme. À partir de la création de la SNCF, celui-ci est entré dans une logique de rationalisation. Source : Donada Emma, « [Ces cartes montrant le rétrécissement du réseau ferré sont-elles justes ?](#) », *Libération*, 22 novembre 2018.

B) *Fermetures inévitables et impuissances des acteurs locaux*

1. Des élus mobilisés, mais impuissants

Les élus sont, si l'on peut dire, les premiers concernés par une fermeture. Pour eux, la fermeture de leur gare ou de leur point d'arrêt non géré, la suppression de la desserte ferroviaire de leur territoire aussi mauvaise soit-elle, représente quelque chose de grave, un abandon du service public. « *Fermer une gare est presque aussi difficile que fermer une école* », écrivait un journaliste du journal *Le Monde*⁴⁹. C'est un élément de connexion avec le reste de la nation, et une manière de ne pas être isolé. Une gare c'est aussi un élément d'attractivité supplémentaire qui permet, tout du moins dans l'esprit des élus, d'attirer des personnes extérieures et d'augmenter le potentiel fiscal de la ville. L'attachement à la gare et ce qu'elle représente est très fort chez les élus locaux. Elle l'est moins chez les décideurs de la politique régionale du transport ferroviaire.

On ne compte plus les fermetures de gares annoncées, les dessertes réduites, voire supprimées, qui semblent se décider de manière unilatérale dans les instances régionales⁵⁰. Elles

⁴⁹ J. DE LA BROSE, « Les petites lignes ferroviaires en sursis », *Le Monde*, 26 août 2018

⁵⁰ E. DELAHAYE, « Gare du Hasenrain : la suspension de la desserte fait jaser », *L'Alsace*, 7 décembre 2017

se produisent sans concertation, et donnent aux élus locaux le sentiment d'être ignorés, et plus encore lorsque ceux-ci viennent de petits villages⁵¹. L'impression dominante est celle de ne pas être écouté et de n'avoir aucun moyen de faire valoir sa position. Si tant est que quelqu'un souhaitât véritablement l'entendre. Cependant, tirer un modèle idéal typique de la réaction des maires face à une fermeture de ligne serait abusif. En effet, les opinions politiques, la situation de la ligne, les considérations économiques et tant d'autres paramètres entrent en compte dans leur position face aux décisions prises par les pouvoirs publics. Je peux cependant établir deux types de réactions à ces fermetures.

Le premier type est une résignation plus ou moins volontaire face aux mesures imposées. À Guebwiller, c'est ce type de réaction qui semble avoir primé. En 1969, la fermeture de la ligne au trafic voyageur semble avoir suscité un sentiment de résignation que la presse locale a traduit en ne faisant aucune mention de protestations face à cette décision⁵². En 1992, alors que le trafic de marchandises est sur le point d'être arrêté, les réactions de l'ancien maire de Guebwiller Charles Haby restent dans ce prolongement. Même s'il était favorable au train, il n'a pas manifesté sa désapprobation face à la décision de la SNCF.

« Et après il est clair que quand on a fermé cette voie on n'a pas... écouté les politiques déjà. Après les politiques n'étaient pas très virulents non plus faut le dire. Le maire dans le temps, Monsieur Charles Haby, n'a pas trop manifesté sa colère. On lui a fait une [route à] quatre voies à côté de la voie de chemin de fer donc ça l'arrangeait bien. [...] Il aurait pu défendre ça un peu mieux. Après il y a eu quand même du laisser-aller. Heureusement que FloriRail était là parce que les élus à la commune étaient relativement mous. »⁵³

« À l'époque le président [du conseil régional d'Alsace] c'était [Marcel] Rudloff que j'avais rencontré à deux reprises à Strasbourg. Il était tout à fait pour. Il a dit "Monsieur Haby est pour vous l'aurez". »⁵⁴

Le maire de Guebwiller n'était donc pas défavorable au transport ferroviaire, mais semblait résigné et impuissant face à sa disparition décidée dans la direction régionale de la SNCF. Une telle attitude perdura d'ailleurs par la suite, le premier magistrat considérait que le « retour du train n'était pas réaliste »⁵⁵. L'élection municipale de 1992 à Guebwiller n'a

⁵¹ F. DENIS, « Suppression de lignes TER : "Si le gouvernement veut supprimer les petits villages, qu'il le dise carrément" », *France Bleu*, 19 février 2018

⁵² Les articles de presse traitant de la fermeture de la ligne ressemblaient plus à un hommage nostalgique. Ils ne mentionnaient pas les réactions suscitées. Cela peut laisser penser qu'elles n'étaient pas très fortes. Des exemples d'articles sont disponibles dans V. CONRAD et D. LIEBER, *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, op. cit., p. 52-53

⁵³ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », s. d.

⁵⁴ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », s. d.

⁵⁵ « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », s. d.

d'ailleurs pas mobilisé autour de la thématique ferroviaire⁵⁶. Cela peut être dû à de multiples raisons. Lors de l'annonce de la fermeture d'une ligne ou d'une gare, ce sont souvent les chiffres d'une faible fréquentation qui sont mis en avant⁵⁷. Trop peu d'habitants prennent le train et donc le maintien du service ne se justifie plus parce qu'il ne rapporte plus assez. Face à ces statistiques officielles, les élus locaux ne peuvent pas riposter, car ils sont conscients du risque qu'ils prennent dans le débat public s'ils s'opposent à une fermeture en arguant que la fréquentation ne justifie rien. On les accusera de vouloir dilapider l'argent public et de défendre leur pré carré au détriment de l'intérêt général⁵⁸. Pour certains individus, le transport ferroviaire n'est pas une priorité et peut donc bien disparaître. D'autres personnes sont cependant convaincues, à l'époque, que les déplacements par l'automobile sont l'avenir. En effet, à partir des années 1950, l'automobile devient reine dans les déplacements des particuliers et de nombreuses villes s'y adaptent dans leur organisation. En conséquence, les réseaux de tramways urbains ferment les uns après les autres : Mulhouse en 1956, Strasbourg en 1966, Valenciennes en 1966, etc. Le phénomène est national, à tel point qu'il semble presque synchronisé⁵⁹. Si aujourd'hui la tendance s'est renversée et des modes de transports alternatifs émergent, les élus des villes rurales ou périurbaines semblent toujours en proie à des difficultés de penser la mobilité hors du tout-voiture.

L'autre type de réactions d'élus caractérise les maires qui vont tenter d'agir notamment en faisant appel aux journaux afin de mettre en lumière leur bataille pour le rail. Ainsi, le 15 septembre 1992, des élus locaux de différents villages (Guebwiller, Bollwiller, Ungersheim, et Kingersheim) ont protesté contre la fermeture du guichet de la gare de Bollwiller et la fermeture de la ligne jusqu'à Guebwiller. Cette manifestation fut spectaculaire puisque les maires n'ont pas hésité à descendre sur les voies pour arrêter un TER entrant en gare⁶⁰ ! Si, la démonstration de force fut un échec, elle a au moins eu le mérite de donner un écho médiatique au combat de ces maires. De telles prises de position leur permettaient de montrer publiquement leur attachement au service public ferroviaire, même si à l'époque la SNCF ne semblait pas réceptive à leurs requêtes.

Si je me base sur la frise chronologique reconstituant l'histoire de la ligne de Guebwiller à Bollwiller, des années 1960 aux années 1990, voire jusqu'à nos jours, les maires sont

⁵⁶ V. CONRAD et D. LIEBER, *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, op. cit., p. 211

⁵⁷ E. DELAHAYE, « Gare du Hasenrain : la suspension de la desserte fait jaser », op. cit.

⁵⁸ F. RANGEON, « Peut-on parler d'un intérêt général local ? », dans R. Lefebvre et C. Le Bart, *La proximité en politique : Usages, rhétoriques, pratiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 47

⁵⁹ De 1949 à 1966, une vingtaine de réseaux de tramways urbains vont fermer pour être remplacés par des bus. Une liste plus détaillée de ces réseaux est disponible sur Wikipédia : https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_tramways_en_France

⁶⁰ P. BISCHOFF et D. SCHANGEL, *1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival. Photos et commentaires, année par année*, op. cit., p. 12-13

impuissants face aux décisions de fermeture. Ils ne peuvent que se contenter de réprimander publiquement ceux qui sont à l'origine d'une telle décision. Les conseillers départementaux ne sont pas compétents pour les transports ferroviaires. Les conseillers régionaux ne sont pas toujours au fait de ces préoccupations. Même des députés ou des sénateurs n'y peuvent rien. Quand une ligne se dirige vers sa fin, rien n'y personne ne semble pouvoir l'arrêter.

2. Des industries affaiblies et pour qui le transport de marchandises par trains ne va plus de soi

Comme nous l'avons vu, tout au long du XIXe et au début du XXe siècle, nombreuses étaient les entreprises qui avaient besoin du fret. Celui-ci permettait de transporter de grandes quantités de matières premières ou de produits finis en un temps record vers les usines. Le transport de marchandises permettait donc à des industries tels la sidérurgie, le textile, les mines de se développer économiquement. Les années 1930 ont vu l'émergence progressive du transport sur route qui a fait concurrence aux rails. Le secteur du transport ferroviaire de marchandises va se retrouver au fil des décennies mis en difficulté, tout en subissant la politique de rationalisation du réseau menée par la SNCF dès 1937. Il est à noter que la Société avait le monopole sur le transport ferroviaire de marchandises jusqu'en 2003, quand des acteurs privés sont arrivés après l'ouverture à la concurrence dans le secteur. Une telle réforme a induit des changements dans les relations des entreprises avec l'autorité décisionnaire, mais ils ne seront pas abordés ici.

Le choc pétrolier et la crise économique qui frappent la France à partir de 1973 vont marquer un coup d'arrêt au transport ferroviaire de marchandises. La sidérurgie ou les mines, qui constituent une part importante du transport fret sur rails, vont se retrouver dans une situation difficile⁶¹. Ainsi, l'année 1975 va marquer une baisse du trafic à 64 millions de tonnes de marchandises transportées par kilomètres contre 75 millions en 1974⁶². Les liaisons sur rails coûtent cher aux entreprises parce qu'elles prennent plus de temps que le transport routier en immobilisant les stocks. Le transport par camions est plus flexible, plus rapide et peut mieux s'adapter à la demande de plus en plus volatile de l'entreprise⁶³. Le déclin du fret ferroviaire va s'amorcer à partir de cette période et semble encore aujourd'hui inéluctable. Qui plus est, le

⁶¹ À ce sujet, lire N. VERSCHUEREN, *Fermer les mines en construisant l'Europe : une histoire sociale de l'intégration européenne*, Bruxelles, Lang, 2013

⁶² ORTFERROVIAIRE, « Fret ferroviaire français : 40 ans de déclin », sur *Transportrail - Le webmagazine ferroviaire*, <http://transportrail.canalblog.com/archives/2014/01/11/28922110.html>, 17 avril 2018

⁶³ *Id.*

service rendu par la SNCF est de plus en plus critiqué jusque dans l'entreprise textile Schlumberger à Guebwiller. La Société y envoyait des wagons sans la marchandise, voire avec du retard, ce qui a envenimé les relations entre les deux partenaires au point de créer une « *rancœur vis-à-vis de la SNCF* »⁶⁴ de la part de l'entreprise textile.

C'est donc de manière unilatérale que la SNCF a agi en 1992 pour fermer la ligne Bollwiller-Guebwiller. Cette décision s'inscrivait dans un processus plus global opéré régionalement. En effet, dans les années 1990 la direction régionale de la SNCF en Alsace souhaitait fermer de nombreuses lignes de petite envergure au transport de marchandises afin de rationaliser le réseau⁶⁵. En Alsace, l'embranchement de la base militaire de Meyenheim, la ligne de Walbourg à Woerth au nord, la ligne d'Obermodern à Schweighouse (près de Saverne) la même année, ou encore la section Blotzheim à Saint-Louis furent fermés entre 1990 et 1992. La ligne de Bollwiller-Guebwiller s'est retrouvée prise dans une politique de fermetures multiples opérée à l'échelon régional et sur laquelle les soutiens locaux du train n'avaient finalement que très peu de prise.

Cependant, avant de savoir si les entreprises ont pu ou non tenter d'influencer la décision de la SNCF, il s'agit d'essayer de savoir si celles-ci avaient un intérêt à conserver ou non leur embranchement ferroviaire. De cet intérêt existant ou inexistant dépendra l'action de l'entreprise envers la SNCF ou tout autre entreprise responsable de l'exploitation de la ligne. Or, ces paramètres sont conditionnés à la situation du site. Nous ne pouvons pas établir un modèle, même idéal typique, sur la réaction des industries à ces projets. La raison est que chaque entreprise a un contexte différent : une situation financière qui lui permet de payer ou non une desserte ferroviaire, la nature de sa production et des matières premières qu'elle doit acheminer, etc. Les entreprises Schlumberger à Guebwiller et Rabewerk à Soultz souhaitaient, idéalement, que le train reste, mais n'avaient ni les moyens de s'opposer à la SNCF ni les moyens financiers de se préoccuper du sujet. L'entreprise Schlumberger avait subi un plan de restructuration important et très dur en 1991⁶⁶, tandis que les industries de la vallée s'étaient progressivement reconverties pour tenter de se renouveler. Ce changement entendait abandonner d'anciennes façons de produire afin d'entrer dans la « *modernité* »⁶⁷. Comme le dit Pierre Bischoff, le

⁶⁴ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », *op. cit.*

⁶⁵ V. CONRAD, « Le petit train du Florival : passé, présent et futur d'une ligne qui ne veut pas mourir », Conférence, Salle de l'ancienne gare à Lautenbach, 16 mars 2019. Voir annexe 3

⁶⁶ ANONYME, « Plan de redressement pour Nicolas Schlumberger », *Le Monde*, 27 octobre 1991

⁶⁷ B. RISACHER, « Crises, résistances et mutations de la "Mulhouse des Vosges" au cours de la décennie 1974-1984 », dans *Journées d'histoire industrielle, 1974-1984, une décennie de désindustrialisation ? : actes des premières Journées d'histoire industrielle, Mulhouse, Belfort, 11-12 octobre 2007*, Paris, France, Picard, 2009, p. 195-204

transport ferroviaire était le dernier souci du secteur industriel de la vallée en ces temps troubles :

« Lors de la fermeture du fret en 1992 est-ce que vous avez eu des habitants, ou des industries qui sont venues pour voir ?

Tout à fait on est allé voir le sous-directeur Nicolas Schlumberger à NSC [autre nom de l'entreprise Schlumberger] est-ce que vous tenez en fret ? Il a dit "oui on n'y renoncera jamais, on vient d'investir là-dedans. On a acheté un portique qui nous a coûté à l'époque un million de francs pour charger des conteneurs, et le fret ferroviaire c'est pour nous essentiel parce que s'il y a des barrières de gel, des conditions météo, on est sûr de faire partir notre matériel". Un an après. SNCF avait dénoncé le contrat. C'était terminé. [...] De toute façon Rabewerk cette usine a fait faillite, donc ils ont quitté Guebwiller. Schlumberger n'allait pas très bien et ils essayaient en 1990. Il y avait 1000 ou 2000 salariés et ils ont baissé actuellement, ils ne sont plus que 300, etc. Ils fabriquaient de moins en moins de machines-outils. Tout le monde se reconvertis. Ils reviennent de loin. Il était question de tout fermer à un moment donné. Le transport ferroviaire pour eux n'était pas une priorité. »⁶⁸

Le déclin économique des industries signifie aussi le déclin de leur rôle comme garant de ces lignes capillaires. Elles ne sont plus aussi influentes qu'elles ont pu l'être au cours du XIXe siècle et elles ne pouvaient que subir les décisions prises au niveau régional par les directions de la société des chemins de fer. Le processus de désindustrialisation qui a particulièrement touché la région de Guebwiller comme les bassins houillers ou potassiques a affaibli ces vieilles entreprises, piliers des territoires, jusqu'à remettre en question leurs anciens modes de production basés sur le transport de marchandises par rails. Les industries n'avaient donc ni les moyens ni l'envie de maintenir une desserte ferroviaire. Dans le cas des lignes comme celle de mon enquête de terrain, où ne subsistait plus que le transport de marchandises, et où ces entreprises étaient clientes de la SNCF, la perte de vitesse des usines a signifié la fin des lignes. Le trafic ferroviaire fut transféré sur la route. Les élus locaux sont désormais seuls. Leur bouclier qui permettait un maintien d'une ligne au moins à des fins économiques a disparu. Dans ces conditions, l'émergence des associations d'usagers tels que FloriRail en 1991 va permettre à un nouvel acteur de venir exercer une pression en faveur d'une amélioration du service ferroviaire.

II. L'émergence de l'association d'usagers dans la défense d'une ligne ferroviaire

⁶⁸ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », *op. cit.*

Les bouleversements induits par la nationalisation du réseau ont transformé les rapports entre le territoire, pris ici au sens des partisans du chemin de fer localement situés, et les décideurs de la politique ferroviaire. Face au vide laissé par les acteurs anciennement établis, la création de FloriRail en 1991, et des associations d'usagers en général, s'inscrit dans un contexte d'émergence d'associations d'usagers qui ont à cœur de défendre une ligne. Ces associations à la composition hétéroclite vont se trouver à la pointe de la contestation parce qu'elles sont spécialisées sur le sujet et qu'elles portent ces revendications de manière continue, ignorant les alternances politiques. S'alliant à des personnalités locales, elles vont progressivement s'imposer en tant que partenaires pour les conseils régionaux. Le fait que ces associations se disent politiquement neutres va leur permettre d'être bien vus des élus de tous bords, et cela va faciliter leur position d'interlocuteur officiel de négociation. De ce fait, elles vont progressivement devenir des interlocuteurs officiels dans le processus décisionnel, car représentant l'intérêt des usagers.

Pour expliquer cela, je verrais tout d'abord la composition des membres d'une association d'usagers. Celle-ci oscille entre des militants associatifs plus ou moins chevronnés et des passionnés du train. Certaines associations peuvent même se vanter d'avoir des élus ou des dirigeants industriels membres, ce qui leur donne le statut d'une coalition locale qui milite en faveur d'un meilleur service ferroviaire. Enfin, partant de leurs larges revendications pour un meilleur service public du train, je montrerais que les associations s'imposent en interlocuteur officiel des Région et de l'État. Leur retrait du jeu politique partisan affiché va leur permettre d'être bien vus de la part des décideurs de la politique ferroviaire.

A) La diversité des membres d'une association d'usagers

1. Entre militants associatifs et passionnés des transports ferroviaires

Au premier abord, la réponse à la question sur la composition d'une association d'usagers du train peut sembler évidente : ce sont des gens qui voyagent régulièrement en train. Ce sont des usagers quotidiens qui pratiquent les déplacements pendulaires, pour aller et revenir entre leur travail et le domicile, et qui ont donc une connaissance fine de la ligne et de son fonctionnement (horaires, tarifs, confort, etc.). Si l'on y retrouve des militants associatifs de longue date, la plupart des membres d'une association d'usagers sont principalement des personnes souhaitant une amélioration de service ou simplement défendre la ligne qu'ils prennent tous les jours. Pour autant ce ne sont pas des professionnels du militantisme. Par ce terme, j'entends des personnes qui ont une expérience des mobilisations associatives

contestataires, et qui sont souvent engagées à plein-temps dans un collectif. Au contraire, une association d'usagers semble se rapprocher de la définition du « militantisme par projet » développé par Jacques Ion. Pour le chercheur, ce nouveau militant s'engage individuellement, et non plus en se basant sur son appartenance à un groupe social, pour la défense d'un projet précis qui peut nécessiter un recours à l'expertise⁶⁹. Cette expertise joue par ailleurs un rôle important dans le secteur des transports ferroviaires. Ce sont donc les intérêts individuels qui sont à la source de cet engagement, et non plus les logiques sociales de classe ou de localisation⁷⁰. Dans une association d'usagers, cet engagement se voit par le fait qu'un nombre restreint de membres, principalement affiliés au bureau, font vivre l'association tandis que la participation des autres adhérents reste plus sporadique et limitée à certaines activités⁷¹.

Dans le cas de FloriRail, la situation est différente et similaire en même temps au cas que je viens d'évoquer. Même si l'association souhaite devenir une association d'usagers une fois la ligne rouverte⁷², pour l'instant c'est un collectif qui milite pour le retour du train dans la vallée. Considérons-la donc comme une association d'usagers classique, car elle dispose du même statut d'interlocuteur officiel que ses congénères. Lorsqu'elle fut créée en 1991, l'association avait une composition hétérogène entre des militants associatifs professionnels et des personnes simplement intéressées par un possible retour du train, comme l'explique Pierre Bischoff :

« [...] *Vraiment des vieux Guebwillerois, des gens qui connaissaient ma famille, qui étaient attachés au patrimoine de Guebwiller, au train bien sûr, aux rails qui font partie du patrimoine de Guebwiller. [...]. Donc il y a eu ça dans un premier temps. Des vieux Guebwillerois ou des gens proches que je connaissais, ou également proches de Monsieur Chateaudon, donc très actifs dans les milieux associatifs.* »⁷³

En effet, Jean-Luc Chateaudon animait radio Florival et a entraîné avec lui de nombreuses personnes issues de cette radio associative. On voit donc la complexité de la composition initiale de l'association entre des citoyens lambdas intéressés par le projet de réouverture pour des raisons diverses, et des citoyens engagés dans le milieu associatif plus chevronné à la défense d'intérêts. Aujourd'hui, sa composition se rapproche plus de celle d'une association classique d'usagers, notamment avec un nombre limité de membres qui prennent régulièrement part aux décisions. Cette composition originelle de la cinquantaine de membres

⁶⁹J. ION, *La fin des militants ?*, Paris, Éditions de l'Atelier, 1997

⁷⁰ Y. LOCHARD, M. SIMONET-CUSSET et J. ADDA, *L'expert associatif, le savant et le politique*, Paris, Syllepse, 2003, p. 24

⁷¹ H. BERTILLOT, « La fonction régulatrice d'une association d'usagers des transports. », *Flux*, n° 71, n° 1, 23 octobre 2008, p. 92

⁷² ANONYME, « FloriRail : "Accompagner et soutenir le projet de tram-train" », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 14 février 2014

⁷³ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », *op. cit.*

de FloriRail fut très vite amenée à évoluer face à l'enlisement de la réouverture dans les années 1990⁷⁴. L'association compte aujourd'hui environ 150 membres⁷⁵.

La deuxième catégorie de membres d'une association d'utilisateur est composée de passionnés de transports ferroviaires plus communément appelés ferrovipathes ou ferrophiles. Ils sont modélistes, passionnés d'histoire ferroviaire, ou tout simplement cheminots actifs ou retraités. L'association FloriRail, à la suite de sa deuxième vague de recrutement, fut amenée à s'élargir vers ces personnes. En 1993, afin de préserver les voies d'une dépose et sur les conseils d'un directeur régional de la SNCF, l'association a décidé de faire circuler un train touristique. Il devait être mis en place entre la gare de Guebwiller et l'écomusée d'Alsace, un musée situé à l'ancien puits minier du carreau Rodolphe à Pulversheim. À cette fin, les membres ont acheté un locotracteur⁷⁶ à la base militaire de Meyenheim. Ils n'ont cependant pas reçu l'aval de la SNCF pour faire circuler le train touristique⁷⁷ et ils ont donc dû se rabattre sur une circulation limitée au sein de la zone industrielle de la ville de Soultz afin de ne pas perturber le trafic régulier, sur environ 800 mètres de voies. D'autres voitures de voyageurs ont été achetées pour compléter le petit train. Cette action a duré jusqu'en 2000 et a permis à l'association d'acquérir une certaine visibilité au sein des milieux des passionnés de chemin de fer, à l'échelle nationale :

« Cette opération ça nous a fait connaître localement parce que c'était vraiment une animation assez importante sur la ligne et il y a beaucoup de gens, des ferrophiles, des passionnés de chemin de fer qui se sont approchés de l'association et c'est grâce à ce locotracteur. C'est entre autres Stéphane Hissler qui est devenu président [de FloriRail, à la suite de Pierre Bischoff], qui était passionné de chemins de fer, plus plein d'autres. Après la première couche de membres, on en a eu une deuxième couche de ferrophiles, de gens qui étaient vraiment passionnés et qui voyaient d'un très bon œil qu'on mette sur pied un chemin de fer touristique. »⁷⁸

Pour FloriRail, l'arrivée de ces passionnés a constitué une opportunité d'élargir sa base d'adhérents et de se constituer un réseau national de soutiens qui souhaitent revoir des trains circuler quotidiennement sur le tronçon de Bollwiller à Guebwiller. Cela a probablement permis de publier des ouvrages écrits par Vincent Conrad et liés à la ligne et son histoire aux éditions de la Vie du Rail dont le magazine éponyme est connu par toute cette communauté⁷⁹. Le

⁷⁴ *Id.*

⁷⁵ Voir annexe 1.

⁷⁶ Cette locomotive sert à tracter un train de marchandises.

⁷⁷ C. CARTIER, « Trains touristiques. De véritables clés pour le développement rural », *Ville, Rail et Transports*, 10 septembre 2014. Il s'avère en effet compliqué de faire circuler des trains touristiques, notamment à cause des normes de sécurité très lourdes à respecter.

⁷⁸ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », *op. cit.*

⁷⁹ *L'autorail de Jules* (2009) et *Dernier train pour Lautenbach* (2006) sont des romans de fiction écrits par Vincent Conrad et publiés aux éditions de la Vie du Rail.

successeur de Pierre Bischoff à la présidence de FloriRail, Stéphane Hissler, est d'ailleurs arrivé au cours de cette deuxième vague de recrutement.

Théoriquement, la présence d'un public de passionnés du train au sein d'une association d'usagers peut représenter un véritable atout et un véritable apport au collectif grâce à leurs connaissances. Si je prends l'exemple d'un usager lambda qui fait des déplacements pendulaires pour se rendre au travail, celui-ci va probablement insister sur la qualité du service et la régularité des trains. Il ne va ainsi qu'aborder des aspects assez superficiels de l'exploitation de la ligne, des aspects qui n'en restent pas moins essentiels, et pourra s'avérer perdu si des questions techniques sont abordées. Au contraire, un cheminot ou un ferroviathe aura une connaissance plus pointue du fonctionnement d'une ligne, des spécificités techniques ou même en rapport avec les types de trains en circulation. De ce fait, lors des débats, ils peuvent répondre et tenir tête aux ingénieurs de la SNCF ou de la Région qui sont en face d'eux :

*« Donc ne viennent généralement que les associations, pas que, mais à peu de chose près, et les cheminots. Du coup, c'est assez vif, les gens connaissent assez bien les sujets et parfois les usagers sont dépassés par des questions pas forcément techniques, mais un peu déjà pointues. Ça peut être des croisements, des machins, etc. ».*⁸⁰

Les associations d'usagers des transports utilisent beaucoup l'expertise dans leurs rapports avec les pouvoirs publics⁸¹. La présence en leur sein de connaisseurs du monde ferroviaire sur le plan technique va leur permettre de produire des contre-expertises et de tenir tête aux décideurs de la politique ferroviaire. Ils vont également pouvoir vulgariser à destination du public et de leurs membres moins avertis des décisions prises et des changements apportés au quotidien, ce qui est essentiel pour une association⁸². C'est donc sur une double base de personnes engagées pour leur ligne et de connaisseurs du monde ferroviaire que repose une association d'usagers comme FloriRail ou d'autres qui peuplent les lignes régionales. Elles deviennent ainsi capables de produire une multiplicité de discours afin de peser dans le débat public à propos d'une ligne ferroviaire.

2. Des coalitions locales des défenseurs du train qui rassemblent des personnalités de premier ordre

⁸⁰ « Entretien avec la direction des transports de la région Grand Est le 29/03/2019 », s. d.

⁸¹ Y. LOCHARD, M. SIMONET-CUSSET et J. ADDA, *L'expert associatif, le savant et le politique*, op. cit., p. 26

⁸² H. BERTILLOT, « La fonction régulatrice d'une association d'usagers des transports. », op. cit., p. 95

Nous l'avons vu, une association d'usagers du train rassemble principalement des individus concernés au premier chef par la ligne parce qu'ils l'empruntent quotidiennement. Dans une association comme FloriRail, tous les membres souhaitent le retour du train pour des raisons de mobilité, d'écologie, ou d'attachement au train. Au sein de l'association aujourd'hui dirigée par Mathieu Taquard, il y a cependant une catégorie plus surprenante de membres : ce sont les élus municipaux. En effet, ces adhérents plus atypiques sont Philippe Aullen, conseiller municipal de Guebwiller, Alain Diot, adjoint au maire de Soultz, ou Francis Kleitz, maire de Guebwiller. Des membres de la famille Schlumberger ou des cadres de l'entreprise éponyme étaient également présents aux côtés des militants associatifs afin de demander le retour du train dans la vallée. Ces personnes ont soit une fonction officielle soit une place symbolique dans le champ politique local, ce qui rend leur présence particulière et symbolique. Les Schlumberger étaient des sortes de barons locaux par le passé, et leur usine a toujours une importance majeure à Guebwiller et dans la vallée⁸³. La présence de ces personnalités, en tant qu'adhérents ou simples spectateurs lors des assemblées générales, donne un aspect plus légitime à l'association. Cette présence sera retranscrite dans la presse avec les noms, fonctions, et leurs interventions de personnalités extérieures⁸⁴. Cela donne l'impression au public que FloriRail est soutenu par les personnalités locales d'importance et qu'elle n'agit pas seule pour la réouverture. Si elles sont membres de l'association, c'est parce qu'elles ont un intérêt à militer pour le train. Autrement, comme l'explique Philippe Aullen, la non-présence de certains élus est vue comme un désintérêt de leur part sur cette question :

« D'ailleurs j'ai adhéré depuis quelques années à l'assoc et Mathieu [Taquard] est content parce qu'il n'y a pas trop d'adhérents du conseil municipal de Guebwiller à l'association. [...] »

Pourquoi les conseillers municipaux n'adhèrent-ils pas plus ?

« Je ne sais pas, je me demande si ce n'est pas un manque d'intérêt. C'est dommage hein ? »⁸⁵

L'extrait de l'entretien pointe justement le fait que tous les élus n'adhèrent pas nécessairement à une association, parfois par simple manque d'intérêt pour le sujet. Pourtant, même pour les élus présents, tel Alain Diot, même si un investissement dans les actions

⁸³ N. LOEFFLER, « La ligne de chemin de fer Bollwiller-Lautenbach », *op. cit.*

⁸⁴ C'est ce que nous pouvons observer dans les comptes-rendus des deux dernières AG de FloriRail en 2009 et 2019 : G. SCHMITT HOHENADEL, « L'option tram-train confirmée ! », *L'Alsace*, 6 février 2018 ; B. FRUHINSHOLZ, « Retour du train : une si longue attente... », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 29 janvier 2019

⁸⁵ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », *op. cit.*

militantes n'est pas toujours présent, la symbolique de leur présence reste intacte, tout comme leur soutien au mouvement :

« Pourquoi avoir pris la décision d'adhérer ?

Parce que c'est une association qui milite pour un sujet qui me concerne et moi j'adhère à plein d'associations, je suis plus ou moins actif... Je n'ai pas adhéré en tant qu'élu.

Vous avez adhéré avant d'être élu adjoint ?

Oui. C'est vrai je ne suis pas adhérent régulier, des fois j'oublie de payer la cotisation. J'ai toujours suivi ce que faisait FloriRail. Disons FloriRail c'est l'expression de la population, mais je les connais, pas tous personnellement, de loin pas, mais bon c'est un noyau représentatif du mouvement. »⁸⁶

Le fait que les élus locaux adhèrent à une association d'usagers a surtout un effet symbolique aussi bien pour l'association que pour les habitants. Cela renforce la légitimité du collectif, car celui-ci affiche au grand jour le soutien dont il dispose de maires, de conseillers départementaux ou régionaux, qui sont de leur côté et participent à leurs réunions. Nous pourrions croire qu'ils adhèrent à la cause, tout du moins c'est ce que les associations espèrent faire passer comme message. L'association va pouvoir afficher au grand jour son importance dans le microcosme local tandis que les élus, par leur présence, vont chercher à bien se faire voir pour engranger de potentiels nouveaux soutiens⁸⁷. Nous pouvons donc avoir l'impression d'un front commun en faveur du train au niveau local, d'autant plus que si les élus assistent aux réunions d'une association, leur adhésion ne va pas toujours de soi. En effet, ce geste pourrait provoquer une rupture dans l'intérêt général qu'ils prétendent défendre. C'est la même chose pour l'adhésion d'industriels, et FloriRail pouvait se targuer d'avoir à son époque des adhérents issus de Schlumberger, des « *grands cadres* »⁸⁸ d'un des plus grands groupes textiles au monde ! Ils sont autant de personnalités symboliques qu'une association peut mettre en avant dans son combat.

Cela n'est pas à proprement parler une collaboration entre ces personnalités et les militants associatifs, mais un simple acte de présence aux réunions couplé à une concordance des vues et des intérêts. En somme, ce sont des gestes symboliques qui permettent d'afficher un territoire uni en faveur du train et de ce qu'il représente. Comme le chapitre suivant l'abordera, les élus ont chacun leurs propres modes d'action qui sont parfois incompatibles avec

⁸⁶ « Entretien avec Alain Diot (adjoint au maire de Soultz), le 20/03/2019 », s. d.

⁸⁷ A.-C. DOUILLET et R. LEFEBVRE, *Sociologie politique du pouvoir local*, Malakoff, Armand Colin, 2017, p. 172

⁸⁸ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », s. d.

ceux d'une association, car n'appartenant tout simplement pas au même répertoire d'action collective. Cependant, une association d'usagers qui ne verrait pas d'élus à ses réunions n'aurait pas la même légitimité auprès des instances officielles qu'une association à laquelle un maire ou un conseiller départemental sont adhérents. Les associations d'usagers telles FloriRail se transforment parfois en des alliances d'acteurs divers, allant au-delà de leur composition initiale de voyageurs quotidiens. On se retrouve avec un système de coalition entre des usagers, des élus locaux, voire d'industriels si ceux-ci sont actifs. Tous sont unis pour le transport ferroviaire, pour une amélioration de leur ligne, pour le retour du train. L'interprétation que je peux donner d'une telle participation est qu'elle permet ainsi aux décideurs, la Région notamment, d'avoir en face d'elle un interlocuteur qui représente les intérêts des usagers. Une association de défense de leurs intérêts soutenue par les élus locaux, voire des industriels ou d'autres militants associatifs aura une légitimité comme émanation de l'intérêt général local. La Région aura ainsi plus de facilités à agir avec elle puisque représentant fidèlement son territoire et les usagers des transports ferroviaires.

B) Des associations qui s'imposent en interlocuteurs officiels des pouvoirs publics

1. Des revendications larges qui convergent vers un maintien d'un service public ferroviaire

La création de FloriRail sous les règles du droit local remonte à 1991⁸⁹. Elle fut créée à la suite, comme de nombreuses autres associations, d'un événement déclencheur brusque⁹⁰ : la décision de la SNCF de mettre en vente la gare de Guebwiller. La société souhaitait transférer ses services commerciaux dans une boutique localisée au centre-ville de Guebwiller. Aussi surprenant que cela puisse paraître aujourd'hui, malgré l'absence de trafic ferroviaire de voyageurs, la gare de Guebwiller était toujours ouverte à ceux désireux d'acheter un billet ou un abonnement. La gare était aussi le lieu de coordination pour les trains de marchandises. C'est l'annonce la vente imminente en ce début d'année 1991 qui a poussé Pierre Bischoff et Jean-Luc Chateaudon à créer cette association. La volonté première a donc été de préserver le patrimoine ferroviaire de Guebwiller. Certes, elle représentait un symbole d'un passé vu comme glorieux, mais les militants étaient également mus par un souhait de préserver un service public menacé puisque tout le monde pouvait acheter ses titres voyageurs en ce lieu. Le premier article

⁸⁹ FLORIRAIL, « Statuts de l'association », 2005

⁹⁰ E. NEVEU, *Sociologie des mouvements sociaux*, Paris, La Découverte, 2011, p. 9

consacré à FloriRail publié le 19 avril 1991 fait clairement mention du souhait de maintenir ce service public en premier⁹¹.

De plus, l'annonce de la SNCF semblait marquer les prémises d'une fermeture prochaine de la ligne⁹². Le risque qui plane est la perte de la gare et de toute l'infrastructure ferroviaire restante. Lorsqu'une ligne est fermée, en tant que propriétaire de l'infrastructure, la SNCF peut décider de maintenir ou non les rails et le matériel en place. Elle peut choisir de déclasser la ligne, soit la sortir de sa nomenclature, et déposer les voies en retirant les rails et les traverses. Ainsi après la fermeture de la ligne Bollwiller-Lautenbach au trafic voyageur en 1969, la portion de ligne du Heissenstein, au bout de Guebwiller, à Lautenbach fut déclassée en 1973 puis déposée en 1974. Une ligne déposée n'a quasiment plus aucune chance de rouvrir à cause du coût de construction que pourrait engendrer la pose de nouveaux rails. Preuve s'il en est que ni la Région ni FloriRail n'envisagent un retour du train jusqu'à Lautenbach. C'est l'une des peurs principales de FloriRail à cette époque, car cela annihilerait tout espoir de voir des trains circuler à nouveau de Bollwiller à Guebwiller. Une peur renforcée parce qu'une dépose des voies semble envisagée par la SNCF pour l'année 1994⁹³, comme l'explique Pierre Bischoff :

« Ensuite on a créé l'association en 1991 et on était très actif, très motivé, et on est allé voir un des sous-directeurs de la SNCF à Strasbourg qui nous a eus à la bonne et nous a dit "écoutez dépêchez-vous parce que lorsqu'il y a une fermeture de ligne survenue en 92 on peut déférer sans la déclasser". Mais pour autant si on ne fait rien on retire les rails et après c'est foutu. »⁹⁴

Toutes ces revendications sont donc naturellement reliées au souhait de faire revenir le train dans la vallée du Florival. Sans la gare, les rails et tout le matériel de signalisation, faire revenir tout trafic de voyageurs dans la vallée dans des conditions optimales est impossible. Dans l'article de *l'Alsace* de 1991 cité précédemment, Jean-Luc Chateaudon confirme clairement ces propos en détaillant les trois objectifs de FloriRail : « empêcher la destruction du bâtiment, sauvegarder toutes les infrastructures jusqu'au Heissenstein, et à terme, relancer la desserte de Guebwiller dans le cadre d'aménagements régionaux »⁹⁵. Pourtant, dans les articles de presse de cette année 1991, les préoccupations sont concentrées sur la probable fermeture du trafic fret. Les quatre articles parus dans le journal *L'Alsace* en cette année qui

⁹¹ J.-M. HAEFFELÉ, « "FloriRail" sur la voie de la sauvegarde », *L'Alsace*, 19 avril 1991. Le journaliste prend clairement fait et cause pour FloriRail contre la décision de la SNCF.

⁹² FLORIRAIL, « Pour la promotion du rail en Alsace, FloriRail en appelle aux élus », *L'Alsace*, 2 octobre 1991

⁹³ FLORIRAIL, « FloriRail Infos n°1 », 1992

⁹⁴ « Entretien avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 19/01/2019 », s. d.

⁹⁵ J.-M. HAEFFELÉ, « "FloriRail" sur la voie de la sauvegarde », *op. cit.*

mentionnent des propos de FloriRail montrent une attention particulière portée à la ligne de marchandises, ainsi qu'un appel à la mobilisation afin d'empêcher sa fermeture. Le discours de l'association à destination du public porte donc principalement sur le maintien de l'infrastructure et des trains de marchandises, l'un n'allant pas sans l'autre.

Si l'on en juge par les *FloriRail Infos* publiés dès le début de l'année 1992, la réouverture de la ligne au trafic voyageur était affichée comme un objectif à long terme de l'association⁹⁶. Si le sujet est passé au second plan dans la presse, c'est probablement parce que l'actualité de l'époque était focalisée la fermeture imminente de la ligne au fret. Le discours de l'association s'est donc concentré sur le maintien de toute infrastructure ferroviaire existante et de la ligne, car il rencontrait le plus d'écho aussi bien auprès de la population que des élus locaux. S'il n'est pas clairement évoqué dans la presse régionale, le retour d'un autorail est déjà l'objectif prioritaire de FloriRail, celui qui cimente l'association et constitue son identité⁹⁷. Ainsi, le sujet fut mis sur le devant de la scène après une réunion publique organisée par FloriRail en janvier 1992, et retranscrite par un journaliste des *Dernières nouvelles d'Alsace* : « un autorail⁹⁸ partant de Bollwiller, desservant Soultz, le secteur de la zone industrielle à Guebwiller, la gare de Guebwiller et enfin le haut de la ville à hauteur du Heissenstein : un rêve que cela ? Que nenni ! Pierre Bischoff, président de FloriRail y croit dur comme fer »⁹⁹.

Le cas d'étude montre la diversité des objectifs que peut poursuivre une association d'usagers qui milite pour le train. Elle souhaite une amélioration du service avec de meilleurs horaires, des rénovations de la ligne afin de pouvoir rehausser la vitesse, une baisse des tarifs, une augmentation du nombre de contrôleurs, etc.¹⁰⁰ Ces revendications s'inscrivent dans les mouvements post-matérialistes théorisés par Ronald Inglehart où le train permettrait une sorte d'épanouissement et une meilleure qualité de vie¹⁰¹. On pourrait penser que les revendications de FloriRail sont différentes au motif que le train a disparu des voies entre Guebwiller et Bollwiller. *Que nenni !* Que les associations militent pour le retour du train ou qu'elles défendent les usagers quotidiens, toutes ne cherchent qu'un meilleur service public ferroviaire plus adapté à leurs besoins et aux nouveaux impératifs de la mobilité. Cela donne aux

⁹⁶ FLORIRAIL, « FloriRail Infos n°1 », *op. cit.* ; FLORIRAIL, « FloriRail Infos n°2 », 1992 Ce sont des bulletins d'opinion qui retracent l'actualité de la ligne. Publiés par FloriRail tous les trimestres, ils sont tous numérisés à cette adresse http://florirail.free.fr/florirail%20info/menu_florirail_infos.htm.

⁹⁷ E. NEVEU, *Sociologie des mouvements sociaux*, *op. cit.*, p. 7. Comme l'évoque Erik Neveu dans son ouvrage, de nombreux mouvements sociaux reposent sur la construction symbolique d'une identité autour de thèmes communs.

⁹⁸ Il est ici judicieux d'expliquer le terme d'autorail qui peut porter à confusion. C'est un train propulsé à l'énergie thermique, sans électricité et caténaire et donc plus simple à mettre en place. Le précédent service voyageur de la ligne Bollwiller-Guebwiller était assuré par une caravelle, soit l'ancêtre de l'autorail, car elle n'est pas électrifiée.

⁹⁹ S. HARTMANN, « SOS voie ferrée », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 24 janvier 1992

¹⁰⁰ Cette liste est tirée des comptes-rendus des différents COREST de la région Grand Est disponibles à cette adresse : <https://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

¹⁰¹ R. INGLEHART, *La transition culturelle dans les sociétés industrielles avancées*, Paris, Economica, 1993

associations une position généralement critique envers l'action jugée insuffisante des Régions ou de la SNCF, voire carrément à rebours des obligations de service public auxquelles elles sont censées répondre. Elles cherchent clairement à interpeller les décideurs sur tel ou tel problème de leur ligne afin de porter les exigences des usagers. Le tout en essayant de rester mesurées dans leurs demandes¹⁰². Les revendications d'une association d'usagers sont évolutives en fonction de la ligne, et elles mettront en avant telle revendication en fonction de l'instant T. C'est pour cela que nous pouvons avoir une impression de confusion par moment, alors qu'il n'en est rien et que l'association ne fait que s'adapter au contexte comme l'a fait FloriRail. L'objectif de fond reste identique.

2. Une neutralité politique affichée et revendiquée

Au regard de ce qui a été vu précédemment, cela peut sembler étrange pour le lecteur de lire que les associations d'usagers sont neutres politiquement. Après tout, j'ai écrit que le transport ferroviaire est un sujet politique par excellence. Cette affirmation fut d'ailleurs entendue au cours de mon enquête de la bouche de certaines des personnes que j'ai interrogées.

« *C'est toujours politique dans tous les cas quand on milite pour le retour du vélo, pour les transports doux. C'est toujours politique.* »¹⁰³

Pourtant, dans leurs intitulés ces associations semblent neutres : Association pour la promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral, Trans Rhin Rail, Association de Défense et de Promotion de la ligne Haguenau-Wissembourg¹⁰⁴. Ces noms neutres révèlent certes un objectif précis, mais en aucun cas une volonté politique. Ces collectifs souhaitent paraître apolitiques, un terme assez vague, mais qu'il faut ici entendre comme un retrait du jeu politique partisan et non attaché à un quelconque parti politique. Ce n'est pas une neutralité politique comme on pourrait le penser, car les associations ont des prises de position critiques vis-à-vis des décideurs. Cet apolitisme s'entend ici comme un retrait du jeu politique et un refus d'être rattaché à tel ou tel parti politique. Les statuts de FloriRail précisent ainsi que « *l'Association FloriRail ne poursuit aucun but lucratif, politique ou religieux* »¹⁰⁵. Ainsi, si par exemple certains membres associatifs peuvent avoir une préférence pour les transports doux et collectifs comme des élus

¹⁰² S. POLLET, *Le transport ferroviaire comme outil pour l'aménagement et l'égalité du territoire dans la région Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne et ses frontières*, op. cit., p. 67

¹⁰³ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », op. cit.

¹⁰⁴ La liste détaillée des associations rattachées à la FNAUT est disponible ici : FNAUT, « Grand Est - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports », <https://fnaut.fr/nous-contacter/associations-locales/105-grand-est>, 8 avril 2013

¹⁰⁵ FLORIRAIL, « Statuts de l'association », op. cit.

écologistes, ceux-ci vont tenter de maintenir leur association hors du jeu politique. Mathieu Taquard explique ainsi qu'il cherche à garder le contrôle de son association pour qu'elle reste indépendante du jeu politique, notamment du parti Europe écologie les Verts :

« En fait ils voulaient un peu qu'on fusionne avec eux et moi je ne voulais surtout pas parce que la plupart de nos membres ne sont pas Verts. [...]. En fait, je milite en interne pour garder l'indépendance totale de l'association. J'ai eu fort à faire avec ça et il y a eu un peu une lutte un peu sourde pour la garder, et du coup on reste chacun de notre côté. J'y vais dès qu'ils font quelque chose, mais je ne suis pas à leurs ordres. [...] Et donc si le retour du train est subordonné à la réussite électorale d'un mouvement politique ce serait vraiment très risqué pour le projet. Et on risquerait de braquer les élus contre. »¹⁰⁶

Ces derniers mots sont intéressants, car ils révèlent l'une des volontés des associations d'usagers : travailler avec tous les partis, dans le seul objectif de défense d'une ligne. Si la politique régionale du transport ferroviaire n'est pas un sujet extrêmement clivant sur le plan électoral, il n'en reste pas moins que les élus ont leurs opinions et une certaine volonté à agir¹⁰⁷. Si une association décidait de se déclarer proche de tel ou tel parti politique de manière officielle, cela risquerait de braquer les élus du bord opposé. L'association perdrait sa crédibilité parce qu'elle serait vue comme une officine de tel ou tel parti politique. L'Alsace a certes été une région où les partis écologistes font de bons scores et sont insérés dans les institutions territoriales¹⁰⁸, mais pour d'autres régions la situation est différente. Pour une association de défense des usagers ou en faveur de la réouverture d'une ligne, déclarer son appartenance politique revient à scier la branche sur laquelle elle est assise en se privant de nombreux soutiens potentiels. D'autant plus que les élus comme les ingénieurs de la SNCF apprécient quand les associations peuvent être objectives et neutres politiquement¹⁰⁹.

On assiste à un démarchage général des associations envers les partis politiques. Plus une association dispose de soutiens, mieux elle pourra relayer sa cause. Étant donné que rares sont les partis politiques qui sont farouchement opposés, du moins en période électorale, au train, les militants n'ont que l'embarras du choix. Elles cherchent ainsi à démarcher les élus de leurs territoires, et cela, quelle que soit l'appartenance politique. Nous pouvons considérer qu'une association d'usagers est « attrape-tout » en cherchant à engranger une masse de soutiens sans se préoccuper de leur bord politique. Dans la vallée du Florival, citons le maire de Guebwiller centriste, le maire de Soultz qui peut être classé divers-gauche, des députés

¹⁰⁶ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

¹⁰⁷ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, *op. cit.*, p. 441-464

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 448

¹⁰⁹ H. BERTILLOT, « La fonction régulatrice d'une association d'usagers des transports. », *op. cit.*, p. 94

apparentés au parti Les Républicains, un conseiller régional ex-Rassemblement national et un président de communauté de communes divers-droite. Cela sans compter les membres de diverses associations et sections locales de partis politiques. Si FloriRail affichait clairement son appartenance politique envers telle ou telle personnalité, elle se priverait automatiquement de soutiens. C'est donc la stratégie inverse qui est choisie :

« Donc en fait ce que je dis à tous les mouvements politiques, et ce que je dis chez moi en interne, nous n'avons pas l'exclusivité du lobbying de ce projet. Quel que soit le mouvement politique qui s'en empare, nous sommes extrêmement heureux qu'il s'en empare. »¹¹⁰

Ainsi se dire neutre politiquement et en dehors du jeu partisan est un élément essentiel pour les associations d'usagers. Si nombre d'entre elles continuent à prôner un meilleur service public du train, c'est parce que cela rentre parfaitement dans leur rôle et leurs missions comme une association de consommateurs qui souhaiterait une transparence sur la fabrication d'aliments. Elles sont ici dans ce que le public attend d'elles. Les pouvoirs publics ou la SNCF ne seront pas surpris de les entendre tenir de tels propos. Lorsque FloriRail critique officiellement la position de la Région qui ne dessert pas la ville de Guebwiller, bien que cela soit une posture politique, elle correspond tout à fait aux attentes des décideurs vis-à-vis de l'association. Dans l'imaginaire, le transport ferroviaire étant associé à un sujet technique et dépolitisé, les associations d'usagers ont tout intérêt à se déclarer apolitiques et à ne pas afficher une quelconque appartenance partisane. Elles souhaitent cogérer la politique du transport ferroviaire menée par la Région,¹¹¹ ou tout du moins être considérées comme un interlocuteur sérieux qui cherche à défendre le bien-être des usagers. Dans ce contexte, un retrait des affaires politiques est donc un impératif stratégique pour toute association ferroviaire.

3. Des associations reconnues comme interlocuteurs officiels par les Régions

« Il y avait déjà une association FloriRail qui militait pour le retour du train, mais c'était plus une sorte d'aiguillon... je crois que tout le monde à l'époque était convaincu que jamais le train ne reviendrait. »¹¹²

¹¹⁰ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

¹¹¹ S. POLLET, *Le transport ferroviaire comme outil pour l'aménagement et l'égalité du territoire dans la région Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne et ses frontières*, *op. cit.*, p. 65

¹¹² « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », *op. cit.*

Les propos du maire de Guebwiller Francis Kleitz illustrent le rôle qu'a pu jouer une association telle que FloriRail, mais aussi l'impact territorial d'une mobilisation en faveur du retour du train. Le terme « d'aiguillon » peut ici s'entendre également comme « guide ». L'association est un guide pour les élus locaux de la vallée qui souhaitent le retour du transport ferroviaire, aussi bien dans le discours que de l'action mise en œuvre en étant mobilisée en continu et spécialisée sur ce sujet. FloriRail se trouve donc en pointe de la mobilisation pour le retour du train, et est devenue une sorte de référence, du moins c'est ce que le fondateur de FloriRail résume en ces termes :

« Oui c'est cela. Aiguillon c'est une sorte de poil à gratter ou le catalyseur. Parce que là on est des bénévoles, on n'est pas des décideurs c'est tout. On est là pour activer les gens, pour que ça les démange un peu, ça n'a rien de péjoratif, au contraire je trouve. »¹¹³

De manière plus générale, une association de défense des usagers va orienter la mobilisation collective locale en contribuant à mettre sous les projecteurs un problème particulier. Elle va aussi donner de la visibilité à telle situation qu'elle juge ou non acceptable concernant le service ferroviaire. Détailler la notion d'agenda telle que pensée par Philippe Garraud me semble ici utile : l'agenda concerne tous les problèmes qui font ou feront l'objet d'un traitement de la part des pouvoirs publics¹¹⁴. Ces problèmes, les associations les ont transformés en problèmes publics pour tous les usagers potentiels de la ligne. Ces problèmes nécessitent donc d'être résolus. Ainsi, FloriRail a mis en avant le problème du manque de desserte ferroviaire pour la vallée de Guebwiller, et cela qui a poussé les élus locaux et régionaux à prendre position. Ces associations ne font pas que mettre en avant un problème concernant le train, ce que certains élus ont déjà entrepris par le passé de leur propre chef¹¹⁵, mais elles portent ce discours sur le long terme. Leur spécialisation sur les thématiques du transport ferroviaire leur permet d'aiguiller les débats qui vont revenir périodiquement animer la communauté locale à propos de sa desserte ferroviaire. Elles soutiennent en continu les mêmes thématiques, en les adaptant au gré de l'actualité et du contexte local et des alternances politiques locales et nationales. Ainsi, elles sont constantes dans les revendications qu'elles portent auprès du grand public et des pouvoirs publics.

Ce rôle d'aiguillon a aussi un impact au niveau du conseil régional. Celui-ci est aujourd'hui l'organisateur des « transports du quotidien », des TER, c'est vers lui que les

¹¹³ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », *op. cit.*

¹¹⁴ P. GARRAUD, « Politiques nationales : l'élaboration de l'agenda », *L'Année sociologique*, 1990, p. 27

¹¹⁵ S. HARTMANN, « SOS voie ferrée », *op. cit.* Dans cet article, l'ancien maire de Guebwiller Charles Haby explique qu'il a déjà agi seul dans les années 1987-1988 pour pousser à la modernisation de la voie ferrée.

revendications convergent. Il est devenu, à juste titre, le guichet des réclamations pour les usagers et élus qui souhaitent améliorer la connexion de leur territoire au réseau ferroviaire national, et donc des liens symboliques avec le reste du pays. À la manière de la fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) qui est un interlocuteur officiel de l'État et de la SNCF au niveau national¹¹⁶, les petites associations, telles que FloriRail, le sont pour la Région. FloriRail est d'ailleurs membre de la section régionale de la grande fédération, ce qui permet un apport de ressources symboliques et de savoirs de mobilisations qui seront utiles dans les relations avec les décideurs¹¹⁷. Elles sont officiellement reconnues comme des actrices à part entière et importantes dans la politique régionale du transport ferroviaire. Par exemple, FloriRail est apprécié, à juste titre, par la Région pour sa fonction d'archiviste :

« D'ailleurs, ils ont un site internet où tout est dedans, toutes nos études sont dedans. [...] Je ne vais pas dire que je m'en sers, mais ça m'est arrivé de m'en servir parce que je sais que tous nos courriers qu'on fait sont enregistrés chez eux. Y compris des choses faites avant que moi j'arrive. Chez nous parfois c'est archivé donc c'est un peu compliqué. Ils ont tout en ligne, tout ce qu'ils font, tout ce qu'on dit, tout ce qui passe dans la presse. Ils sont très bons. Donc eux effectivement ils nous stimulent si on veut. »¹¹⁸

Ce n'est qu'un exemple des rapports que la Région peut entretenir avec une association d'usagers. Outre cette fonction de « stimulation », d'interpellation quasi permanente des élus, elle est reconnue comme un partenaire officiel d'expertise, de dialogue avec laquelle les autorités régionales peuvent construire la politique régionale sur le transport ferroviaire. Cela ne veut pas forcément dire que c'est le cas, mais en théorie les associations d'usagers sont des partenaires privilégiés, car on considère qu'elles représentent l'intérêt général des usagers. En conséquence de quoi les associations sont officiellement invitées aux réunions et aux comités de ligne au même titre que les élus locaux. Après l'étude de la composition de ces associations, de leur neutralité politique et de leurs politiques, une telle réflexion semble prendre sens. De plus, la Région cherche à construire son image sur sa politique ferroviaire qui lui donne une existence symbolique¹¹⁹. Elle n'a donc aucun intérêt à se couper des associations d'usagers pour construire son action en vase clos. Elle a besoin de ces associations et de leur expertise comme ces dernières ont besoin de la Région pour porter des revendications et obtenir des avancées symboliques qui vont constituer leur récit associatif. De ce fait, le conseil régional pourra

¹¹⁶ J. SIVARDIÈRE, « Un lobby d'intérêt général : la FNAUT », *Métropolis*, n° 106-107, 2004, p. 84-87

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 87

¹¹⁸ « Entretien avec la direction des transports de la région Grand Est le 29/03/2019 », *op. cit.*

¹¹⁹ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, *op. cit.*, p. 465

construire une offre des transports plus légitime, car élaboré en concertation avec les usagers quotidiens qui ont l'expérience du terrain. Finalement, tout le monde a intérêt à coopérer.

Conclusion du premier chapitre

En conclusion de ce premier chapitre, nous avons donc vu l'évolution des rapports de force dans la politique du transport ferroviaire. Alors que le chemin de fer se développait dans tout le pays, l'opinion des notables locaux était prise en compte dans la construction du réseau. Ces personnalités et les compagnies ferroviaires privées étaient à égalité, notamment parce que les industries ont poussé à développer le réseau ferré à leur propre bénéfice. Cependant, la nationalisation du réseau ferroviaire français dans les années 1930 a entraîné un renversement des rapports de force. Si les acteurs locaux, le maire et l'industriel pouvaient peser sur les décisions prises, ils n'ont désormais plus voix au chapitre. Les exigences de rentabilité et d'équilibre financier ont commencé à s'immiscer dès les débuts de la SNCF et ont eu raison de nombreuses lignes capillaires. Cette situation perdure encore aujourd'hui. Les maires ne pouvaient pas empêcher la fermeture de la ligne qui traverse leur commune. Les industries affaiblies sous le coup de la désindustrialisation n'ont pas pu s'y opposer, dans un contexte de difficultés économiques et de trafic de marchandises sur rails en forte baisse. L'émergence d'une association comme FloriRail et de nombreuses autres dans les années 1980-1990 semblait être une opportunité au vu du contexte défavorable. Ces associations sont composées de militants associatifs et de passionnés du transport ferroviaire. Cette composition hétéroclite leur permet de déployer une capacité d'expertise, d'influence et de rivaliser avec l'expertise officielle des pouvoirs publics. Elles parviennent ainsi à rallier à elles des personnalités locales, ce qui leur donne une force centrifuge en faveur du train. Leurs revendications larges, mais constantes dans le temps, couplées à une neutralité politique affichée, leur permettent d'être appréciées des décideurs régionaux et nationaux, car cela leur confère un caractère neutre et objectif. Elles obtiennent ainsi un statut d'interlocuteur officiel auprès des régions. Cela leur permet, tout du moins en théorie, de prendre part au processus décisionnel élaboré par la Région.

Les associations d'usagers disposent donc d'un pouvoir d'influence auprès des autorités régionales. Elles peuvent contribuer à mettre en lumière des situations qu'elles jugent problématiques et que le conseil régional doit résoudre. Elles souhaitent être vues comme des cogestionnaires de l'exploitation des trains. Cependant, elles restent avant tout des associations qui pratiquent un « lobbying » en direction du conseil régional afin de faire connaître leurs positions. Le deuxième chapitre va donc se focaliser sur ce travail d'influence, mais aussi sur

les relais dont disposent les associations afin de donner plus de poids à leur parole. En effet, la régionalisation du transport ferroviaire a permis aux usagers de faire entendre leur voix et leurs souhaits, et ainsi de peser sur ce secteur d'action publique.

Chapitre 2 : Influencer la politique régionale du transport ferroviaire : réseaux d'alliances et mobilisations collectives locales

Aujourd'hui, près de 21 associations militent auprès de la Région Grand Est pour rouvrir une ligne ou défendre les usagers quotidiens¹²⁰. Elles profitent de la régionalisation du transport ferroviaire initié par la loi LOTI de 1982, et appliquée par la loi SRU de 2000. Ce processus a créé une nouvelle arène de mobilisation plus proche du territoire, et donc plus prompte à accueillir les revendications que celui-ci exprime. La création des comités de ligne constitue un très bon exemple de cette prise en compte de l'intérêt local pour gérer quotidiennement des TER. Une association d'usagers va chercher à se constituer un réseau d'alliance qui va lui apporter la légitimité et les relais nécessaires pour que le conseil régional prenne au sérieux ses revendications. Maires, conseillers régionaux, associations plus militantes et politisées, tous ont leur rôle à jouer aux côtés de ceux qui, comme FloriRail, souhaitent un meilleur service public ferroviaire. L'association d'usagers se trouve au centre de cette alliance en orientant les débats, les revendications et les mobilisations. Cette alliance d'intérêts peu structurée va chercher la visibilité médiatique afin de faire parler de leur projet, tout en menant un travail d'influence auprès de l'exécutif régional. En effet, lui seul peut permettre des avancées significatives dans les contrats de plan entre l'État et la Région qui vont accorder ou non les financements nécessaires à une ligne.

La première partie de ce chapitre portera sur la régionalisation du transport ferroviaire en tant que nouvelle opportunité de mobilisation territoriale. Les premières réalisations des années 1990 vont permettre un déplacement de l'arène des négociations qui va désormais se situer dans des régions plus proches de leurs territoires. Ces nouvelles collectivités territoriales vont vouloir prendre en compte l'opinion de ces acteurs locaux afin d'assurer leur légitimité. Ensuite, à ce processus va s'ajouter la volonté associative de se constituer un réseau d'alliés afin de pouvoir disposer de relais politiques et associatifs pour pouvoir ainsi influencer les décisions prises par la Région. Ces alliés et relais vont pouvoir porter publiquement leurs revendications et leur donner une certaine légitimité institutionnelle. Enfin, une dernière partie sera consacrée aux moyens mis en œuvre pour faire parler de sa cause. Outre les actions d'influence vers le conseil régional, une association peut également organiser des manifestations afin de faire parler de ses revendications dans l'arène publique. Les négociations

¹²⁰ S. POLLET, *Le transport ferroviaire comme outil pour l'aménagement et l'égalité du territoire dans la région Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne et ses frontières*, op. cit., p. 43

du contrat de plan État-Région vont marquer un pic dans ces mobilisations destinées à l'exécutif régional et vers l'État. En effet, ces contrats ont un rôle décisif pour les financements d'infrastructures et vont donc mobiliser de nombreux acteurs locaux qui ont conscience de son importance pour investir dans leur ligne.

I. La régionalisation du transport ferroviaire, une nouvelle opportunité d'action locale pour les acteurs locaux

La nationalisation du réseau ferroviaire français dans les années 1930 a mis en concurrence les défenseurs des petites lignes avec le reste du pays. La régionalisation des transports ferroviaires régionaux dans les années 1990 va renverser cette tendance. Les acteurs locaux vont pouvoir faire valoir leurs demandes auprès des nouveaux conseils régionaux. Les associations d'usagers vont trouver un interlocuteur qui a tout intérêt à tenir compte de leur opinion. L'instauration des comités de ligne est la preuve la plus marquante de cette volonté régionale de prendre en compte l'opinion des acteurs locaux dans sa politique ferroviaire. Une relation assez égalitaire va s'établir entre usagers et élus régionaux dans le cadre de ces débats. Ainsi, la Région va pouvoir se légitimer auprès des citoyens, prouver son utilité au travers de cette politique.

Tout d'abord, je développerais le fait que la régionalisation des TER dans les années 1990 a permis de légitimer les Région en rendant leur action visible auprès des habitants. Outre une volonté d'innovation et de sauvetage des petites lignes, les collectivités sont conscientes qu'elles sont jugeables par les électeurs par le prisme de leur politique ferroviaire. Ensuite, je montrerai que l'instauration des comités de ligne suit cette logique de légitimation des Région qui doivent prendre en compte les revendications des usagers dans l'élaboration de leur politique. Ces réunions atypiques vont permettre une co-construction de l'offre ferroviaire avec les associations d'usagers.

A) La Région, nouvelle autorité organisatrice des TER

1. Le transport ferroviaire est une compétence de premier plan pour les Régions

« *La Région Grand Est et la SNCF vous souhaitent la bienvenue à bord du TER Grand Est à destination de Strasbourg-Ville* ». Ce message, nous l'entendons tous lorsque nous montons à bord d'un train régional. Il semble assez anodin, mais en réalité il a un rôle essentiel de légitimation pour la Région. Ces petites annonces, les emblèmes régionaux apposés sur les

locomotives ou la décoration parfois atypique des voitures forment un tout qui permet à la Région de montrer son rôle dans l'organisation des transports ferroviaires. Les TER lui permettent de mettre en avant son action quotidienne élaborée pour les usagers. La Région se donne ainsi une légitimité institutionnelle et elle justifie son existence par l'organisation d'un service à la population qui occupe une place importante dans son quotidien¹²¹.



Figure 4 : Une rame Régionalis personnalisée aux couleurs de l'Alsace, permettant aux usagers de voir que le conseil régional d'Alsace était derrière ce train. Source : article Wikipédia sur le Régionalis.

L'organisation de son réseau de TER est donc très importante pour la Région, et elle y accorde une place centrale dans son action publique. En effet, la compétence des transports ferroviaires régionaux s'accorde, comme ses autres champs de compétence, avec son objectif de développement économique et d'aménagement du territoire. Le train permet d'accroître l'attractivité d'une commune ou d'un département. Étant son cœur d'action, les Régions vont plus dépenser pour ces politiques¹²². Les dépenses de mobilités figurent parmi les premiers postes de dépense de la Région Grand Est : 884 millions d'euros sont consacrés aux mobilités en 2019¹²³, contre 867 millions d'euros en 2018¹²⁴ et 855 millions d'euros en 2017¹²⁵. Mentionnons que le transport ferroviaire est un poste de dépense bien plus lourd que les lycées également gérés par les conseils régionaux, notamment à cause du coût de mise en place des

¹²¹ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, op. cit., p. 465.

¹²² A. FRÉMONT, « La région française comme espace d'action publique », *Quaderni*, vol. 59, n° 1, 2005, p. 53-64

¹²³ RÉGION GRAND EST, « Le budget 2019 », sur *Grand Est*, <https://www.grandest.fr/le-budget/>, 2019

¹²⁴ RÉGION GRAND EST, « Budget primitif 2018 », sur *Grand Est*, <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2018/09/12-20-17-dpresse-budget-primitif-2018.pdf>, 2018

¹²⁵ RÉGION GRAND EST, « Budget primitif 2017 », sur *Grand Est*, <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2018/09/12-15-16-dpresse-budget-primitif-2017.pdf>, 2017

infrastructures. Ces chiffres pour la Région Grand Est montrent le poids au moins symbolique qu'occupent les dépenses ferroviaires dans les politiques publiques régionales. La Région investit dans les transports ferroviaires régionaux, elle accorde les fonds pour réhabiliter ou développer les lignes, et parfois expérimente comme ce fut le cas de la Région Alsace dès 1997 en concluant une convention d'exploitation avec la SNCF. Cela donne à l'institution régionale une image dynamique et innovante, puisqu'elle sera jugée en fonction de son action dans tel ou tel dossier ferroviaire de manière concrète sur la fréquentation des trains, leur confort, leur vitesse, la qualité des infrastructures, etc. ¹²⁶ En parallèle à cela, les Régions ont acquis une véritable compétence technique avec des directions régionales des transports qui mènent ces politiques et l'expertise requise par elles-mêmes, en s'émancipant de la SNCF¹²⁷.

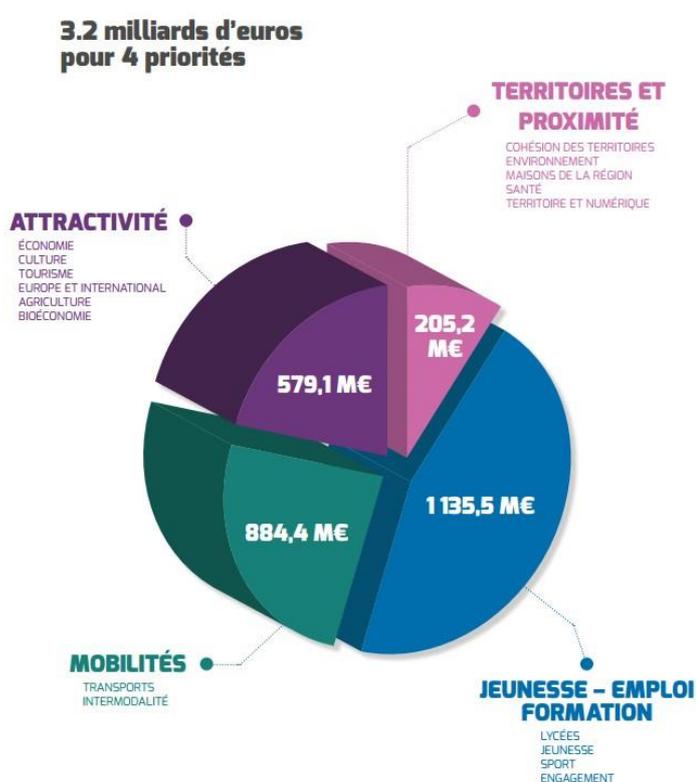


Figure 5 : Budget de la Région Grand Est en 2019. Nous pouvons voir le poids du budget consacré aux mobilités en comparaison de « Jeunesse-emploi-formation » qui regroupe des compétences variées. Source : RÉGION GRAND EST, « Le budget 2019 », sur *Grand Est*, <https://www.grandest.fr/le-budget/>, 2019

Ces politiques pourront être ensuite mises en avant lors des élections. Étant donné que le transport ferroviaire constitue l'une des compétences principales des conseils régionaux, en théorie les électeurs peuvent facilement évaluer ces thématiques. De même, les candidats pourront choisir de le mettre en avant ou non lors des élections. Par exemple, lors des élections

¹²⁶ B. REVELLI, « Des infrastructures ferroviaires résilientes ? Témoignages pyrénéens », *Flux*, N° 113, n° 3, 5 octobre 2018, p. 117

¹²⁷ R. PASQUIER, *Le pouvoir régional : mobilisations, décentralisation et gouvernance en France*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 2012, p. 304

régionales de 2004 en Alsace, les militants de l'ancien parti UMP ont distribué des tracts électoraux pour la réélection d'Adrien Zeller au poste de président du conseil régional. Un de ces tracts mettait en avant l'action régionale en faveur des TER. Ce document insistait sur le fait que le développement des transports ferroviaires constituait l'une des plus grandes réussites du conseil régional sortant. De même, il précisait les perspectives de développement du réseau dans le cadre de la prochaine mandature ainsi que la volonté de développer de nouvelles lignes, dont celle de Guebwiller à Bollwiller : « *Toutes les petites lignes transversales, auparavant menacées, ont été sauvées. [...] Les études seront lancées pour Haguenau-Niederbronn et Haguenau-Wissembourg, puis pour la desserte de Guebwiller* »¹²⁸.

Si ces propos n'ont pas manqué de faire réagir FloriRail à l'époque, ils illustrent néanmoins la manière par laquelle une Région peut mettre en avant son action en faveur des TER dans un objectif électoral. Étant donné que les trains sont très visibles au quotidien, les électeurs peuvent facilement juger de cette politique sur des critères purement subjectifs. Le fait que la Région utilise tel ou tel matériel peut par exemple témoigner de l'intérêt porté à la ligne, et l'utilisation des nouvelles rames que sont les Régiolis sera appréciée par les usagers¹²⁹. La situation est la même pour les lycées qui relèvent également de la compétence régionale, ou des routes et des collèges pour les conseils départementaux : ils représentent des champs d'action visibles que les habitants voient dans leur quotidien. Ils sont donc plus facilement jugés et jugeables que ne peuvent l'être les aides au développement économique régionales ou les aides sociales qui ne concernent qu'une partie de la population.

Ainsi le transport ferroviaire régional est une compétence centrale pour la Région. En agissant dans ce domaine, la jeune collectivité va ainsi pouvoir prouver son utilité auprès de ses administrés. Elle va pouvoir se présenter comme une administration volontariste en investissant massivement dans ce domaine comme ce fut le cas en Alsace ou dans le Nord-Pas-de-Calais. Cette dernière fut d'ailleurs la première région à se lancer dans la régionalisation des TER dès la fin des années 1980¹³⁰. Ce domaine d'action publique régionale est donc central pour la Région, et elle a tout intérêt à prendre en compte l'opinion des acteurs d'un territoire afin que sa politique soit la plus consensuelle et la plus efficace possible. Ces acteurs locaux l'ont

¹²⁸ FLORIRAIL, « FloriRail réagit », sur *FloriRail*, http://florirail.free.fr/menu_general.htm, 5 mars 2004 ; P. BISCHOFF et D. SCHANGEL, *1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival. Photos et commentaires, année par année, op. cit.*, p. 54-55. Je n'ai malheureusement pas pu retrouver le tract complet de l'époque. L'extrait cité est issu de la réaction de FloriRail à ce document.

¹²⁹ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique, op. cit.*, p. 490. Les Régiolis sont les nouvelles rames d'Alstom qui sont mises en service depuis 2014.

¹³⁰ VIE PUBLIQUE, « Le transport ferroviaire, compétence régionale transport ferroviaire, compétence régionale. Chronologies thématiques », sur *vie-publique.fr*, <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/transport-ferroviaire-competence-regionale.html>, 31 mars 2015

d'ailleurs bien compris et n'hésitent pas à solliciter la Région pour prôner une meilleure desserte de leur territoire en sachant qu'elle a tout intérêt à les écouter.

2. Les acteurs locaux se tournent vers la Région pour faire valoir leurs souhaits

Dans le chapitre précédent, j'ai expliqué que lorsque la ligne Bollwiller-Lautenbach fut fermée au trafic de voyageurs en 1969, la SNCF semblait indifférente face aux demandes des élus locaux de maintenir la ligne. La société et sa direction régionale à Strasbourg, et qui l'a encore aujourd'hui, semblait avoir pris sa décision sans que rien ne puisse la faire évoluer. Après tout, elle n'avait pas de compte à rendre devant les usagers, et devait maintenir un certain seuil de rentabilité pour investir dans les grandes lignes les plus fréquentées. Un demi-siècle plus tard, la situation a évolué. Désormais, c'est le conseil régional du Grand Est qui est responsable du trafic voyageur des lignes capillaires, mais aussi des lignes structurantes plus fréquentées, et dont la combinaison des deux mailles le territoire régional. Un conseil régional élu au suffrage universel organise le réseau, ce qui offre immanquablement de nouvelles possibilités aux acteurs locaux favorables au train d'intervenir, qu'ils soient associatifs ou élus.

Dans la vallée du Florival, les articles de la presse quotidienne régionale ont pris note de ce changement. Les premiers articles sur FloriRail en 1991 visaient la SNCF, car celle-ci avait la charge du transport de marchandise, mais aussi parce qu'elle était toujours responsable des lignes de voyageurs. Ce n'est qu'en 1997 que la presse a évoqué le conseil régional d'Alsace en tant qu'acteur décisionnel : il avait en effet commandé une étude de faisabilité pour la réouverture de la ligne aux voyageurs¹³¹. Un autre article publié la même année mentionne FloriRail qui a rencontré un conseiller régional pour plaider la cause de leur projet¹³². Cette focalisation sur le conseil régional va pouvoir à nouveau s'observer en 1999 lorsque l'élu régional Jean-Claude Delbarre apporta son soutien au projet de raccordement de Guebwiller au projet de tram-train de Mulhouse¹³³. À l'époque, ce projet était envisagé pour faire revenir le train dans la vallée. Cette évocation des conseils régionaux, pourtant créés en 1982, coïncide avec l'expérimentation menée en Alsace, et dans d'autres régions, de l'organisation du réseau ferré régional en partenariat avec la SNCF¹³⁴. Cela préfigure la régionalisation complète des années 2000, mais place surtout le conseil régional au centre du jeu puisque désormais il

¹³¹ JPM, « Au train où vont les choses », *L'Alsace*, novembre 1997

¹³² G.G, « Tout le monde descend ! », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 26 juillet 1997

¹³³ A. VOUAUX, « Il les a compris », *L'Alsace*, 27 avril 1999

¹³⁴ VIE PUBLIQUE, « Le transport ferroviaire, compétence régionale transport ferroviaire, compétence régionale. Chronologies thématiques », *op. cit.*

organisera les transports ferroviaires de voyageurs. Le grand public commence à voir les Régions comme grandes maîtresses des TER. FloriRail l'a bien compris et n'hésite dès lors pas à aller démarcher les présidents des conseils régionaux, et en premier lieu Adrien Zeller qui était en poste depuis 1996, ainsi que ses successeurs.



Figure 6 : En 1997, la desserte Bollwiller-Guebwiller était intégrée dans les plans de développement à long terme du réseau de tram-train de Mulhouse. Le projet fut annulé. Source : Pierre Bischoff, et David Schengel, *1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival*, p.34.

Si en théorie les Régions ont besoin d'établir une offre de transports basée selon les besoins de la population, les associations d'usagers et les élus locaux vont en profiter pour faire valoir leurs souhaits. Ils vont désormais s'adresser à la Région pour toutes les demandes concernant un meilleur service ferroviaire dans leur vallée. La Région Alsace a par ailleurs affiché un certain volontarisme sur le sujet, ne serait-ce qu'en acceptant d'expérimenter cette organisation du réseau de son fait plutôt que d'attendre que le transfert de compétences se fasse. Cela a sans doute contribué à renforcer ce sentiment d'une prise en compte à venir de l'intérêt local. Le sentiment d'appartenance à une identité régionale, notamment en Alsace, rend la collectivité plus « *légitime* »¹³⁵ que les directions régionales de la SNCF. Ces dernières suivaient pourtant les découpages régionaux et avaient un certain pouvoir, mais leur fonctionnement était très différent de celui d'un conseil régional¹³⁶ !

Les associations d'usagers vont donc orienter leurs revendications vers les autorités régionales qui sont bien plus proches d'elles géographiquement et qui ont le mérite supposé,

¹³⁵ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, op. cit., chap. Région. Ce sentiment varie néanmoins selon les régions.

¹³⁶ R. HONORÉ, « La SNCF veut réduire l'influence de ses directions régionales », *Les Echos*, 22 septembre 2008

contrairement à la SNCF, de connaître le territoire, son fonctionnement et ses caractéristiques. Pour ces collectifs, seule va compter la Région puisqu'elle deviendra la première interlocutrice à convaincre. La collectivité va progressivement mettre en place des modes de gestion partagés sur lesquels je reviendrai : les comités de ligne. La Région a d'autant plus besoin des associations d'usagers que celles-ci ont besoin d'elles pour servir d'interlocuteur à leurs souhaits concernant une ligne. Si les élus locaux, notamment ceux avec plusieurs casquettes, peuvent avoir une vision plus large des acteurs publics impliqués dans la décision, pour les associations l'horizon à atteindre reste toujours la Région. Preuve s'il en est : au cours de mes entretiens avec FloriRail, la SNCF ne fut que très rarement évoquée spontanément comme un obstacle au projet, ou même comme un interlocuteur officiel. La raison est qu'elle semble trop lointaine et complexe :

« Qu'en est-il des rapports que vous entretenez avec la SNCF et feu RFF ?

Rapports cordiaux, ils nous aiment bien. Quand on est dans les réunions, les COREST ils sont contents parce que nous on est proferroviaire. [...]

Et RFF à l'époque ?

Aussi des rapports cordiaux, mais ce sont des gens inatteignables. »¹³⁷

La régionalisation du transport ferroviaire a créé une nouvelle fenêtre d'opportunité d'action pour les associations d'usagers et les élus locaux. Désormais, ceux-ci peuvent défendre leur ligne auprès du conseil régional qui a des comptes à rendre devant eux, car étant élu au suffrage universel. Ils font donc face à un décideur plus ouvert et qui sait que le transport ferroviaire est une compétence essentielle où il a tout intérêt à agir. Ces acteurs vont donc militer auprès des instances régionales pour avoir de meilleurs horaires, un meilleur cadencement, voire une réouverture. Pour faire face à ces demandes, des comités de ligne vont progressivement être mis en place afin de pouvoir accueillir les demandes des soutiens locaux du train et de rendre l'offre TER plus en adéquation avec les besoins des usagers.

B) *Un mode de gestion qui cherche à favoriser l'intérêt local : l'instauration des comités de ligne*

1. *Des comités créés pour pallier le manque de prise en compte de l'opinion des usagers*

¹³⁷ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

C'est un rapport du Sénat de 1993 qui évoqua pour la première fois les comités de ligne. Issu des travaux d'une commission d'enquête dirigée par Hubert Haenel, sénateur et vice-président du conseil régional d'Alsace, le rapport entendait pointer du doigt les défauts de la SNCF et de son action afin de les corriger. Face à un « *environnement concurrentiel* » auquel la société fait face, les autorités lui demandent de mettre en œuvre rapidement une « *prise en compte effective des demandes locales ou spécifiques des usagers* »¹³⁸. Sans citer clairement leur nom, le fondement idéologique des futurs comités de ligne est posé. Ils sont censés répondre à un déficit de prise en compte de l'intérêt local comme je l'ai évoqué plus haut. En effet, le rapport épingle la SNCF, qui se soucierait peu de ses usagers, lesquels en seraient insatisfaits à cause d'un service inadapté, et donc déserterait les trains¹³⁹. L'objectif originel des comités de ligne était donc de réinstaurer un dialogue entre l'entité décisionnaire de la politique ferroviaire et les usagers afin que les décisions prises correspondent plus au quotidien et aux nécessités des lignes ferroviaires. Cependant, rien ne permet de déterminer si une demande de participation des usagers préexistait à la publication du rapport. À l'instar d'autres dispositifs institutionnels de participation, les comités de ligne ont sans doute été portés plus par les élus que par les citoyens. Les premiers voulaient se donner une nouvelle légitimité alors que les seconds sont souvent peu soucieux de ce genre de problématiques¹⁴⁰.

Ces comités de ligne furent mis en place progressivement dans les régions. Chacune d'entre elles aura son propre modèle de comité de ligne, aussi bien dans leurs noms que dans leur finalité dans la politique régionale. En Île-de-France, ils permettront une vraie communication entre décideurs et usagers, tandis que la Région Bourgogne s'en servira dans un conflit face à la SNCF en mobilisant les usagers derrière elle¹⁴¹. Le conseil régional d'Alsace instaura ces comités de ligne en 1998. La position occupée par Hubert Haenel dans la collectivité a sûrement joué vers une adoption, ou plutôt une expérimentation, aussi précoce. L'article de presse publié à cette occasion dans les *Dernières nouvelles d'Alsace* mentionne clairement le souhait de la Région de communiquer sur les investissements qu'elle mène dans les infrastructures ferroviaires auprès des usagers et des cheminots¹⁴². Les comités de ligne alsaciens ont ainsi la volonté de pallier les défauts de communication de la SNCF et de détailler la politique menée par le conseil régional, mais aussi les tarifs et horaires des trains. Par cet

¹³⁸ C. BELOT, *Examen de l'évolution de la situation de la SNCF : finances, missions de service public, relations avec les collectivités locales, rôle dans l'aménagement du territoire*, Paris, Sénat, 1993, p. 172

¹³⁹ *Ibid.*, p. 172-173

¹⁴⁰ A.-C. DOUILLET et R. LEFEBVRE, *Sociologie politique du pouvoir local*, *op. cit.*, p. 183

¹⁴¹ G. GOURGUES, « Des dispositifs participatifs aux politiques de la participation. L'exemple des conseils régionaux français », *Participations*, N° 2, n° 1, 12 juin 2012, p. 37

¹⁴² ANONYME, « Une nouvelle dynamique », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 25 janvier 1998

objectif, on retrouve clairement exprimée la volonté de la Région de se légitimer par des investissements dans l'infrastructure ferroviaire qui seront à la fois spectaculaires et visibles pour les usagers : augmentation des vitesses de circulation, cadencements, nouveaux trains, etc. La mise en avant de ces aménagements va permettre de montrer aux néophytes que la Région est dynamique, novatrice, et qu'elle prend en compte l'avis de ses administrés.

La fusion des régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne en 2016 a rendu impossible le maintien des comités de ligne pour d'évidentes raisons organisationnelles. Ils ont été renommés en « Comités régionaux des services de transports », ou COREST. Désormais, les différentes lignes qui maillent la nouvelle région sont regroupées au sein de 15 zones géographiques telles que « Mulhouse-Nord », « Sillon Lorrain nord », ou encore « Marne ». Le fonctionnement de ces comités ne change pas et ceux-ci regroupent toujours les représentants de SNCF Mobilité, de SNCF Réseau, des fonctionnaires et élus régionaux face à un public d'associations, d'usagers et d'élus locaux. La philosophie de ces comités reste la même malgré l'élargissement :

« Alors oui, les COREST sont des instances de débats et d'écoute du public. Donc si le public se plaint, a des remarques, je peux vous assurer que les collaborateurs de la Région qui sont là sont à l'écoute et créent des ateliers pour voir un peu comment certains problèmes qui en valent la peine ! Puisqu'il ne s'agit pas non plus de travailler sur la moindre petite remarque qui est faite, parce que certains ne voient que leurs petits problèmes personnels aussi souvent. [...] Mais en tout cas il y a une prise en compte, c'est bien l'objectif de COREST. »¹⁴³

¹⁴³ « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », *op. cit.*

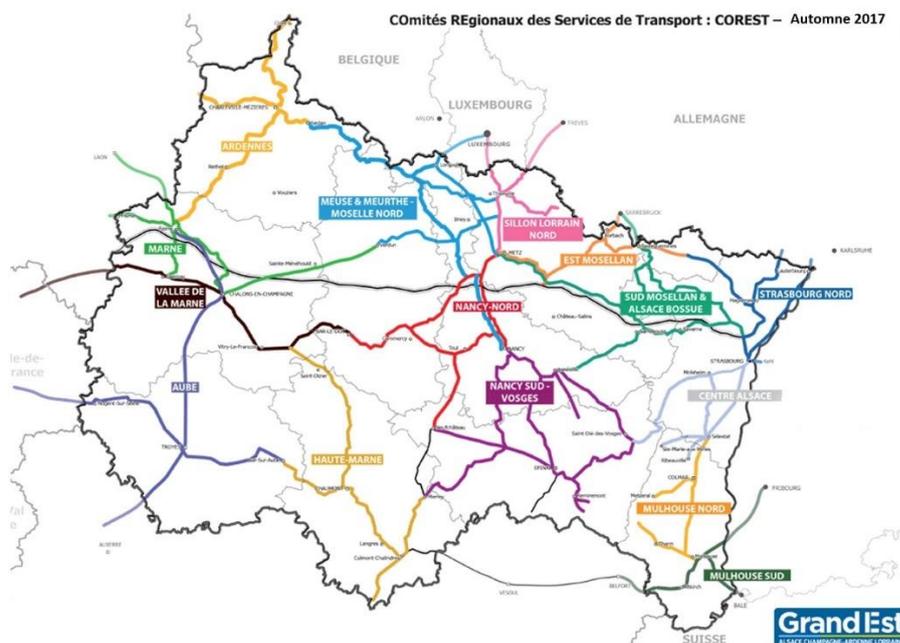


Figure 7 : Carte des COREST dans la Région Grand Est. Source : Page « [COREST](#) » sur le site de la Région Grand Est.

L’objectif de ces comités est de mettre face à face les usagers et les décideurs, afin que les premiers puissent voir leurs demandes entendues par les seconds. Les débats durent pendant une soirée dans l’année et rassemblent une cinquantaine de personnes, voire une centaine selon les secteurs. Ces comités jouent un rôle majeur dans la matérialisation de l’opinion des usagers au sein de ce que je pourrais qualifier d’intérêt général local. François Rangeon a ainsi affirmé que « *la décentralisation a montré que le local était devenu un lieu de production de l’intérêt général* »¹⁴⁴ et c’est précisément le rôle de ces comités de ligne. Ils ont vocation à dégager un intérêt général commun aux usagers, qui se transforme en un intérêt général local au sujet du transport ferroviaire. La Région va pouvoir s’emparer de cette expression citoyenne. Les populations se saisissent du droit au débat dont elles disposent et participent à l’expression d’un intérêt général local propre à un territoire dans une procédure de débat¹⁴⁵. Élus, usagers et associations vont exprimer une opinion que l’on pourrait qualifier d’uniforme concernant la desserte ferroviaire à proximité et proposer des solutions de changement aux autorités régionales. Par le débat ouvert public, c’est toute la politique régionale menée en faveur du TER qui devient atteignable.

2. Des lieux de discussion et de débats entre usagers et pouvoirs publics

¹⁴⁴ F. RANGEON, « Les comités de quartier, instruments de démocratie locale ? », dans L. Blondiaux (éd.), *La démocratie locale : représentation, participation et espace public*, Paris, France, Presses Universitaires de France, 1999, p. 332

¹⁴⁵ F. RANGEON, « Peut-on parler d’un intérêt général local ? », *op. cit.*

Une fois tous les participants d'un comité de ligne réunis, la discussion peut commencer. Comme je l'ai dit précédemment, les usagers, leurs associations et les élus peuvent interpeller directement les élus régionaux et la SNCF pour leur demander d'améliorer le service sur telle ou telle ligne. En théorie, la ligne Bollwiller-Guebwiller devrait être absente des comités de ligne. En effet, ces réunions concernent des lignes exploitées. Or, le petit train du Florival est inexploité. Les débats ne devraient donc pas en parler. C'était le cas jusqu'en 2011, lorsqu'il est fait mention pour la première fois au cours du comité de la ligne Colmar-Mulhouse des études consacrées à la réouverture¹⁴⁶. La ligne prenant son départ en gare de Bollwiller située entre les deux métropoles haut-rhinoises, elle fut automatiquement rattachée à ce comité. Désormais, elle est évoquée à la manière d'un point d'étape dans le COREST de « Mulhouse Nord ».

« Enfin les COREST, sont censée être la gestion quotidienne d'une ligne, mais comment est-ce que ça se présente dans le cadre d'une ligne pas encore ouverte ?

Normalement il n'y aurait pas eu de comité de ligne précédemment. [...] Aussi au premier COREST des membres de FloriRail sont venus parce que c'était le secteur, le périmètre en question et ils sont venus nous poser des questions. C'est un peu l'exception.

Pour quelle raison ?

Parce qu'autant y accorder 5-10 minutes où on explique où on en est, ce qu'on a fait et accueillir deux-trois questions, que zapper le sujet et avoir tout le temps des questions dans la salle sur le sujet. C'est plus propre et puis de toute façon on n'a rien à cacher donc autant... et puis bon je pense que ça leur fait plaisir de toute façon. Nous ça ne nous prend pas un temps délirant, ça ne nous économise rien non plus puisque de toute façon on leur fait des réunions à part plus détaillées. »

¹⁴⁷

Le fait que la Région parle du projet de réouverture lors de ces comités témoigne de sa volonté de communiquer le plus possible sur les investissements effectués dans les TER, y compris sur un projet de réouverture. Comme je l'ai évoqué précédemment, cela lui permettra de se légitimer et de montrer son dynamisme dans un secteur d'action symbolique. De même, les comités de ligne permettent d'officialiser des informations entendues ici ou là : la Région annonce l'état des études sur la réouverture, les nouvelles politiques menées en faveur du transport ferroviaire, les changements apportés à une ligne, etc. Les annonces faites lors de ces réunions marquent l'avancement de la politique de la Région, font foi, et sont généralement

¹⁴⁶ RÉGION ALSACE, « Comité de ligne Colmar-Mulhouse », lors de la rencontre *Comité de ligne*, Raedersheim, 22 juin 2011

¹⁴⁷ « Entretien avec la direction des transports de la région Grand Est le 29/03/2019 », *op. cit.*

mises en œuvre. Elles font office à la fois de professions de foi et de communiqués de presse. Les usagers semblent apprécier le dispositif. Le maire de Guebwiller, par ailleurs président du COREST de Mulhouse Nord, résume cette fonction d'officialisation lors de ces rencontres :

« *Eux [FloriRail] ils ont des infos déjà par ailleurs, donc ils n'ont pas attendu le COREST pour en savoir un petit peu où ça en était. Ça permet simplement d'officialiser un petit peu certaines informations le COREST.* »¹⁴⁸

Si ce sont les élus régionaux qui établissent le cadre de ces comités, ce sont les usagers qui sont chargés de l'animation. Ces derniers font par exemple part de leurs inquiétudes sur la baisse de fréquentation des trains, les problèmes de billetterie ou les récentes annonces de la Région sur l'avenir des TER. Ces comités sont le lieu de confrontation entre les experts du train et les « *experts du quotidien* »¹⁴⁹ que sont les usagers. Cette confrontation appelle évidemment à la proposition de solutions. L'action régionale peut être critiquée, mais elle est souvent discutée en bons termes. Si un membre du public en venait à être trop incisif, cela pourrait le discréditer auprès des élus, mais également auprès des autres participants¹⁵⁰. À l'instar d'autres dispositifs participatifs étudiés par Cécile Blatrix, les comités de ligne vont mettre en scène un accord et désamorcer les potentiels conflits qui vont *de facto* devenir plus coûteux pour les citoyens et les associations¹⁵¹. Le président de FloriRail convenait de la nécessité d'écouter les intervenants, sous-entendu que cela est nécessaire afin d'être accepté dans le débat : « *d'abord on les laisse dire parce qu'il faut respecter ce qui se passe sur les autres lignes* »¹⁵². Comme n'importe quel autre débat entre la population et les élus, des règles l'encadrent et elles doivent être respectées si l'on veut que les participants nous acceptent. Cela, même si la gestion quotidienne d'une ligne entre Colmar et Munster peut sembler moins prêter à polémique que la contestation d'un projet d'infrastructure à grande vitesse qui passe à travers champs.

Si le public tient à respecter ce cadre, c'est parce que pour les associations d'usagers et les participants, les comités de ligne représentent une occasion inédite d'interpellation des élus pour faire entendre leur voix et leurs souhaits. Ils sont face aux ingénieurs de la SNCF et aux élus régionaux responsables de leur secteur. Ils peuvent donc avoir des réponses positives

¹⁴⁸ « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », *op. cit.*

¹⁴⁹ M. SCHIEFELBUSCH, « Citizens' involvement and the representation of passenger interests in public transport : Dimensions of a long-neglected area of transport planning and policy with case studies from Germany », *op. cit.*, p. 271

¹⁵⁰ L. BLONDIAUX, « Représenter, délibérer ou gouverner ? Les assises politiques fragiles de la démocratie participative de quartier », dans L. Blondiaux (éd.), *La démocratie locale, représentation, participation et espace public*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999, p. 390

¹⁵¹ C. BLATRIX, « Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, vol. 15, n° 57, 2002, p. 90-92

¹⁵² « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

concernant les revendications. On peut ainsi lire dans les comptes-rendus des comités des avis favorables au projet de changement des horaires dans une gare, d'amélioration des correspondances ou de changement dans la billetterie. Ce sont des petits éléments qui, combinés à un tout, permettent d'améliorer le service ferroviaire pour les usagers pendulaires, soit ceux qui sont les plus actifs dans ces comités. Ces COREST deviennent des arènes de mobilisation puisque les associations comme FloriRail ont compris l'intérêt de venir y participer afin d'obtenir gain de cause ou de simples informations. Ils vont donc permettre de désamorcer les potentiels conflits, mais surtout de faire participer ces associations à une certaine cogestion de l'organisation du réseau ferré régional. Ces dernières pourront s'y présenter officiellement et se mettre en scène pour montrer qu'elles défendent une ligne et son fonctionnement. On se retrouve dans une configuration qui est assez proche des comités de quartier où les participants cherchent à être constructifs pour le bien commun. Ils ont tout intérêt à un bon déroulement des débats tandis que les élus vont pouvoir faire accepter leurs politiques plus facilement et gagner en popularité¹⁵³. Tout le monde semble donc gagnant à participer de manière constructive à un comité de ligne.

II. La diversité des acteurs locaux susceptibles de vouloir influencer la politique régionale pour les TER

Ainsi, la régionalisation des transports ferroviaires régionaux a posé les bases d'une prise en compte de l'intérêt des usagers afin de développer une offre de transports en adéquation avec les besoins locaux. Les acteurs d'un territoire local vont chercher à obtenir leur part des investissements menés. Maires, communautés de communes, conseillers régionaux, associations militantes vont tous, aux côtés des associations d'usagers, tenter de plaider la cause du train auprès de la Région. Pour les associations d'usagers, ils constituent autant de relais qui leur permettent de relayer les demandes et de rendre le collectif d'usagers plus légitimes aux yeux de la collectivité territoriale. Chacun a son rôle, et une coalition aussi informelle qu'hétéroclite va se mettre en place, et chacun va militer à sa façon.

En premier lieu, je me pencherai sur les élus locaux, maires comme conseillers communautaires ou municipaux, qui ont un intérêt à voir le train pour des motifs de service public ou d'attractivité économique. Ceux-ci peuvent utiliser l'intercommunalité comme un amplificateur de leurs revendications. En deuxième lieu, j'étudierai les associations plus

¹⁵³ F. RANGEON, « Les comités de quartier, instruments de démocratie locale ? », *op. cit.*, p. 335-336

politisées et alliées à des regroupements d'usagers avec qui elles partagent des objectifs communs comme l'écologie. Ces collectifs militants peuvent fournir des débouchés et des relais. En dernier lieu, je montrerai que ces revendications sont portées auprès du conseil régional et de son pouvoir exécutif par des conseillers régionaux qui ont des attaches avec le territoire et une proximité avec ces militants cités. Ceux-ci vont porter la voix des usagers dans les débats de l'hémicycle, mais également auprès de l'administration.

A) Les élus locaux, premiers demandeurs du train

1. Le maire veut rendre sa commune attractive et défendre le service public

Nous avons vu dans le chapitre précédent qu'un maire a tout intérêt à se mobiliser pour défendre la ligne ferroviaire qui s'arrête dans sa commune. Cette mobilisation provient de raisons diverses : une volonté de protéger un service public, une préoccupation environnementale en faveur des transports collectifs, ou bien le souhait de renforcer l'attractivité économique de sa commune. On y retrouve bien les objectifs concernant la qualité de cadre de vie, la croissance économique ou encore le maintien de l'identité communale qui sont à la base de l'action d'un maire pour sa commune, notamment en milieu rural¹⁵⁴. Toutes ces raisons vont pousser le maire à vouloir conserver sa gare et sa desserte, quitte à critiquer publiquement les décisions prises aux niveaux régional et national qui iraient à l'encontre de ses intérêts¹⁵⁵. Ils peuvent se permettre cela, car ils disposent de la légitimité du suffrage universel, de leur ancrage local et d'une notoriété qui peut parfois aller jusque dans les communes avoisinantes, voire au-delà¹⁵⁶. À Guebwiller, le maire Francis Kleitz explique comment la ville pourrait retrouver un second souffle avec le retour du train, en amenant notamment une prospérité économique perdue :

« Si on avait le train, il y aurait vraiment un atout supplémentaire. Je pense qu'on a vraiment un beau territoire avec pas mal d'atout en matière de patrimoine historique, de cadre de vie parce qu'on est à l'entrée d'une vallée, mais déjà en plaine avec une montagne derrière. On a un beau vignoble. On a plein d'atouts. Mais ce qui nous handicape c'est un peu l'enclavement en matière de transports en commun. Ça, c'est un fait et l'attractivité économique et résidentielle en serait sensiblement... améliorée si on avait cette liaison de train. »¹⁵⁷

¹⁵⁴ M.-F. SOUCHON ZAHN, « Les maires en milieu rural », *Économie rurale*, vol. 237, n° 1, 1997, p. 19-21

¹⁵⁵ J.-J. HÉRY, « Petites lignes SNCF menacées : "Si la gare ferme, je vais réfléchir concrètement à déménager" », *Europe 1*, 20 février 2018

¹⁵⁶ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, op. cit., chap. Maire

¹⁵⁷ « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », op. cit.

À plusieurs reprises au cours de mes entretiens avec des membres de FloriRail ou des élus locaux, un lien fut fait entre absence de train et indicateurs socio-économiques défavorables. De nombreuses entreprises et administrations ont quitté la vallée depuis plusieurs années : l'assureur MACIF, la sous-préfecture, un centre de formation des apprentis, etc. En 2015 le taux de chômage à Guebwiller était de 20 % et le taux de pauvreté de 17,5 %¹⁵⁸. La ville de Soultz connaissait des indicateurs plus favorables la même année, mais toujours préoccupants avec un taux de chômage de 13,1 % et un taux de pauvreté de 12,7 %¹⁵⁹. Pour les élus et FloriRail, le retour du train pourrait tirer la vallée de son marasme et la rendre plus attractive pour les personnes extérieures. De manière générale, les maires d'une commune s'engagent en faveur du train, car ils pensent qu'au-delà de la symbolique du service public, celui-ci va amener une nouvelle prospérité dans la vallée. Il attirera de nouveaux habitants, de nouveaux commerces, de nouveaux services, etc. L'arrivée d'un train en gare entraînerait un effet domino vers un avenir plus radieux pour la commune. L'engagement de ces élus est souvent sincère, et non pas guidé par un opportunisme électoral, et il rejoint souvent les intérêts défendus par les associations d'usagers. Les deux vont pouvoir agir de concert auprès des autorités régionales.

Un conseil régional a tout intérêt à prendre en compte l'opinion du maire concernant une desserte ferroviaire. Si le maire en question dispose d'un poids national, alors la Région a d'autant plus intérêt à écouter ses revendications. Ce fut par exemple le cas dans des projets tel que le tram-train de Mulhouse, piloté par le sénateur-maire Jean-Marie Bockel qui avait un poids important pour négocier sa vision face à la Région Alsace et la SNCF¹⁶⁰. Non seulement le maire est le représentant de sa commune, mais il est aussi un soutien qui peut s'avérer utile en période d'élections régionales. Surtout, une commune peut être amenée à contribuer dans les investissements que prévoit d'effectuer la Région sur une ligne. Cela peut par exemple concerner les aménagements en gare en parallèle des travaux sur les voies comme l'explique Alain Diot.

« Les actions que peuvent mener une commune, je dois avouer que... [...] C'est que les communes s'attendent à avoir une dépense dans leur propre budget pour mettre en place des infrastructures qui sont nécessaires à ce que les trains s'arrêtent, mais voilà. »¹⁶¹

¹⁵⁸ INSEE, « Comparateur de territoire : villes de Guebwiller et de Soultz », sur *Insee*, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=COM-68112+COM-68315>, 25 septembre 2018

¹⁵⁹ *Id.*

¹⁶⁰ S. BARONE, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », *op. cit.*, p. 119

¹⁶¹ « Entretien avec Alain Diot (adjoint au maire de Soultz), le 20/03/2019 », *op. cit.*

FloriRail sollicite régulièrement les maires de Soultz et de Guebwiller. Ce dernier du fait de sa position de conseiller régional est le plus à même de défendre efficacement le projet. L'association lui écrit donc régulièrement et n'hésite pas à l'interpeller en marge des cérémonies officielles. Si les moyens d'action ne sont pas les mêmes, les deux acteurs partagent les mêmes points de vue et la même volonté de faire revenir le train à Guebwiller. De manière générale, une association d'usagers va trouver une oreille attentive chez un maire ouvert et qui souhaite conserver une liaison avec le réseau ferré. Les élus savent qui est à la tête de ces associations, leurs buts, et peuvent aussi bien y apporter leur soutien qu'être critique envers leurs actions¹⁶². L'association d'usagers, le maire et le conseil municipal ont besoin l'un de l'autre au sujet du train. L'association a besoin du maire pour son expertise politique et le « sérieux » qu'il peut accorder en se joignant à leurs côtés. Le maire a besoin de l'association pour son expertise du terrain et la légitimité qu'elle a, ou qu'elle affirme avoir. Les deux ont donc tout intérêt à la coopération et à l'entraide, et le reconnaissent quand cela est nécessaire¹⁶³. C'est pour cela que le maire peut constituer un partenaire plus naturel d'une association d'usagers, car il souhaite comme elle le maintien d'un service ferroviaire. Le maire peut servir de relais, et se faire la voix des revendications de l'association, comme c'est le cas dans l'écosystème politique du Florival. Cependant, les élus interrogés ont insisté sur la nécessité de « *rester dans leur rôle* »¹⁶⁴, c'est-à-dire que chacun ne déborde pas sur le périmètre de l'autre, notamment à propos des actions à mettre en œuvre.

2. La communauté de communes amplificatrice des revendications

Au premier abord, une communauté de communes ne semble pas être prédestinée à agir pour le transport ferroviaire. Pourtant, celle-ci a la charge du développement économique de son territoire, et elle peut donc avoir un intérêt à manifester son opinion auprès des autorités régionales. En effet, comme les maires qui cherchent à augmenter l'attractivité de leur ville, les intercommunalités savent que le passage d'une ligne sur leur territoire peut être un facteur de développement économique. Par exemple, certaines entreprises pourraient s'installer plus facilement si elles savent que leurs employés et clients ont un moyen de locomotion supplémentaire. Le train est un élément structurant d'un territoire, et une communauté de communes a tout intérêt à participer à son service quotidien. Elle a conscience des bénéfices

¹⁶² B. REVELLI, « Des infrastructures ferroviaires résilientes ? Témoignages pyrénéens », *op. cit.*, p. 116

¹⁶³ T. BIRGAENTZLE, « Mise au point de Thomas Birgaentzle », *L'Alsace*, 17 mai 2006. FloriRail y remercie le maire de Soultz pour son soutien depuis 1991.

¹⁶⁴ « Entretien avec Marc Jung (président de la communauté de communes de la région de Guebwiller) le 11/04/2019 », s. d.

qu'elle pourra en retirer, ne serait-ce qu'au niveau des impôts locaux. Comme le dit en substance Marc Jung, le président de la communauté de communes de la région de Guebwiller, l'institution n'a aucun intérêt à se maintenir hors du projet de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller :

« On ne pourra pas rester hors du jeu et on n'a aucun intérêt à rester hors du jeu. La com, comme vous le savez, ayant la compétence économique et la compétence développement du territoire, PLUI, PLH. Et donc ayant cette compétence, et encore une fois par le fait comme je le disais qu'on est tous intéressé par le développement du territoire et que finalement on y contribue, quelles que soient nos positions dans les structures. »¹⁶⁵

Une communauté de communes n'est pas maîtresse d'ouvrage, mais elle peut participer financièrement aux aménagements en bordure des voies, notamment les gares. À l'instar de la commune, l'intercommunalité est incitée à contribuer afin de rénover les parkings, les abords de la gare, installer des abris pour les vélos, etc. Ces dépenses sont financées par la commune et l'intercommunalité en même temps, car cela rentre dans le champ de leurs compétences. Dans le cas de la ligne Guebwiller-Bollwiller, Marc Jung a évoqué le projet de création de grands parkings en hauteur aux abords des gares de Soultz et de Guebwiller. Il estime le coût de cet investissement entre deux et trois millions d'euros, une somme dont on présume que la Région serait soulagée de ne pas devoir déboursier. Cela ne serait pas la première fois puisque la communauté de communes devait participer aux travaux en cours au parking de la gare de Merxheim avant de se rétracter¹⁶⁶. Comme pour la commune, le conseil régional ne peut donc pas se passer de l'avis de l'intercommunalité, et inversement. Les investissements opérés forment un tout que la Région sait indispensable afin de permettre à la ligne d'être fréquentable et donc rentable. En l'absence de parkings efficaces en gare de Guebwiller par exemple, les usagers en provenance des communes voisines ne voudront pas prendre le train s'ils n'ont aucun endroit où laisser leur véhicule.

Cependant, il convient de mentionner que la communauté de communes n'a pas la même légitimité que peut avoir une ville sur le sujet. En effet, parce qu'elle est un regroupement de communes aux intérêts parfois divergents et qui ne sont pas toujours desservies par le train, son intervention ne semble pas aller de soi. Pourtant, les propos de Marc Jung semblent montrer une considération de la communauté de communes par le conseil régional. Elle fut notamment invitée à une réunion en 2017 afin de présenter les conclusions d'une étude relative à la

¹⁶⁵ *Id.*

¹⁶⁶ ANONYME, « Le train de la com com ne passera pas », *L'Alsace*, 17 novembre 2018

réouverture de la ligne¹⁶⁷. L'influence qu'exerce une communauté de communes se fait en parallèle de celle de la commune elle-même. Ainsi, le président et le maire peuvent agir de concert afin de faire pression sur les instances régionales. L'intercommunalité va amplifier les demandes de la commune, sous réserve de consensus en son sein, en lui apportant un plus grand écho. Tel un haut-parleur, elle va se faire la voix de la volonté des communes membres concernées par le train en y apportant des garanties politiques et financières. Le vote d'une motion de soutien est un acte politique et il montre l'union pour un projet qui transcende les clivages partisans classiques. Les investissements demandés pèsent lourd pour les petites communes, et la communauté de communes peut aider à financer les aménagements aux abords des gares. Tout cela va dans le sens de la communauté de communes qui souhaite rendre son territoire attractif, un objectif que le maintien ou le développement d'une ligne ferroviaire peuvent aider à atteindre.

Face à l'intercommunalité, l'association d'usagers adoptera le même comportement que face aux maires que j'ai décrits précédemment. La différence est que la communauté de communes est une instance plus large, et le fait que son champ de compétence soit méconnu ne va pas forcer une association d'usagers à rechercher spontanément son soutien¹⁶⁸. Au sein du conseil communautaire, ce sont logiquement les élus qui soutiennent eux-mêmes l'association qui vont porter ses revendications. Ainsi, Alain Diot a porté la motion de soutien au projet de réouverture voté en 2014 par le conseil communautaire, soutenu par Francis Kleitz et la délégation de Guebwiller¹⁶⁹. Les deux élus occupent d'ailleurs les postes de vice-présidents dans l'institution communautaire, ce qui représente un atout afin de l'orienter en faveur du projet de l'opinion défendue par FloriRail. Cette dernière va donc chercher à s'allier à la communauté de communes, même si cela ne va pas de soi. La communauté de communes aura la même fonction de haut-parleur en direction du conseil régional vis-à-vis de l'association que vis-à-vis des maires et autres élus membres. Néanmoins, une association d'usagers va chercher à s'allier en premier avec des membres des conseils municipaux plus proches, plus visibles et qui seront ensuite plus aptes à influencer sur l'intercommunalité plus coupée du public¹⁷⁰.

¹⁶⁷ RÉGION GRAND EST et D. VALENCE, « Restitution de l'étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller - Guebwiller », Compte-rendu synthétique, Maison de la Région à Strasbourg, 25 septembre 2017

¹⁶⁸ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales, op. cit.*, chap. Intercommunalité

¹⁶⁹ ANONYME, « Motion de soutien au train », *L'Alsace*, 8 novembre 2014

¹⁷⁰ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales, op. cit.*, chap. Intercommunalité

B) Les associations militantes écologiques logiquement en faveur des transports collectifs

1. Une convergence des buts entre les deux types de collectifs

Une association d'usagers se dit apolitique, mais elle ne poursuit pas moins des buts politiques d'amélioration du service ferroviaire. Ce souhait s'inscrit dans une volonté plus large de promouvoir les transports en communs et une alternative au tout voiture qui domine les milieux périurbains en France. Là où un train à grande vitesse (TGV) est en concurrence avec l'avion sur les longues distances, un train régional est en concurrence avec la voiture pour les déplacements du quotidien et notamment les déplacements pendulaires. Une offre de train cohérente cherchera ainsi à développer le plus possible le potentiel de la ligne afin que celle-ci puisse devenir une alternative crédible à la voiture en proposant un temps de trajet, un confort et un tarif attractif. C'est ce pour quoi les associations d'usagers se mobilisent, et d'autres collectifs présents sur le territoire vont partager leur combat. Ces groupes sont plus militants, plus politisés, et sont souvent impliqués dans la vie associative de leur commune. La plupart de ces associations sont de tendance écologiste, car elles militent pour des modes de consommation et de vie alternatifs. En s'orientant vers la lutte contre le changement climatique, elles se dirigent naturellement vers une défense du train, car celui-ci est un moyen de transport collectif peu polluant et qui permet de diminuer l'usage de la voiture. Ces objectifs-ci rentrent directement dans le courant post-matérialiste que nous avons déjà abordé en cherchant à améliorer la qualité de vie d'un territoire environnant¹⁷¹.

Dans la vallée du Florival, les associations de ce type sont nombreuses et actives. Le collectif citoyen de Guebwiller a été créé par Philippe Aullen à l'occasion des élections municipales de 2008 à Guebwiller. Proche du parti Europe écologie les verts (EELV) et orienté à gauche de l'échiquier politique local, la liste s'est transformée en une association « *dépolitisée* » selon les mots de son fondateur¹⁷². Plus loin dans la vallée s'est développée l'association « Vivre et agir à Linthal » dans la ville du même nom, également en amont des élections municipales de 2008. Ce collectif agit en faveur de la qualité de l'eau dans la vallée du Florival, tout en préservant son patrimoine écologique et historique. Enfin, l'association « Florival en transition » basée à Raedersheim promeut la transition énergétique et écologique avec des transports collectifs, des énergies propres ou encore la biodiversité. Ces associations écologistes souhaitent aussi que le train fasse son retour dans la vallée de Guebwiller afin de

¹⁷¹ E. NEVEU, *Sociologie des mouvements sociaux*, op. cit., p. 64

¹⁷² « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », op. cit.

mettre fin à la congestion des routes et à la pollution qui menacerait selon eux la santé des habitants. Des actions furent menées en partenariat avec FloriRail, et une convergence s'opère comme l'explique Philippe Aullen :

« Donc d'une certaine manière avec FloriRail vous faites une sorte de front commun pour le retour du train ?

Absolument et maintenant il y a d'autres associations qui se sont greffées dessus.

Lesquelles ?

Florival en transition qui s'est créé sur la vallée sur Lautenbach. Enfin sur le fond de vallée. Vous avez VAL, vivre à Linthal et tous ces gens-là en général on fait tous ensemble front commun pour le retour du train. Toutes ces associations soutiennent à fond. En tous cas Florival en transition la transition n'est pas qu'énergétique elle est aussi dans les transports pour éviter les pollutions des vallées. Ces gens-là militent à fond pour le retour du train. »¹⁷³

À l'instar des relations entre des élus locaux et des associations d'usagers, on observe une convergence d'intérêt entre ces dernières et des associations à tendance écologiste. J'utilise le terme à « tendance écologiste », car leur affiliation à EELV, qui constitue le principal parti politique à défendre l'écologie, ne va pas de soi alors qu'en même temps elles poursuivent des objectifs proches. Leur lutte contre le réchauffement climatique ou en faveur de la protection de la nature les inscrit d'emblée dans cette tendance, sans qu'elles soient affiliées à un parti. Partageant les mêmes objectifs, ces collectifs vont pouvoir agir ensemble pour faire revenir le train. Ils partagent les mêmes modes d'action collective, notamment en ce qui concerne des « coups d'éclat », soit des manifestations collectives et publiques pour attirer l'attention des citoyens. Chaque association va venir avec ses militants respectifs, ce qui permettra de grossir les rangs des manifestants. Cette présence militante nous permet d'observer une « *imbrication des espaces* » puisque la mobilisation va dépasser le cadre local pour s'élargir par cette présence militante à ses côtés¹⁷⁴. Philippe Aullen a expliqué certaines des actions menées conjointement par ces associations : un faux départ en gare de Guebwiller pour les vacances¹⁷⁵, ou bien des « *marches pour le train* » le long des rails désaffectés qui eurent lieu pendant plusieurs années¹⁷⁶. L'association « Agir ensemble » dans laquelle Alain Diot est membre-fondateur, et qui est plus

¹⁷³ *Id.*

¹⁷⁴ A.-C. DOUILLET et R. LEFEBVRE, *Sociologie politique du pouvoir local, op. cit.*, p. 176

¹⁷⁵ C. BECHLER, « En attendant de voir passer le train », *L'Alsace*, 27 juin 2010

¹⁷⁶ S. CARDIA, « Transport : maintenir la pression pour rouvrir la voie ferrée », *L'Alsace*, 14 septembre 2014 ; E. GUILLOTEAU, « Plein d'entraide pour le train », *L'Alsace*, 21 septembre 2009

focalisée sur les questions de vivre ensemble, a également participé sporadiquement à ces manifestations.

« Cela a fait que de temps en temps Agir ensemble participait à des actions sur le terrain comme débroussaillage de la ligne des trucs comme ça qu'on a eu l'occasion de faire. »¹⁷⁷

Au-delà de ces actions communes menées, une circulation de militants d'une association à une autre est visible. Ces associations sont situées dans la même zone géographique restreinte, elles partagent les mêmes préoccupations et les membres se connaissent parfois entre eux. FloriRail, situé à Guebwiller, peut facilement rencontrer des membres du Collectif citoyen ou l'association Florival en transition qui sont dans la même commune, ou alentours. Remarquons que ces formes de sociabilité militante reposent sur un ancrage géographique, à la manière des anciennes sociabilités d'avant les « nouveaux militants » de Jacques Ion¹⁷⁸. Nous pouvons donc observer une double proximité à la fois géographique et idéologique entre une association d'usagers et ces associations dites écologistes : vivant dans la même commune, ils partagent une même vision du transport de voyageurs par train. Les militants vont et viennent d'une association à l'autre, ils sont parfois membres de plusieurs associations à la fois

« On est très proche l'un et l'autre. On se côtoie régulièrement. Dans tous les cas, il y a des gens de Florival en transition qui sont chez EELV, il y a des gens de VAL qui sont chez EELV et inversement. [...] Et c'est tout un réseau qu'on fait fonctionner à chaque action, quand on fait une action pour le retour du train. Tous ces gens-là sont toujours invités et toujours présents. Il y a tout un réseau d'assoc qui s'est créé et qui fonctionne bien. C'est relativement intéressant. »¹⁷⁹

Une association d'usagers peut ainsi se constituer un réseau de soutien avec d'autres associations qui partagent des objectifs communs : promouvoir un meilleur cadre de vie dans leur territoire avec des préceptes écologiques. Ces associations s'entraident, se fournissent réseaux et compétences qu'elles peuvent utiliser. Ce sont généralement les associations écologistes qui organisent les manifestations auxquelles FloriRail a participé, parce que leurs militants ont probablement plus d'expérience dans le champ des mobilisations collectives. L'association d'usagers peut grossir son rang de soutiens potentiels tout en utilisant les réseaux politiques de ces associations. En effet, ces associations écologistes, plutôt de gauche, sont

¹⁷⁷ « Entretien avec Alain Diot (adjoint au maire de Soultz), le 20/03/2019 », *op. cit.*

¹⁷⁸ Y. LOCHARD, M. SIMONET-CUSSET et J. ADDA, *L'expert associatif, le savant et le politique*, *op. cit.*, p. 24

¹⁷⁹ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », *op. cit.*

connectées au monde politique et peuvent ainsi fournir d'autant plus de relais vers les institutions régionales.

2. Ces associations militantes possèdent leurs propres relais politiques

Chaque association dispose de ses propres soutiens dans la population, dans le secteur économique ou encore au sein de la classe politique. Ce sont sur ces derniers que je vais me pencher dès à présent. Une association d'usagers dispose de ses propres alliés dans le champ politique qui vont faire de leur mieux pour relayer ses demandes et leur donner un écho auprès des pouvoirs publics. Les associations écologistes ou militantes disposent de leurs propres réseaux parfois similaires, parfois différents. Ces collectifs militants affichent officiellement des objectifs bien plus politiques qui ne rentrent pas toujours en adéquation avec tous les acteurs politiques. À côté d'une association « attrape-tout », on trouve une association plus politisée qui prône une alternative écologique aux modes de consommations et de vie actuels, ce qui ne fait pas l'unanimité. Leurs premiers soutiens politiques se situent donc à gauche de l'échiquier politique. À Guebwiller, Philippe Aullen, fondateur d'une association qui fut politisée il y a un temps, est lui-même membre d'un parti politique : Europe écologie les Verts. Parce qu'il partage le combat de FloriRail pour le retour du train, il a fait jouer ses réseaux politiques de son côté afin d'obtenir des avancées sur le projet :

« Disons, moi par le biais d'Europe écologie je mets tout ce qui est en mon pouvoir en place pour soutenir des actions pour le retour du train. Avant je le faisais par l'intermédiaire de nos élus régionaux, maintenant malheureusement on n'a plus d'élus régionaux. Mais, disons déjà on travaille toujours en collaboration avec Mathieu [Taquard]. On se connaît depuis très longtemps. Quand on met des actions en place, on les met toujours en place ensemble. »¹⁸⁰

Il convient de relever la dernière partie de cet extrait. Nous pourrions en effet imaginer que ces réseaux de soutien soient en concurrence, que ces associations plus politisées cherchent à militer dans leur coin. Je n'ai entendu aucun propos qui tend à l'affirmer, mais tout laisse à penser que même si ces associations agissaient seules et sans concertation avec les autres, cela aurait un impact bénéfique sur le groupe. L'objectif ici est de faire à nouveau circuler des trains entre Guebwiller et Bollwiller. Il fut un temps, le choix du moyen de transport faisait débat dans la réouverture de la ligne. FloriRail militait pour un tram-train comme celui de Mulhouse qui s'avère plus adapté à la géographie, tandis que certains acteurs militaient pour un autorail plus

¹⁸⁰ *Id.*

simple à mettre en place. Si à moment un bus à haut niveau de service ¹⁸¹ fut envisagé, jamais lors de mes entretiens avec les acteurs associatifs, personne ne l'a évoqué comme une solution viable. Le tram-train a été choisi parce que les études ont décrété qu'il est moins cher et plus pratique d'utilisation¹⁸². Les marges de manœuvre et de négociation sont faibles, et désormais seule la vitesse de réalisation du projet compte. Ainsi, même si FloriRail n'est pas impliqué dans une quelconque utilisation de ces réseaux politiques, ils seront *in fine* bénéficiaires de cette action, car cela permettra la concrétisation du projet pour lequel ils militent. Nous pouvons donc considérer qu'il n'y a pas, à proprement parler, de concurrence entre ces associations militantes et une association d'usagers parce que celles-ci partagent les mêmes objectifs, à quelques variations près. De plus, le fait que les militants circulent entre chaque association et se côtoient au quotidien va favoriser la convergence des revendications. Quel que soit l'acteur qui mène l'action en direction des pouvoirs publics régionaux, l'ensemble des activistes seront gagnants puisqu'ils obtiendront ce qu'ils souhaitent, même si d'autres acteurs sont à la manœuvre.

Une association d'usagers va donc pouvoir bénéficier des réseaux et du soutien d'autres associations militantes ou non. Qu'elle le veuille ou non, plus les collectifs concernés par le sujet du transport ferroviaire sont nombreux, et plus une association d'usagers aura la chance de voir ses demandes relayées massivement. Elle a donc tout intérêt à s'allier avec d'autres associations qui ont plus ou moins les mêmes objectifs qu'elle même si elles ne sont pas spécialisées sur le train, car elle pourra bénéficier de leurs réseaux de soutiens et de militants. Cela donnera une visibilité plus grande aux revendications et permettra d'atteindre de nouvelles opportunités de débouchés politiques. Le conseil régional sera ainsi plus apte à recevoir ces revendications à l'instar de la théorie développée par Erik Neveu¹⁸³. Mathieu Taquard, président de FloriRail, reconnaît qu'être avec d'autres mouvements, ici la section des Verts de Guebwiller, mais d'autres également, peut être bénéfique pour le projet de réouverture.

« Il y a un mouvement politique il faut quand même le citer, c'est les Verts qui luttent activement pour. C'est eux qui avaient organisé la chenille et qui nous invitent à leurs activités politiques. Et donc eux ramènent beaucoup de monde. Alors on a une entente cordiale avec eux et en fait c'est la mairie qui a mis une chenille de paille sur les rails¹⁸⁴. Et eux sont allés manifester autour de la chenille. [...] Eux font beaucoup. C'est lui qui est le leader au niveau guebwillérois

¹⁸¹ C'est un bus qui circule en site propre et qui bénéficie d'aménagements afin d'avoir la priorité. Il peut être comparé à un trolleybus ou à un tramway sans les rails. Il est moins cher et plus rapide à réaliser.

¹⁸² J. FORTIER, « L'option tram-train envisagée entre Guebwiller et Bollwiller », *L'Alsace*, 26 septembre 2017. Un article basé sur cette étude : SYSTRA, *Étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller -Guebwiller*, Maison de la Région à Strasbourg, Région Grand Est, 2017

¹⁸³ E. NEVEU, *Sociologie des mouvements sociaux*, op. cit., p. 85

¹⁸⁴ Mathieu Taquard fait ici référence à une manifestation où les militants ont transformé en train une chenille installée par la mairie de Guebwiller sur les rails. L'action fut organisée avec toutes les associations précédemment citées. ANONYME, « Embarquement immédiat, enfin presque ! », *L'Alsace*, 12 juillet 2017

[Philippe Aullen sans doute] *que je connais depuis très longtemps donc on est bien content que ça se passe.* »¹⁸⁵

Ces revendications vont être dirigées vers le conseil régional, au sein duquel les conseillers régionaux qui sont favorables au train vont avoir leur rôle à jouer.

C) Les conseillers régionaux, destinataires et relais des demandes de ces acteurs

1. Les destinataires des revendications en faveur du train

Nous avons vu précédemment que le conseil régional était devenu l'institution centrale en ce qui concerne l'élaboration de la politique des trains régionaux. En son sein, les conseillers régionaux occupent une place de choix puisqu'ils vont porter les revendications des acteurs territoriaux au sein de l'hémicycle. Pourtant sur ce dernier aspect, il convient de rappeler que le mode de scrutin des conseillers régionaux se déroule au niveau global de la région. Là où les conseillers départementaux sont élus dans un canton avec des candidats identifiables, et rattachés à leur territoire, les élus régionaux sont élus sur une liste régionale où leur place va dépendre du score de la liste. Ils sont donc censés représenter l'intérêt régional avant tout, et non pas leur territoire. Le scrutin de liste régionale va favoriser cette déconnexion avec le local. Comme le dit Francis Kleitz, un élu régional doit défendre la région. Néanmoins, sa fonction de maire de Guebwiller le pousse naturellement à défendre le projet, et il se trouve dans une situation inconfortable d'entre-deux, car il doit défendre deux intérêts qui ne sont pas censés s'accorder :

« *Cela étant dit je suis conseiller régional. Je ne suis pas... un représentant simplement d'un territoire au conseil régional, je suis obligé de veiller à l'intérêt général et pas à un intérêt spécifique. Donc je peux faire avancer le projet, mais je ne peux pas non plus forcer. C'est un peu ça.* »¹⁸⁶

L'intérêt général de la région est supposé primer sur l'intérêt local, particulièrement dans le contexte du transport ferroviaire où des budgets importants sont en jeu. Nous pensons qu'un projet de réouverture de ligne ou d'amélioration des infrastructures relève plutôt de l'intérêt local, puisque cela ne concerne qu'un nombre réduit d'habitants. Ce dernier entrerait donc potentiellement en conflit avec l'intérêt général de la région comme il entrerait en conflit avec l'intérêt général de la Nation¹⁸⁷. Néanmoins, les récentes réformes menées sous l'acte III

¹⁸⁵ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

¹⁸⁶ « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », *op. cit.*

¹⁸⁷ F. RANGEON, « Peut-on parler d'un intérêt général local ? », *op. cit.*

de la décentralisation, initié en 2013, ont renforcé les collectivités régionales en leur transférant de nouvelles compétences et par conséquent le rôle symbolique des conseillers régionaux. Ces derniers ont vu leur poids dans le champ politique local augmenter, à tel point que Laurent Godmer parle de « *renotabilisation* » pour décrire l'importance que ces élus sont en train d'acquérir localement¹⁸⁸. Sylvain Barone affirme que leur légitimité à agir vient de leur territoire d'origine, ou plus généralement des secteurs avec lesquels ils ont des relations et qu'ils vont donc pouvoir représenter dans l'hémicycle¹⁸⁹. Pour peu qu'ils aient un mandat supplémentaire de maire, ils ne peuvent ignorer leur commune et ses environs. Les élus régionaux commencent ainsi à faire partie de l'écosystème politique local et à jouer un rôle similaire à celui que peuvent avoir les conseillers départementaux, avec cependant leurs propres compétences orientées vers le développement économique¹⁹⁰. Les politiques régionales se développant, ils deviennent des interlocuteurs légitimes afin de pouvoir faire entendre leurs revendications auprès de l'exécutif régional.

« *Oui, mais dans la mesure du possible les attaches locales sont quand même respectées. Si on peut effectivement le rattacher à un élu localement un dossier qui se passe à côté de chez lui c'est bien quand même.* »¹⁹¹

Les défenseurs de la ligne Bollwiller-Guebwiller ont la chance de disposer de deux conseillers régionaux en provenance de leur territoire : Grégory Stich et Francis Kleitz. Bien qu'ils ne soient pas du même parti politique, ils sont tous deux membres de la commission transports et peuvent donc œuvrer à porter la voix du projet dans l'hémicycle « Adrien Zeller » à Strasbourg. Cette configuration favorable est une chance en comparaison avec d'autres vallées qui ne sont pas « *aussi bien loties* »¹⁹². Par le passé, les partisans du projet pouvaient également compter sur Jean-Claude Delbarre, conseiller régional dans les années 1990 du Parti radical et originaire des environs¹⁹³. Djamila Sonzogni, conseillère écologiste originaire de Mulhouse, aurait aussi porté la voix de la réouverture du fait de sa proximité géographique avec la vallée selon Philippe Aullen. L'association d'usagers va naturellement solliciter les conseillers

¹⁸⁸ L. GODMER, « Les élus régionaux : un personnel politique entre notabilisation, dénotabilisation et renotabilisation », *Histoire@Politique*, n° 25, n° 1, 2015, p. 143-144

¹⁸⁹ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, *op. cit.*, p. 481

¹⁹⁰ L. GODMER, « Les élus régionaux : un personnel politique entre notabilisation, dénotabilisation et renotabilisation », *op. cit.*, p. 143-144

¹⁹¹ « Entretien avec Grégory Stich (conseiller régional), le 05/03/2019 », s. d.

¹⁹² *Id.*

¹⁹³ A. VOUAUX, « Il les a compris », *op. cit.* ; E. COUSIN, « Jean-Claude Delbarre monte au créneau », *L'Alsace*, 26 octobre 2001

régionaux parce qu'elle sait qu'ils peuvent directement interpeller le pouvoir exécutif régional et son administration.

« Ils [FloriRail] l'ont fait un peu plus au début de mon mandat. Aujourd'hui un peu moins, mais parce qu'ils savent aussi que je garde ce dossier en tête, que systématiquement lorsque je peux en parler j'en parle. [...]. Mais ils me sollicitent moins aujourd'hui, mais ils savent que je reste mobilisé et que c'est un dossier que je continuerais de défendre. Ils me sollicitent moins, mais je sais ce qu'ils attendent de moi. »¹⁹⁴

Lors des élections régionales de 2004, aucun conseiller régional en provenance de la vallée n'a été élu. FloriRail a dénoncé cette situation qui risquait de pénaliser l'avancement du projet.¹⁹⁵ Cette réaction montre bien l'importance qu'ont des conseillers régionaux pour une association d'usagers. Ils sont les destinataires et relais les plus naturels, ceux qui peuvent porter leurs revendications vers l'institution régionale. Qui plus est, leur ancrage territorial est aussi important, ne serait-ce que pour comprendre les problématiques et enjeux locaux. Les conseillers régionaux défendent leur territoire malgré l'injonction implicite de ne pas le faire. Ils vont porter des projets qui concernent les personnes qu'ils ont côtoyées par le passé aussi bien pour les TER que les lycées, autre compétence centrale des Régions. C'est ce que tentent de faire Grégory Stich et Francis Kleitz, élus sur une liste au niveau régional, qui restent attachés à leur territoire d'origine. Ainsi, ils tentent de porter des projets qui vont dans l'intérêt dans la vallée.

Néanmoins, nous aurions tort de croire que seuls les conseillers régionaux originaires d'un territoire peuvent porter un projet, ils n'en ont pas le monopole. Ils peuvent le faire en raison d'un sentiment d'attachement, de conviction que résoudre tel problème local bénéficiera à la région dans son ensemble. Ainsi Philippe Aullen a mentionné le cas de Jacques Fernique, originaire de Geispolsheim dans le Bas-Rhin qui aurait soutenu le projet de réouverture¹⁹⁶. Qu'ils soient ou non connaisseurs du territoire et du projet ferroviaire d'une association d'usagers, les conseillers régionaux constituent des destinataires naturels. Contrairement aux maires ou à la communauté de communes, ils peuvent avoir une influence décisive sur l'orientation de la Région par rapport à une ligne en relayant les demandes auprès des instances dirigeantes. Les associations de défense d'usagers vont donc prioritairement les interpeller afin d'obtenir des avancées concrètes qu'eux seuls peuvent obtenir.

¹⁹⁴ « Entretien avec Grégory Stich (conseiller régional), le 05/03/2019 », *op. cit.*

¹⁹⁵ FLORIRAIL, « RÉGIONALES : 30 mars 2004 », sur *FloriRail*, http://florirail.free.fr/menu_general.htm, 30 mars 2004

¹⁹⁶ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », *op. cit.*

2. Les conseillers régionaux portent les revendications au sein du conseil régional

La vallée du Florival a la chance d'avoir non seulement deux conseillers régionaux, mais surtout deux conseillers régionaux membres de la commission transport de la Région Grand Est. Cela signifie qu'ils sont spécialisés dans tout ce qui touche à la compétence régionale des transports ferroviaires et routiers. Ils maîtrisent ces thématiques et sont des « références » au sein de l'institution régionale. Le fait que les élus régionaux se spécialisent et développent un capital technique fait partie selon Laurent Godmer des facteurs qui les transforment en « notables »¹⁹⁷. Ils deviennent donc des cibles privilégiées de FloriRail et d'autres soutiens du train pour leur supposée influence dans l'action publique. Le fait qu'un conseiller régional occupe un siège au sein d'une commission transport va d'autant plus pousser les associations d'usagers à s'approcher d'eux. Celles-ci vont attendre d'eux qu'ils portent le projet au cours des débats, lors des commissions afin de le mettre en avant, le défendre ou pour que le président de la Région le valide. Le simple fait d'évoquer une ligne et son avenir au sein d'une commission, voire en séance plénière, constituera une avancée décisive puisque le projet va exister dans les débats, les comptes-rendus et les esprits. Celui-ci sera rappelé à l'attention de l'exécutif régional et de la majorité, ce qui constitue une avancée importante pour une association qui se bat pour la défense de sa petite ligne. Grégory Stich, malgré sa position de conseiller régional d'opposition, explique ainsi qu'il intervient pour tenter de rappeler le projet au sein de la commission transport.

« C'est ce que j'ai fait à plusieurs reprises lors d'interventions. C'est effectivement de demander ce que j'avance, où on en est avec le projet. [...] Moi je ne peux que relancer régulièrement la question et je suis sûr que Francis Kleitz le fait également, à être vigilant aussi à sensibiliser les élus locaux lorsque je les croise. »¹⁹⁸

Outre ces interventions et débats en hémicycle comme en commissions, les élus régionaux s'entretiennent aussi avec l'administration. Si, comme nous le verrons, l'exécutif régional impulse la volonté politique pour réaliser un investissement dans l'infrastructure ferroviaire, l'administration régionale joue un rôle essentiel dans la mise en œuvre de ces décisions. Ainsi, c'est à la direction des transports que revient la charge de mener les études préliminaires et d'organiser les concertations. Son rôle se limite à une mise en œuvre pure et

¹⁹⁷ L. GODMER, « Les élus régionaux : un personnel politique entre notabilisation, dénotabilisation et renotabilisation », *op. cit.*, p. 142-143

¹⁹⁸ « Entretien avec Grégory Stich (conseiller régional), le 05/03/2019 », *op. cit.*

simple de la décision politique prise au sein de l'hémicycle régional comme on me l'a expliqué au cours d'un entretien.

« Non on ne prend aucune décision. Admettons qu'on dise que ça serait bien d'ouvrir cette ligne. Nous on fait tout le travail d'informations aux élus et c'est eux qui vont dire oui ou non. Ou alors eux vont dire avant on va rouvrir même sans informations, et nous on se débrouille derrière [rires]. Mais non, nous on ne prend pas de décision. On éclaire, on apporte tout ce qu'il faut pour prendre la bonne décision. On espère, mais c'est tout. »¹⁹⁹

Dans le cas de la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller, la décision a été prise et les crédits furent inscrits dans le contrat de plan entre l'État et la Région. C'est donc l'administration régionale qui a la charge de mener les études qui détermineront la faisabilité du projet et les moyens nécessaires afin de le réaliser, notamment le passage de la route départementale 83. C'est une phase souvent longue et laborieuse, car ces études techniques nécessitent de l'argent et une véritable investigation. Mes interlocuteurs à FloriRail semblaient lassés par ce processus et ses lenteurs. Dans ce contexte, une association d'usagers peut demander aux conseillers régionaux de faire l'intermédiaire afin de s'assurer que les études avancent correctement. L'administration régionale n'est pas habituée à communiquer, et donc les informations vers l'extérieur passent difficilement. C'est du moins ce qu'elle a reconnu lors des entretiens. Les élus peuvent parfois venir la voir lors des réunions ou bien de manière plus informelle afin d'avoir des informations sur l'avancement de tel ou tel projet. En somme, de faire le travail d'intermédiaire et de pouvoir par la suite informer les associations et les usagers de l'état d'une ligne et de l'avancement des travaux :

« C'est les élus de la majorité qui se sentent, et je pense, autorisés et qu'on autorise un petit peu, même si on leur dit de ne pas faire comme ça, d'aller vers l'administration. En principe, ils doivent passer par le cabinet et tout ça parce que ce n'est pas très bien vu de s'adresser directement [à l'administration]. »²⁰⁰

Ainsi, les conseillers régionaux peuvent s'assurer du bon avancement d'un projet en rapport avec une ligne ferroviaire de manière officieuse. Ils peuvent également porter à la connaissance de la commission des transports de la Région, ou même à l'ensemble de l'hémicycle régional, les revendications d'une association d'usagers ou des élus locaux pour une meilleure desserte ferroviaire. Ils sont donc des rouages essentiels de l'action régionale et ils peuvent avoir une influence directe sur celle-ci, notamment s'ils font partie de la majorité. C'est pour cette raison que leur présence aux côtés d'une association d'usagers est importante

¹⁹⁹ « Entretien avec la direction des transports de la région Grand Est le 29/03/2019 », *op. cit.*

²⁰⁰ *Id.*

pour ces dernières, car cela signifie que leurs souhaits seront relayés auprès des autorités compétentes. Elles vont donc chercher autant que possible à avoir leur soutien, car sans eux toute amélioration de leur ligne aura moins de chances d'aboutir. FloriRail peut se vanter d'avoir à ses côtés de deux conseillers au sein de la commission transport de la Région Grand Est, dont l'un est vice-président de cette même commission. Théoriquement, cette position permet aux élus régionaux de porter le projet tout du long du processus institutionnel et de faire en sorte qu'il ait un suivi lors de sa réalisation future.

III. Les moyens d'influence de la coalition locale en faveur du train vers le conseil régional

Nous avons donc vu dans la partie précédente les acteurs susceptibles de vouloir influencer la politique régionale du transport ferroviaire. Plus encore, ce sont ces acteurs réceptifs au discours d'une association qui sont donc les plus susceptibles de s'allier avec elle. Cette coalition hétérogène et fluctuante va agir auprès de la Région pour se faire entendre, pour promouvoir une desserte ferroviaire adaptée à son territoire. Les moyens d'action qui seront mis en œuvre sont de deux ordres : du lobbying au sens d'une influence lente et continue des autorités régionales, des manifestations et autres mobilisations collectives. L'objectif de ces actions est d'attirer l'attention du public sur leur combat, tout en persuadant la Région d'intercéder en leur faveur. Cette diversité de moyens d'action collective témoigne également de la variété des acteurs impliqués dans ce processus d'influence. Ces mobilisations s'exercent tout au long de l'année en continu. Tout ce travail d'influence va s'intensifier en amont de la signature des contrats de plan État-Région qui vont permettre d'accorder des financements importants et donc permettre des avancées décisives pour les associations comme FloriRail.

Au sein de cette dernière partie du deuxième chapitre, un premier temps sera consacré aux moyens d'action déployés par une association d'usagers et ses soutiens afin de se faire entendre par le conseil régional, et notamment ses dirigeants exécutifs. Ces moyens sont aussi bien visibles aux yeux de tous qu'informels et plus confidentiels. Enfin, un second temps sera accordé aux contrats de plan État-Région qui sont indispensables pour tout investissement important dans une ligne. Ainsi, les actions vont viser l'obtention de financements et seront décisives à la concrétisation des revendications des acteurs locaux : améliorer le service ferroviaire. Sans les financements croisés de l'État et de la Région, faire des travaux importants sur une ligne sera difficile.

A) Des mobilisations locales entre lobbyings et actions collectives

1. Des actions collectives atypiques pour attirer l'attention

Si le recours à la manifestation en tant que défilé traditionnel ne semble pas aller de soi pour les associations de défense d'usagers c'est parce que leurs objectifs tendent plus vers la concertation avec les pouvoirs publics. La cogestion de l'offre TER est leur finalité, et le sujet qui les préoccupe ne se prête pas forcément à de grands défilés protestataires. Pourtant, ces mobilisations sont visibles, mais sont d'une nature différente. En effet, nous avons vu que les membres des associations d'usagers ne sont pas des militants professionnels, ils ne sont donc pas forcément sensibilisés à ces formes de mobilisations plus classiques comme le défilé d'un point A à un point B. C'est pour cette raison que nous pouvons observer des formes plus ou moins atypiques d'actions collectives comme des débats à propos de la ligne, des animations familiales, des « flash mobs » dans les gares, etc. FloriRail a par exemple transformé en train une chenille de paille installée par la mairie de Guebwiller²⁰¹. L'association a également défilé le long de la voie désaffectée²⁰², ou a fait circuler une draine sur le parvis de la gare de Guebwiller avec Jean-Marie Bockel (ancien sénateur-maire de Mulhouse)²⁰³. La circulation d'un train touristique dans la zone industrielle de Soultz tout au long des années 1990 s'inscrit dans cette même logique. Toutes ces manifestations n'ont pas nécessairement une vocation protestataire. Elles visaient simplement à mettre l'association et son combat sous le feu des projecteurs de manière plus positive pour lui donner une bonne image et obtenir l'approbation du public. La diversité des modes d'action collective est à souligner. À mon sens, cela peut s'expliquer par les divers soutiens d'une association d'usagers qui entraînent un mélange des répertoires d'action collective.

Ces événements atypiques permettent de relayer les revendications auprès de la population pour qu'elle soit sensibilisée au destin de sa ligne. En 2013, lorsque FloriRail a fait circuler une draine sur les 700 mètres de voies ferrées dans la zone industrielle de Soultz, beaucoup d'enfants sont venus avec leur famille. Les militants ont eu l'occasion de parler du projet de réouverture aux quelques « 350 passagers » tout en jouant de l'huile de coude pour actionner la machine dans une ambiance bon enfant²⁰⁴ ! En somme, qu'importe le mode d'action choisi, il permet de mettre en avant le combat de l'association et de montrer à la Région

²⁰¹ ANONYME, « Embarquement immédiat, enfin presque ! », *op. cit.*

²⁰² S. CARDIA, « Transport : maintenir la pression pour rouvrir la voie ferrée », *op. cit.*

²⁰³ V. KAREL, « 20 ans, un âge pour croire à son rêve : le retour du train à Guebwiller », *L'Alsace*, 12 juin 2011

²⁰⁴ E. GUILLOTEAU, « FloriRail : la draine sur la bonne voie », *L'Alsace*, 26 juin 2013

que celle-ci est dynamique et toujours mobilisée pour sa ligne, comme l'explique Philippe Aullen :

« On a mené des actions relativement intéressantes et rigolotes. On a appelé ça depuis quelques années les actions train en marche. Pour vous donner une idée, on a fait une marche de Bollwiller à Guebwiller déjà le long des rails. [...] Vous avez un passage à niveau et vous avez les voies complètement encombrées d'arbres et d'acacias et là samedi matin on a fait une opération de déboisement. On a invité un copain agriculteur qui est venu avec un broyeur. On a coupé les arbres, on les a broyés tout simplement pour faire des actions d'éclat, pour montrer qu'on attend toujours le retour du train et Mathieu [Taquard] toujours avec nous évidemment. »²⁰⁵

Il est d'ailleurs à noter qu'une association d'usagers peut mener des actions conjointes avec d'autres associations. Si ces derniers sont membres d'associations plus politisées, ils disposeront d'une connaissance des moyens d'action collective, ainsi que des relais médiatiques afin de faire de l'action menée un succès. Ces actions conjointes vont permettre de ramener plus de militants et de donner l'image d'un front commun local pour un meilleur transport ferroviaire. Leur objectif est aussi d'envoyer à la Région l'image d'un soutien plus ou moins important en faveur de la ligne qui se mesure ici au nombre de participants.

En battant le pavé, les militants vont pouvoir attirer les journalistes locaux de la presse régionale ou des chaînes locales. Les membres d'association peuvent mettre en lumière leurs revendications, tout comme ils pourront attirer la curiosité des passants par leurs actions atypiques. Même si selon Erik Neveu la couverture médiatique des manifestations locales est modeste²⁰⁶, les militants associatifs sont sur le devant de la scène et mettent en avant ce qu'ils considèrent comme un problème aux yeux de la population locale. Ils pensent que la presse va leur permettre d'avoir un impact plus fort comme Mathieu Taquard l'explique :

« La presse a bien compris. Ben samedi dernier dans la page locale vous avez ça [montre un article]. Vous ne vous imaginez pas ce qu'on a comme activité. Le nombre d'articles, des dizaines, ça c'est une année. Et ben sur une année nous sommes encore... [...]. En fait, on y est presque toutes les semaines. »²⁰⁷

Au travers de ses actions atypiques, FloriRail cherche à mettre en avant le projet de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller. À propos de cette manifestation en draineuse avec les élus en 2011, Pierre Bischoff et David Schangel ont écrit : « saisir une telle occasion pour

²⁰⁵ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », *op. cit.*

²⁰⁶ E. NEVEU, *Sociologie des mouvements sociaux*, *op. cit.*, p. 109

²⁰⁷ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

faire parler d'une association et de ses objectifs est toujours bon à prendre »²⁰⁸. Mathieu Taquard a utilisé le terme de « *buzz* » au cours de notre entretien pour montrer à quel point cela fut relayé de manière soudaine et forte dans la presse régionale. Selon lui, cela a contribué à relancer le débat sur sa ligne, et donc à en faire parler :

« En fait, il faut faire du lobbying avec des coups d'éclat médiatiques pour percer, parce que voilà les jeunes regardent ça d'une manière superficielle, mais sans trop rentrer dans le détail. On voit que ça avance laborieusement.

Vous avez tenté des coups d'éclat ?

*On a fait du vélorail par exemple. Ça avait fait venir un candidat sénateur qui s'appelle Jean-Marie Bockel. [...] Et on a fait avec lui du vélorail sur la voie. En fait on a organisé les 20 ans de FloriRail et du coup ça a fait le buzz un peu. »*²⁰⁹

FloriRail : 20 ans et toujours de l'espoir



Figure 8 : L'action mentionnée par Mathieu Taquard (à gauche) sur une draine avec Jean-Marie Bockel (à droite). Le maire de Guebwiller est de dos à gauche. Source : Journal *L'Alsace* le 12 juin 2011.

Mentionner la particularité de FloriRail dans ce cas-ci est nécessaire selon moi. La ligne Bollwiller-Guebwiller n'est pour l'instant qu'à l'état de projet. Même si FloriRail a un fonctionnement similaire à une association classique de défense des usagers, elle reste plus

²⁰⁸ P. BISCHOFF et D. SCHANGEL, 1991-2016 *FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival. Photos et commentaires, année par année*, op. cit., p. 84

²⁰⁹ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », op. cit.

encline à des manifestations de ce type. Son action militante est par définition plus intense. En effet, elle cherche à attirer l'attention du public afin de faire revenir des trains, et donc elle a bien plus besoin d'attention médiatique qu'une association d'usagers classique. Ces dernières, puisque leur ligne est en service, sont plus dans la concertation afin de régler les problèmes lors des comités de ligne ou de réunions officielles. L'action collective ne constitue pas un mode d'action aussi utilisé que pour toute autre association qui milite pour la réouverture d'une ligne en France.

2. Un lobbying mené par les acteurs favorables au train vers la Région

Les élus locaux peuvent parfois participer aux manifestations organisées par une association d'usagers. Leur présence, symbolique, affiche le soutien de la commune à travers leur personne. Pourtant, ils vont préférer le lobbying, le travail d'influence et de persuasion auprès des autorités régionales afin de faire valoir leur cause. Tout du moins, c'est le cas des élus de Soultz et alentours qui ont plus fait mention de discussions que de manifestations. Ils employèrent terme de lobbying sous différentes appellations au cours des entretiens : « *informations* », « *militer* », « *pression* », etc. Ce mode d'action complémentaire aux manifestations va découler d'un engagement public préalable en faveur du train. Pour se donner une légitimité d'intervention, le maire va officiellement interpeller la Région en votant des motions de soutien au train. Guebwiller vota trois motions pour réclamer le retour du train : en 1992, en 2006 et en 2012²¹⁰. Les villes de Soultz et Bollwiller en ont voté une en 2006²¹¹. La communauté de communes du pays de Guebwiller a voté une motion semblable en 2014, mais pas à l'unanimité²¹². Ce dernier vote donne assurément plus de poids aux motions votées à Guebwiller et Soultz. Ces motions montrent que le maire dispose du plein soutien du conseil municipal, qui a voté à l'unanimité, afin de se battre en faveur d'une réouverture de la ligne. Elles sont également destinées au conseil régional afin de montrer que la ville est pleinement mobilisée en faveur d'une meilleure desserte ferroviaire ou d'un retour du train. Leur impact reste essentiellement symbolique, mais ils montrent l'engagement fort d'une municipalité en faveur d'une desserte de son territoire. C'est donc en toute logique qu'ils vont chercher à influencer la Région en leur sens. Cela peut se faire lors de réunions, de visites officielles, de

²¹⁰ A.T, « Pour sauver la gare : la guerre est déclarée », *L'Alsace*, avril 1992 ; ANONYME, « Guebwiller : Émotion pour une motion », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 4 octobre 2006 ; G. SCHMITT HOHENADEL, « Une motion pour le retour du train », *L'Alsace*, 26 septembre 2012

²¹¹ ANONYME, « L'agenda : Soultz, conseil municipal », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 22 octobre 2006 ; ANONYME, « Non à la porcherie, oui au rail ! », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 3 novembre 2016

²¹² ANONYME, « Motion de soutien au train », *op. cit.*

rencontres officielles ou officieuses, des lettres, etc. Pour les élus locaux, tous les moyens sont bons pour faire entendre leur cause, rappeler aux autorités régionales l'existence de leur projet. Lors de notre entretien, Marc Jung a ainsi utilisé le terme de « *militer* » et détaille la façon dont il conçoit ce travail d'influence :

« *Quand je dis militer on a toujours poussé au niveau de la Région Alsace en son temps, Grand Est aujourd'hui, pour faire avancer la démarche, et pour que le dossier soit au moins au-dessus de la pile. Et on a toujours poussé pour que les études se fassent, on a toujours pris des motions pour soutenir. On a toujours mis ça en avant. On a toujours poussé nos élus régionaux, nationaux, vers ça en disant clairement qu'on ne voulait pas que le territoire soit oublié pour ce qui est de la mobilité. Quand je dis militer, c'était ça.* »²¹³

Les associations d'usagers effectuent également ce travail d'influence. Hors des comités de ligne qui constituent l'instance officielle de dialogue, elles ne vont pas hésiter à interpeller les élus régionaux en public, par des lettres, lors de rencontres, etc. Une simple lettre envoyée au président du conseil régional fait partie de ce lobbying. Comme les élus, elles vont chercher à faire pression, à promouvoir le transport ferroviaire afin de convaincre le conseil régional de leur bonne foi. Ce travail est essentiel pour elles, bien avant les manifestations puisqu'il constitue un moyen de faire entendre leurs revendications de manière continue et indépendante. Elles peuvent en cela être aidées de leurs alliés et des relais politiques dont elles disposent. Dans *L'Alsace*, FloriRail est qualifié pour la première fois de « *groupe de pression* » en 1997 dans une phrase significative : « *le cheval de bataille du groupe est donc d'agir en groupe de pression auprès des pouvoirs publics pour obtenir la réouverture de la ligne* »²¹⁴. Depuis 1991, ce travail d'information fut continu comme l'a affirmé Pierre Bischoff en entretien lorsqu'il a expliqué que depuis 1991 ils ont rencontré tous les présidents du conseil régional d'Alsace afin de plaider sa cause.

Ce lobbying constitue l'activité principale de l'association, et l'est encore aujourd'hui. Lorsque Mathieu Taquard a accédé à la présidence de l'association en 2010, il a affirmé que le rôle du collectif est de « *faire connaître ce besoin de ligne ferroviaire* »²¹⁵. L'ouvrage retraçant l'histoire de FloriRail affirme « *“Lobbying” et “information” seront les maîtres-mots de la ligne adoptée par le nouveau président* »²¹⁶. Il explique que la Région est destinatrice de ces actions à cause de ses compétences dans ce domaine :

²¹³ « Entretien avec Marc Jung (président de la communauté de communes de la région de Guebwiller) le 11/04/2019 », *op. cit.*

²¹⁴ G.G., « Tout le monde descend ! », *op. cit.*

²¹⁵ M. TAQUARD, « Questions à... Mathieu Taquard », entretien réalisé par C. Bechler, 12 mars 2010, *L'Alsace*

²¹⁶ P. BISCHOFF et D. SCHANGEL, *1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival. Photos et commentaires, année par année, op. cit.*, p. 74

« On fait du lobbying auprès de la Région principalement. C'est vraiment l'interlocuteur. Moi à un moment donné je me concentrais sur la Région, que sur la Région, parce que tous les autres, Monsieur Bischoff avant moi pour répondre à votre question au début, il allait voir monsieur le député, monsieur le si, monsieur le ça qui nous recevaient. [...] Ça veut dire on est pour, on est positif et on essaye tout ce qu'implique le lobbying. Une fois si ça réussit, si ça finit je peux aller à Bruxelles travailler pour Monsanto ! »²¹⁷

Chaque acteur local attaché au train peut effectuer du lobbying, cela ne sera en rien préjudiciable aux autres, au contraire. Pour eux, ce moyen d'action va permettre de convaincre les élus régionaux. Pourtant, les conseillers régionaux ne sont pas les cibles prioritaires par ce travail : Grégory Stich et Francis Kleitz ont affirmé « porter » le projet auprès de la Région à leur façon. Ils ne sont pas les receveurs de ces actions, mais des émetteurs comme les autres. Les destinataires de ces actions sont les membres de l'exécutif régionaux : les anciens présidents de la Région en leur temps, le président actuel, le vice-président chargé des transports, etc.²¹⁸ Ce sont les personnes à convaincre du bienfondé d'une ligne pour la population, car ce sont les seuls qui ont une vraie capacité à agir au sein de la collectivité. Le réseau de soutien au train l'a bien compris et dirige ses demandes vers eux. En effet, parce qu'ils occupent une position centrale dans l'exécutif régional, et qu'ils ont la possibilité de trancher les projets, ils sont les « faiseurs du rail ». Eux seuls peuvent décider d'impulser ou non une réouverture ou des investissements lourds sur une ligne. Cette position s'observe lors des négociations des contrats de plan État-Région pendant lesquelles l'exécutif régional sera en première ligne. Parce qu'ils sont indispensables à la réalisation de tout projet d'infrastructure, ces contrats vont impliquer la mobilisation de tous les acteurs évoqués précédemment.

B) L'importance des contrats de plan État-Région pour les mobilisés et les mobilisations

1. Un regain de mobilisation locale en faveur d'une ligne en amont des négociations

Les contrats de plan État-Région (CPER) s'inscrivent dans la logique de contractualisation entre les collectivités territoriales et l'État. Ils permettent de fixer de grandes orientations, de financer des projets ou des infrastructures par l'utilisation des financements croisés entre collectivités. Ces contrats concernent tout le territoire régional. Selon Jean-Pierre Gaudin, les contrats de plan entraînent une publicisation des engagements ainsi qu'une sanction de leur application parce que les électeurs peuvent juger la collectivité ou l'État selon qu'ils ont

²¹⁷ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

²¹⁸ Voir Annexe 2 où un compte-rendu des courriers envoyés a été fait lors de l'assemblée générale de FloriRail.

ou non appliqué les termes du contrat²¹⁹. Dans le cas du transport ferroviaire, ces contrats permettent de financer de grands projets d'infrastructure en requérant la participation de plusieurs acteurs, et ainsi alléger la facture pour l'État qui se décharge de certaines obligations²²⁰. Le contrat de plan 2015-2020 signé entre la Région Alsace et l'État mentionne plusieurs projets ferroviaires d'importance : la construction d'une quatrième voie à Vendenheim, la liaison de l'Euroairport Bâle-Mulhouse ou la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller²²¹. Ce sont de grands projets de travaux qui sont concernés, et non pas des changements d'horaires ou de desserte.

Dans le territoire, les associations d'usagers et leurs alliés ont conscience de l'importance d'un CPER. Ce document est nécessaire à la réalisation concrète de leurs souhaits. Ils ont donc tout intérêt à agir en amont des négociations afin de se faire entendre le plus possible. Ainsi, le conseil municipal de Guebwiller a voté une motion de soutien au rail en 2006 pour alerter les négociateurs de « *la situation d'isolement du Florival* », sans succès²²². La communauté de communes, dans la motion qu'elle a votée en 2014, souhaitait également se faire entendre alors que les négociations étaient dans une mauvaise passe²²³. Les institutions politiques locales envoient ainsi le signal aux négociateurs du conseil régional et de la préfecture (qui représente l'État) qu'elles sont favorables à un investissement ferroviaire dans leur secteur.

Les associations montrent aussi qu'elles attendent le contrat de plan de pied ferme. Pour cela, elles se mobilisent afin de se faire entendre par des manifestations. Ainsi, une manifestation fut organisée en 2014 à l'initiative d'EELV avec la participation de toutes les associations alliées en faveur du retour du train. Le titre de l'article « *Maintenir la pression* » démontre que l'objectif était bien de se faire publicité par la presse²²⁴. En effet, la Région avait validé les crédits pour la réouverture de la ligne, mais l'État devait toujours signer et valider le contrat. La manifestation visait donc à mettre la pression sur ce dernier, sans pour autant épargner le conseil régional. Le maire de Guebwiller, Francis Kleitz, ainsi que Alain Diot étaient présents lors de cette manifestation le long des voies, preuve s'il en est de la mobilisation totale des militants locaux pour faire rouvrir la ligne. Désormais, c'est une mobilisation collective qui émerge afin de donner le plus de visibilité possible à la petite ligne.

²¹⁹ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, op. cit., chap. Contractualisation

²²⁰ J. DUBOIS, *Les politiques publiques territoriales : la gouvernance multi-niveaux face aux défis de l'aménagement*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 68

²²¹ RÉGION ALSACE et RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, *Contrat de Plan 2015-2020*, 2015, p. 39-40

²²² ANONYME, « Guebwiller : Émotion pour une motion », op. cit.

²²³ ANONYME, « Motion de soutien au train », op. cit.

²²⁴ S. CARDIA, « Transport : maintenir la pression pour rouvrir la voie ferrée », op. cit.



Figure 9 : Les illustrations de l'article concernant cette manifestation montrent une union locale en faveur du train alors que l'heure est cruciale. Source : [Article](#) des *Dernières nouvelles d'Alsace* du 14 septembre 2014.

Un changement de situation intervient à la fin du mois de septembre 2014, lorsque l'État annule sa participation aux CPER au sujet de la réouverture de la ligne Guebwiller-Bollwiller. Celle-ci ne figure désormais plus au contrat de plan, malgré les protestations de Philippe Richert²²⁵. Si les associations et les élus locaux sont sonnés, ils ne perdent pas espoir et se mobilisent dans la foulée selon Mathieu Taquard :

« On était dans le contrat de plan début 2014. Fin 2014 on suit le projet, il y a eu une réunion d'un coup dans leur tab [tableur sans doute] on n'y était plus. C'était la cata ! Et l'État se rétracte. J'ai écrit... et alors on a écrit au préfet. Bon a écrit à tellement de trucs. On a interpellé Philippe Richert, président de la Région, et il m'a dit parce qu'il est venu nous voir en 2012, nous association avec [Alain] Grappe, c'était le conseiller général. Et est-ce qu'il y avait le maire à l'époque ? Je crois bien. »²²⁶

Le travail d'influence mené en direction de la Région et de l'État fut intense. Tous les acteurs précédemment cités ont tenté de jouer leur propre partition et d'activer leur propre relais afin d'atteindre l'exécutif régional ou le préfet pour sauver la ligne. Chaque acteur interrogé semble avoir utilisé sa propre « carte secrète », ce qui donne un récit assez confus du déroulé

²²⁵ ANONYME, « La nouvelle bataille du rail », *L'Alsace*, 17 octobre 2014

²²⁶ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

des évènements. Chacun a clairement tenté de se faire entendre auprès des décideurs pour obtenir les 20 millions nécessaires à la réalisation du projet. Les extraits suivants en sont un exemple :

« On avait quand même une personne de Guebwiller qui avait un petit peu des entrées à la Région et qui était pressentie pour faire une carrière politique, mais cette personne n'a pas vraiment fait carrière politique, mais qui avait ses entrées à l'époque²²⁷. [...] Donc... on a activé ce levier-là. [...] Mais on a eu une aide par ce biais-là, on en a d'autres maintenant parce que cette source s'est un peu tarie je dirais. »²²⁸

« Est-ce que, lors des négociations pour octroyer 20 millions lors du contrat de plan en 2014, est-ce que vous, ou les Verts Alsace ou une autre association avez-vous joué un rôle pour réussir à remettre le projet au financement ?

Alors Jacques Fernique qui était conseiller régional vert était à la commission transports. [...] Ils étaient quand même assez réceptifs à la réouverture de la voie, et je pense que Richert, avec Djamilia Sonzogni qui était conseillère régionale de Mulhouse, écologiste, et Jacques Fernique qui ont quand même beaucoup soutenu ce projet oui. »²²⁹

Ce ne sont que quelques exemples des interventions évoquées. Je peux dire qu'une certaine confusion régnait et que personne ne sait vraiment qui est intervenu pour réussir à réinscrire le projet au CPER ni les moyens utilisés par cette personne. Les contrats de plan et leurs négociations ont marqué un pic dans la mobilisation en faveur d'une ligne. Parce qu'ils conditionnent l'octroi des financements à de gros projets d'infrastructure, ce sont tous les soutiens locaux du train qui vont se mobiliser en utilisant tous les moyens d'action collective à leur disposition : manifestations, prises de contact, lettres, rencontres, etc. Un regain de mobilisation est visible, tout du moins dans la vallée de Guebwiller. La situation est probablement similaire dans d'autres régions où des projets d'infrastructures importants doivent être réalisés. C'est pour cette raison que les CPER et les mobilisations qu'ils provoquent en amont sont intéressants à étudier, car ils permettent de voir comment tout peut s'accélérer en quelques mois dans le but d'obtenir des financements. Si ces dispositifs peuvent sembler complexes, en réalité une coalition en faveur du train comprend leur importance et sait qu'ils représentent l'objectif à atteindre pour leur mobilisation. Cette alliance va donc chercher à être vue et entendue par le conseil régional, et surtout par son pouvoir exécutif qui joue un rôle déterminant dans la conduite de ces projets.

²²⁷ Devant les propos tenus lors de l'entretien par Mathieu Taquard, j'ai jugé utile de ne pas révéler l'identité de cette personne.

²²⁸ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

²²⁹ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », *op. cit.*

2. L'objectif : convaincre le président du conseil régional en première ligne des négociations

Nous l'avons vu précédemment, les manifestations et le lobbying des soutiens locaux des transports ferroviaires sont dirigés principalement vers le conseil régional. Au sein de l'assemblée, c'est le pouvoir exécutif composé du président du conseil régional et des vice-présidents chargés d'une thématique qui a la possibilité de faire pencher la balance en faveur d'une ligne. Les conseillers régionaux vont tenter de les influencer directement, car ils ont un contact direct avec eux. Une coalition locale va diriger ses demandes vers le président de la Région et ses vice-présidents placés au centre du processus d'action publique selon Aurélia Troupel²³⁰. Comme Romain Pasquier l'a montré, au sein des conseils régionaux, le « *leadership politique* » est un aspect central de la visibilité de la collectivité, ce qui va d'autant plus renforcer l'action de l'exécutif²³¹. Philippe Richert explique bien cette position centrale du président de Région dans l'extrait ci-dessous. L'utilisation de « *je* » face aux « *services* » est à souligner :

« *Et du coup moi avec mes services, entre-temps j'étais président, on a évoqué le sujet donc voilà ce que j'en pense moi. Évidemment, les services peuvent avoir leur idée, mais c'est moi qui dis, et donc à partir de là les services ont regardé. J'ai dit "donc voilà on va dans cette direction, si vous me prouvez que c'est complètement idiot, que ça ne tienne pas debout que c'est des bêtises, etc.". Je ne me suis jamais engagé pour dire on va le faire, même quand c'est une bêtise.* »²³²

Nous pouvons voir que le président de Région impulse l'action et qu'il conserve la capacité de trancher en dernier recours, l'administration n'étant là que pour faire un travail technique. C'est pour cette raison que le lobbying mené par les maires et les associations le vise en priorité : s'il représente la collectivité, il est aussi celui qui peut donner un tour décisif à un projet. C'est pour cette raison que l'action de FloriRail et des élus était, et est encore aujourd'hui, tournée en priorité vers les présidents de l'exécutif régional alsacien : Adrien Zeller, Marcel Rudloff, Philippe Richert et Jean Rottner pour la Région Grand Est. Mes interlocuteurs ont évoqué ces noms à plusieurs reprises, et notamment celui de Philippe Richert. En effet, c'est sous le mandat de l'ancien président des Régions Alsace et Grand Est que le financement du projet a été inscrit au contrat de plan État-Région (CPER). S'il est à l'origine de cette inscription,

²³⁰ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, op. cit., chap. Élus locaux

²³¹ R. PASQUIER, *Le pouvoir régional : mobilisations, décentralisation et gouvernance en France*, op. cit., p. 334

²³² « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », s. d.

c'est parce qu'il fut convaincu du bienfondé de la réouverture après avoir rencontré FloriRail pendant la campagne pour les élections régionales en 2010. Cette rencontre a sans doute joué un grand rôle dans son choix futur en faveur du train dans la vallée :

« Alors c'était l'association qui m'avait écrit en tant que candidat, et qui m'avait contacté par des personnes que je connaissais et qui faisaient partie de mes équipes, pour dire que ce serait bien. Et donc quand je suis allé sur Guebwiller pendant la campagne électorale je les ai rencontrés dans une salle à Guebwiller. »

233

En juin 2012, Philippe Richert s'engage officiellement à rouvrir la ligne Bollwiller-Guebwiller lors d'une réunion avec tous les élus locaux de la vallée, hormis le maire de Guebwiller²³⁴, et des membres de FloriRail. En décembre de la même année, il retourne à Guebwiller et réitère sa volonté de faire circuler des trains sur la ligne lors d'un entretien avec le maire. Le président du conseil régional d'Alsace était probablement convaincu et engagé pour le retour du train, ce qui explique ses déclarations et ses visites fréquentes dans le secteur à l'époque. Les deux articles de presse qui relatent ces visites tendent à présenter cette décision de réouverture comme étant le fruit de la seule volonté du président Richert. « *Philippe Richert faisait en effet preuve d'une grande volonté* » écrivit la journaliste en juin²³⁵, ou encore « *Autant dire qu'il affirme avec force sa volonté de voir revenir le train à Guebwiller* » en décembre 2012²³⁶. Son choix a amené à enclencher le processus de réouverture de la ligne, puis à négocier les financements adéquats. Les négociations de ce contrat de plan entre la Région Alsace et l'État ont eu un fort écho dans la presse locale au cours de l'année 2014 parce que la réouverture semblait se concrétiser. Cependant, la difficulté inattendue des négociations a surpris beaucoup d'acteurs locaux, et le refus de l'État de financer également. En conséquence, tous les soutiens locaux au projet se mobilisèrent afin de le faire changer d'avis. Philippe Richert, convaincu de l'utilité du projet, est directement allé négocier avec le gouvernement afin d'obtenir les crédits nécessaires à la réouverture de la ligne, avec succès²³⁷ :

« Ce qu'il y a c'est que j'avais pris, comment dire, la décision, mais les priorités, les dossiers que je savais qu'ils seraient un peu difficiles à faire entrer je les connaissais. Donc lorsque j'ai rencontré le préfet et lorsque j'ai rencontré le

²³³ *Id.*

²³⁴ Je n'ai trouvé aucune explication à cela. Le maire a dit ne pas avoir été invité, mais sans préciser s'il y avait un conflit ou non entre lui et la Région.

²³⁵ V. KOELBEL, « Le bout du tunnel ? », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 24 août 2012.

²³⁶ J. LHABITANT, « Le train comme priorité », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 19 décembre 2012

²³⁷ ANONYME, « Train : les crédits d'études inscrits », *op. cit.*

Premier ministre [Manuel Valls], que je rencontrais quand même régulièrement, j'ai dit ce n'est juste pas possible c'est tout. »²³⁸

Au cours de mes entretiens, la question s'est posée de savoir si Philippe Richert avait agi ou non de son plein gré. Là où certains mentionnaient l'aide d'élus ou de soutiens pour interférer en faveur du projet, Philippe Richert lui soutenait qu'il avait pris sa décision par conviction. Cette dernière option me semble plus cohérente, car il ne serait pas allé négocier avec le gouvernement s'il n'était pas convaincu lui-même du bienfondé de la ligne et de la nécessité de la rouvrir. L'intervention des élus locaux a cependant pu achever de le convaincre, sans pour autant avoir été déterminante. Les propos de Grégory Stich, pourtant conseiller régional d'opposition, m'amènent à soutenir cette hypothèse :

« Et, je pense, effectivement qu'à l'époque Monsieur Richert s'était rendu compte de cette nécessité pour la redynamisation de la vallée, d'une ville qui est quand même une ville centre, une ville importante, qui est de mémoire la dixième ville du Haut-Rhin. Donc voilà je pense qu'il s'était vraiment rendu compte de la nécessité de remettre ce projet sur les rails si j'ose dire. »²³⁹

À partir du moment où les actions locales trouvent un écho auprès des membres de l'exécutif d'un conseil régional, alors les premiers ont des chances de voir leurs revendications se concrétiser. Un président ou un vice-président va apporter son soutien via une déclaration officielle pour dire qu'un projet est réalisable ou non. Cette déclaration va marquer le point de départ de l'action publique régionale en faveur d'une ligne. Le président va ensuite essayer d'obtenir des financements auprès de l'État en négociant d'égal à égal avec les préfets, voire le gouvernement. C'est pour cette raison que les associations d'usagers comme les élus locaux cherchent prioritairement à le convaincre, car ils savent que son soutien sera décisif pour le financement des infrastructures dans le cadre des CPER. Lui seul peut pousser l'État à investir et aider la Région à mener à bien le retour des trains. Il impulse la volonté politique en faveur du train. Dans les entretiens menés par le chercheur Bruno Revelli avec des maires, ceux-ci ont également affirmé que « *volonté politique de la part du président [de la Région Aquitaine] Alain Rousset* » fut déterminant dans la réouverture de la ligne Oloron-Bedous en 2017²⁴⁰. Symboliquement, parce que le président du conseil régional incarne l'unité territoriale²⁴¹, son soutien signifie que le projet est passé de l'intérêt local à l'intérêt général régional, et qu'il peut

²³⁸ « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », *op. cit.*

²³⁹ « Entretien avec Grégory Stich (conseiller régional), le 05/03/2019 », *op. cit.*

²⁴⁰ B. REVELLI, « Des infrastructures ferroviaires résilientes ? Témoignages pyrénéens », *op. cit.*, p. 117

²⁴¹ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, *op. cit.*, p. 483

donc être réalisé. Sans l'approbation de l'exécutif régional, une ligne ne peut pas rouvrir ou être revitalisée.

Conclusion du deuxième chapitre

Ce second chapitre nous a permis de voir comment les acteurs locaux peuvent influencer la politique du transport ferroviaire menée par la Région. Cette dernière a progressivement acquis la compétence des TER. Cette compétence est visible au quotidien et permet de légitimer une institution naissante auprès des citoyens au cours des années 1990. Les acteurs locaux, conscients de la nouvelle arène de mobilisation qui s'ouvrait à eux, se sont tournés vers les conseils régionaux afin d'obtenir des avancées significatives pour leur ligne. La Région avait tout intérêt à tenir compte de ces revendications locales et elle a institué les comités de ligne à cette fin. Ceux-ci ont permis de pallier le manque de considération d'un territoire en instituant un lieu de discussion entre décideurs et usagers sur le service. Afin de se faire entendre, les acteurs du territoire agissent aux côtés des associations d'usagers afin de défendre leur intérêt commun : le train. Les maires cherchent à rendre leur commune plus prospère et ils vont pouvoir s'appuyer sur les intercommunalités pour amplifier leurs revendications et leur donner un écho plus fort. Les conseillers régionaux sont les destinataires naturels de ces revendications. Ils vont se faire les porte-voix au sein de l'hémicycle régional et de l'administration, agissant comme des relais entre les militants locaux du train et les décideurs publics régionaux. Aux côtés de ces élus et d'une association d'usagers se greffent des associations plus militantes, souvent engagées en faveur de l'écologie, mais dont les finalités de lutte convergent en faveur des mobilités alternatives. Ces associations apportent des ressources nécessaires au militantisme plus classique, tout en utilisant leurs propres relais politiques. Même si leur action est dispersée, ces acteurs vont converger vers le même but. Cette coalition hétéroclite sera gagnante à militer en faveur du train, même en ordre dispersé. Elle va utiliser la manifestation afin de donner de la visibilité dans la presse ou auprès des concitoyens. En parallèle, ils mènent un travail d'influence afin de convaincre les décideurs régionaux de l'utilité d'un projet d'infrastructure ou d'une amélioration du service. Par décideurs régionaux, j'entends ici le pouvoir exécutif régional dont la volonté d'action va être décisive pour une ligne. S'il est convaincu, il va agir en impulsant le processus d'action régionale. L'exécutif est également capable de négocier avec l'État pour débloquer des financements d'infrastructures ferroviaires dans les contrats de plan État-région. Ces derniers suscitent une forte mobilisation du territoire conscient de leur importance dans leur lutte. Les soutiens locaux du train vont donc tout faire

pour obtenir les crédits nécessaires au maintien de leur ligne par tous les moyens : manifestations, utilisation de relais politiques, etc.

Pourtant, ce travail d'influence mené avec conviction en faveur d'une ligne n'est pas suffisant. Si localement des militants peuvent militer pour sa ligne et réussir à convaincre le conseil régional, ce dernier va garder la main mise sur toute l'action en faveur du train. En effet, la Région impulse son échelle de priorité, sans que les associations d'usagers et les élus locaux ne puissent en changer.

Chapitre 3 : La Région, maîtresse des horloges de la politique régionale du transport ferroviaire

L'action d'une coalition locale en faveur du train se limite à la mise en lumière d'un problème que la Région va se charger de résoudre. Cette dernière garde la main sur la prise de décision puis le processus de réalisation. En effet, elle fait le choix de rouvrir ou non la ligne et pour cela elle contrôle le calendrier de sa mise en œuvre. Cette situation défavorable pour tous les soutiens des TER s'explique par les faiblesses intrinsèques de la mobilisation locale dont les participants ne disposent pas forcément des savoirs nécessaires pour s'imposer en contre-pouvoir solide. Parce que les processus de prise en compte de leur opinion sont limités, ils éprouvent des difficultés à faire entendre des revendications que les désaccords politiques vont brouiller. Nous observons donc un véritable sentiment d'impuissance local face au conseil régional qui contrôle les étapes de la mise en œuvre. Les divisions administratives scindant le territoire, de même que la concurrence territoriale l'affaiblit et empêche les plus petits d'entre eux de se pouvoir se faire entendre. En parallèle, le contexte de restriction budgétaire donne les pleins pouvoirs à la Région, mais aussi l'État et la SNCF, pour intervenir sur les lignes qu'elle juge les plus rentables. L'efficacité budgétaire devient le principal critère de l'offre TER, au détriment des petites lignes et de leurs partisans.

Ce chapitre s'attardera tout d'abord sur les causes de la faiblesse de la mobilisation locale des élus et des associations, ainsi que les raisons de leur impuissance face à la Région. L'absence de savoirs techniques, et les limites des processus institutionnels de participation empêchent les acteurs locaux de participer concrètement à l'action régionale. De plus, ses revendications vont se brouiller à cause des divergences d'opinion politique au sujet du train. Un sentiment d'impuissance va donc se dégager du territoire : une impuissance à se faire entendre, une impuissance à agir face à un conseil régional qui contrôle les étapes d'action publique pour le train. Le deuxième temps de ce chapitre sera consacré aux facteurs extérieurs qui viennent limiter l'impact de l'action d'une mobilisation auprès de la Région. Les découpages administratifs affaiblissent le territoire qui se retrouve avec un trop-plein de représentants, tout en subissant la concurrence avec d'autres lignes soutenues par d'autres personnes qui cherchent aussi des financements. Dans ce contexte, leur opinion est diluée dans un ensemble plus large où chacun va jouer ses meilleures cartes pour se faire entendre. Pourtant, tous restent soumis à des restrictions budgétaires. En effet, le contexte actuel de réduction des déficits publics et de contrôle des dépenses incite à considérer les lignes à l'aune de leur

rentabilité. Les Régions doivent contribuer à cet effort alors que l'État et la SNCF ne remplissent pas leurs obligations et peuvent faire couler des projets malgré la bonne volonté régionale en refusant d'investir.

I. Les limites de la mobilisation de la coalition locale en faveur du train

Une mobilisation locale en faveur du train possède des faiblesses, et elles vont empêcher ses participants de faire entendre leurs revendications auprès du conseil régional. Le manque des savoirs techniques empêche une association de mener une contre-expertise reconnue et acceptée comme telle par ses interlocuteurs. De plus, les dispositifs institutionnels de participation se révèlent insuffisants et ne permettent pas une réelle prise en compte de l'avis des usagers par le conseil régional. En plus de cela, les élus locaux, ici en tant qu'unité politique, se divisent politiquement au sujet du train et des modalités de son service. Cette absence d'unanimité conduit à brouiller le message transmis et l'action menée. Face à ces conditions, rien ne garantit la prise en compte des actions menées par le conseil régional, ce qui conduit à un sentiment d'impuissance perceptible. La Région garde la main sur le calendrier de mise en œuvre sans que les soutiens du train puissent vraiment initier à un changement de cap.

La première partie tâchera d'explorer la prise en compte limitée par le conseil régional de l'opinion des usagers. Ces difficultés s'expliquent par un manque des savoirs sur le train, qui se couplent aux faiblesses des dispositifs participatifs censés permettre une cogestion efficace de l'offre TER. La seconde partie s'attachera à montrer que les revendications locales se trouvent affaiblies par ses propres limites et celles des associations et des élus mobilisés. Les divisions politiques au sujet du train créent des frictions entre les acteurs et empêchent le lobbying opéré d'être cohérent. Un sentiment d'impuissance se dégage des acteurs puisqu'ils n'ont pas la garantie que la Région prendra en compte leurs revendications.

A) La faible prise en compte de l'opinion des usagers et des élus

1. Le train, un sujet qui requiert des savoirs techniques

Dans les parties précédentes, j'ai développé l'idée que le transport ferroviaire est un sujet à la fois simple et complexe. Il est simple parce qu'il est visible et qu'il touche au quotidien des individus qui peuvent l'apprécier selon de simples critères, mais il est aussi complexe, car son fonctionnement et sa construction nécessitent des compétences d'ingénierie particulières. Les citoyens se focalisent sur ce dernier point, en conséquence ils ne s'estiment pas légitimes à

intervenir dans ce secteur d'action publique. En effet, la plupart des citoyens considèrent le train comme un sujet réservé aux ingénieurs qui eux seuls ont les compétences nécessaires pour appréhender le transport ferroviaire dans sa globalité. Cette supposée technicité explique la faible politisation des questions liées aux transports ferroviaires régionaux qui suscitent peu de débats lors des élections²⁴². Stéphanie Sauvée a montré que le manque de savoirs à propos des lignes à grande vitesse (LGV) limite les mobilisations collectives contre leur construction parce que les deux partis utilisent un vocabulaire et un argumentaire différents. Les protestataires doivent s'aligner sur les mêmes registres de savoirs en produisant des contre-études, ou bien en développant une contre-argumentation basée sur un discours plus civique sur la qualité de vie afin de trouver une résonance dans le champ de lutte²⁴³. La participation des citoyens à la politique du transport ferroviaire ne va pas de soi, car ils sont persuadés qu'ils ne sont pas légitimes à exprimer leur opinion face aux pouvoirs publics et aux ingénieurs. Cette absence présumée des savoirs nécessaires au débat handicape également les associations d'usagers dans leurs rapports avec les Régions.

En effet, même si ces collectifs peuvent compter parmi eux des cheminots ou des passionnés du chemin de fer, rien ne garantit qu'ils soient à égalité dans le débat public en face de la SNCF ou des directions de transports régionaux. Ces derniers par leurs connaissances fines du train pourront répondre plus facilement aux associations d'usagers et mettre fin à la discussion par des arguments techniques. Le cadencement des lignes, les problèmes de saturation des voies en gare, les nœuds ferroviaires sont autant de problèmes concrets que pourtant peu d'usagers sont aptes à maîtriser et résoudre, même en tant que ferrovipathes. Résoudre ces situations nécessite le plus souvent de longues études préparatoires de faisabilité, la réalisation d'ouvrages d'art ou de grands travaux qui impliquent plusieurs institutions publiques et entreprises. Le processus décisionnel, de même que l'objet même de la décision sont donc très complexes. Un rapport d'inégalité se crée donc entre les usagers et les pouvoirs publics chargés de ces questions. Francis Kleitz explique ainsi les conséquences de cette inégalité dans les savoirs d'une association d'usagers et des décideurs régionaux.

« Il y a la possibilité [pour une association] de poser des questions. On leur dit. Cela se fait de manière tout à fait normale je dirais. Bien entendu c'est surtout de l'information pour eux. Ce ne sont pas des spécialistes. Nous on fait appel à des spécialistes pour faire avancer le dossier. »

²⁴² S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, op. cit., p. 464

²⁴³ S. SAUVÉE, « La mobilisation riveraine contre le projet de TGV-Ouest. Le Nimby en Mayenne », op. cit., p. 13

Donc ils sont un peu dépendants de l'expertise que vous produisez ?

Ben... oui forcément. Et puis on parle d'un gros montant, je veux dire ce n'est pas.... Forcément l'instance des collectivités concernées qui mettent les financements qui sont à la manœuvre. »²⁴⁴

Le risque auquel les associations font face est une dépendance progressive à l'expertise officielle parce qu'ils manquent des savoirs requis pour la réaliser eux-mêmes. Paradoxalement, le discours d'une association d'usagers va se baser sur les informations et l'expertise fournies par la Région ou la SNCF. Une telle situation ne vient qu'ajouter à l'inégalité des rapports qui prévaut entre les deux acteurs. Les possibilités de réponses des associations d'usagers sont limitées parce qu'elles n'ont pas les capacités d'expertise que peut avoir la Région ou la SNCF. FloriRail a ainsi réalisé une étude à propos du franchissement de la route départementale 83, qui constitue un point de crispation central au sujet de la réouverture²⁴⁵. Néanmoins, rien ne permet de confirmer ou d'infirmer que les autorités régionales ont pris ou non en compte cette contribution au débat. De plus, l'expertise est par nature rattachée au pouvoir politique, au savoir officiel, alors que le savoir d'une association se construit justement en opposition de ce savoir « officiel »²⁴⁶. Ce savoir associatif est mis à disposition du public et se retrouve en concurrence avec celui que produit la Région. Néanmoins, les rapports produits par cette dernière seront considérés comme plus légitimes par le public, ou tout du moins plus réalistes dans la perspective d'une amélioration du service. Or, ici toute la difficulté est que l'expertise associative se construit en partie avec l'aide de celle produite par les pouvoirs publics.

Ce manque de connaissances techniques est une des raisons qui limitent la participation des citoyens, élus ou des associations d'usagers à la politique régionale du transport ferroviaire. Ne se sentant pas assez légitimes pour tenir tête à la Région ou à la SNCF à propos d'ingénierie ou de budget, ils vont limiter leur participation de leur propre chef, ou inconsciemment. Ce genre d'attitude va pouvoir être observée au sein des comités de ligne, par exemple. Nous ne sommes pas en présence d'une passivité, mais plus d'une conviction qu'un manque de savoirs ferroviaires est pénalisant dans le débat public et qu'il conduirait les usagers à être discrédités. Cependant, même si les associations d'usagers ne disposent pas forcément des savoirs requis, elles peuvent opérer un travail de vulgarisation à l'égard du grand public et tenter de

²⁴⁴ « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », *op. cit.*

²⁴⁵ FLORIRAIL, *Ligne de Bollwiller à Guebwiller – passage à niveau n°4, franchissement de la route départementale 83*, 2016. La région ne peut pas construire un passage à niveau, car cette route est un axe routier majeur. Le débat actuel vise à déterminer la meilleure solution entre un pont ou un tunnel afin de faire passer le train. Le coût de cet ouvrage d'art est au centre des études actuellement menées et sera probablement très important, d'où les polémiques actuelles.

²⁴⁶ Y. LOCHARD, M. SIMONET-CUSSET et J. ADDA, *L'expert associatif, le savant et le politique*, *op. cit.*, p. 8

communiquer le plus possible sur leur ligne. Cependant, pour Mathieu Taquard, malgré cette action de FloriRail, « l'ignorance » citoyenne sur la ligne Bollwiller-Guebwiller pousse à la passivité et à l'inaction face au conseil régional :

« Ce que je déplore depuis toujours c'est la passivité de la population et le manque de connaissances du système financier. Ils mélangent tout, ils disent n'importe quoi. L'ignorance. Moi j'essaie de sortir un peu de... mettre à la connaissance du public toute la problématique le plus simplement, le plus sérieusement possible, mais au début je parlais beaucoup dans la rue avec tout le monde et maintenant il y a beaucoup de personnes. »²⁴⁷

2. Des limites institutionnelles à la participation des usagers dans les comités de ligne

Si l'idée de départ des comités de ligne pouvait marquer une étape symbolique importante dans une cogestion de l'offre de TER, dans la réalité ils n'ont pas toujours eu les effets escomptés. Tout d'abord, ils fonctionnent de manière différente dans chaque région, et de ce fait, rien ne garantit leur efficacité pour prendre en compte les demandes des usagers dans chaque secteur²⁴⁸. L'Alsace semble néanmoins faire figure de bon élève dans ce domaine. Leurs modalités organisationnelles semblent d'ailleurs être handicapantes. Les comités de ligne ne se tiennent qu'une fois par an, souvent en soirée en semaine, ce qui empêche une partie de la population de s'y rendre. De plus, après la fusion des régions en 2015, ils se sont transformés en comités de zone pour des raisons de logistique et d'efficacité²⁴⁹. Pour certaines personnes rencontrées au cours de mon enquête, les COREST du Grand Est ont perdu de leur intérêt puisqu'au lieu de discuter pendant deux heures d'une ligne, les participants discutent d'une multitude de lignes sur la même durée. À la direction des transports, la personne m'a avoué reconnaître que ces conditions n'incitent pas forcément les usagers à participer aussi activement qu'auparavant.

À l'instar d'un comité de quartier, un comité de ligne n'est forcément pas représentatif de l'ensemble de tous les usagers, et seules les personnes qui ont le temps ou qui militent pour le train s'y rendent²⁵⁰. Outre le fait que les COREST actuels rassemblent un peu moins d'une centaine de personnes, voire une cinquantaine selon les zones, ce sont seulement les personnes les plus intéressées qui viennent. Lors du dernier COREST Mulhouse Nord en 2018, sur la

²⁴⁷ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

²⁴⁸ G. GOURGUES, « Des dispositifs participatifs aux politiques de la participation. L'exemple des conseils régionaux français », *op. cit.*, p. 37

²⁴⁹ Selon mon interlocuteur à la direction des transports, « on y passerait l'année » si les comités de ligne avaient été conservés dans leur ancienne configuration.

²⁵⁰ F. RANGEON, « Les comités de quartier, instruments de démocratie locale ? », *op. cit.*, p. 341

trentaine de personnes qui ont signé la feuille d'émargement, seules cinq personnes sont des usagers lambdas qui ne se disent pas membres d'une association ou d'un syndicat²⁵¹. De plus, c'est à l'intérieur de ces comités que l'idée d'une autolimitation des usagers par manque de savoirs techniques semble s'illustrer. Une association comme FloriRail semble se limiter dans ses interventions afin d'être bien perçue par les organisateurs si l'on en croit Mathieu Taquard :

« Pour revenir sur les comités de ligne, considérez-vous qu'ils soient efficaces pour porter le projet ? Est-ce que vous pensez qu'en participant à ces comités de ligne vous faites avancer la cause de la réouverture ?

Alors faut faire attention, on y a déjà pensé faudrait pas qu'on soit trop insistant. On nous l'a déjà reproché parce que ça pourrait être contre-productif. C'est-à-dire faut pas qu'on fasse de l'ombre à des élus qui voudraient surfer là-dessus. »²⁵²

Les thèmes abordés dans ces COREST sont d'ailleurs très disparates. Je ne peux que me baser sur les conclusions de ces comités pour illustrer cette affirmation, mais elles s'avèrent intéressantes. Lors du dernier COREST Mulhouse Nord en 2018, les participants ont émis des remarques sur de larges sujets : des incivilités de la part des jeunes passagers, la possibilité de retarder le dernier train ou encore des soucis de correspondances entre deux lignes. Néanmoins, la plupart des interventions se rapprochent plus d'observations que de demandes d'amélioration du service. Certaines questions ont obtenu des réponses détaillées, d'autres ne semblent pas avoir obtenu satisfaction. En conséquence, les réponses des pouvoirs publics sont plus un éclaircissement qu'une promesse de changement. Par exemple, dix questions furent posées à propos de la ligne Colmar-Metzeral, mais seulement cinq d'entre elles ont obtenu une réponse écrite dans les conclusions. La note « *la Région Grand Est et la SNCF ont bien pris note des autres remarques émises notamment concernant l'offre TER en place* » semble indiquer que les élus régionaux ont simplement noté la remarque sans y répondre²⁵³. Rien ne permet de vérifier la prise en compte et l'application des demandes des usagers.

Je l'ai déjà évoqué, mais dans le cadre de la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller, les COREST sont une arène de confrontation secondaire au sens où elle est un lieu d'officialisation des informations. Pour FloriRail et les élus, ces discussions jouent un rôle minime puisque la ligne n'est pas encore en service et qu'elle bénéficie de réunions dédiées. Malgré tout, comme d'autres associations d'usagers, ses membres ont appris à respecter les

²⁵¹ RÉGION GRAND EST, *COREST Mulhouse Nord*, Mulhouse, 2018

²⁵² « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

²⁵³ RÉGION GRAND EST, *COREST Mulhouse Nord*, *op. cit.*, p. 6

règles en vigueur dans ces réunions afin de favoriser la bonne tenue des échanges²⁵⁴. Ces comités n'ont suscité que très peu de débats dans les journaux locaux à Guebwiller, et seul un article mentionna un débat plus intense, voire un accrochage, en 2011²⁵⁵. Les associations ont d'autant plus intérêt à respecter les règles qu'elles savent qu'en s'excluant volontairement ou non de ces comités, elles risquent de s'exclure du débat plus général qui concerne leur ligne. L'injonction implicite au débat qui vient du conseil régional va les pousser à participer, même si cela n'est pas nécessaire²⁵⁶.

Ainsi, les comités de ligne constituent des outils participatifs dont la fonction semble être de prendre le pouls des usagers et de leurs associations afin d'adapter la desserte, sans plus de participation. Les personnes présentes n'ont aucune garantie sur l'application de leurs requêtes. Les élus organisateurs sont attachés à la démocratie représentative, et ils veulent conserver la maîtrise des choix décisionnels, et pour cette raison vont limiter l'effectivité de ces dispositifs²⁵⁷. L'influence que les acteurs du territoire pensent pouvoir mettre en œuvre en direction de la Région et la SNCF semble limitée par le fonctionnement même du comité qui reste contrôlé par les élus régionaux et les ingénieurs de la SNCF. Les organisateurs ont d'autant plus intérêt à contrôler les procédures de participation pour se conforter dans leur position dominante²⁵⁸. De plus, les usagers ne peuvent plus aborder dans le détail la vie de leur ligne dans le cadre des comités élargis. Cela limite encore plus les possibilités de changements du service. Si moins de temps est accordé à une ligne, alors les problèmes ne seront que survolés et sans possibilité d'être vraiment résolus. L'objectif de ces comités n'est pas de remettre en cause la politique de la Région, au contraire, celle-ci est présentée de manière plutôt élogieuse en propos introductif puisque la collectivité cherche à prouver sa légitimité lors de ces réunions. Le débat sera biaisé dès le départ puisque le personnel régional ne va pas facilement accepter d'entendre une remise en cause de leur action. Si leur instauration à la fin des années 1990 a pu susciter l'espoir de voir une cogestion se créer, les comités de ligne constituent plus un lieu d'officialisation, d'informations et d'ajustements que de prise de décision. Les politiques régionales du TER restent décidées au conseil régional à la suite d'un processus semblable à celui de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Pierre Bischoff exprime ici un reproche plus général vis-à-vis des comités de ligne que d'autres militants pourraient ressentir :

²⁵⁴ L. BLONDIAUX, « Représenter, délibérer ou gouverner ? Les assises politiques fragiles de la démocratie participative de quartier », *op. cit.*, p. 390

²⁵⁵ V.K., « Le ton monte », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 24 juin 2011

²⁵⁶ C. BLATRIX, « Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective », *op. cit.*, p. 80

²⁵⁷ Y. LOCHARD, M. SIMONET-CUSSET et J. ADDA, *L'expert associatif, le savant et le politique*, *op. cit.*, p. 131

²⁵⁸ A.-C. DOUILLET et R. LEFEBVRE, *Sociologie politique du pouvoir local*, *op. cit.*, p. 190-191

« On sentait que les comités de ligne c'est un truc pour les lignes en difficulté, pas pour les lignes qui marchaient très bien. Et comme c'est une seule ligne moi j'y allais même plus ça m'énerve tellement. C'est des trucs technocrates, ils font toujours les mêmes schémas sur PowerPoint, etc. C'est un peu de l'autosatisfaction. »²⁵⁹

B) Des revendications locales brouillées qui atteignent difficilement les pouvoirs publics

1. Le train, créateur de désaccords politiques au sein d'un territoire

Tout au long du processus de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller, les débats sont allés bon train dans la presse et dans les instances officielles sur l'utilité d'un retour du train. Les journaux se firent l'écho de courriers des lecteurs qui contestaient la pertinence du projet, notamment sur le plan financier et la future rentabilité de la ligne²⁶⁰. J'ai également eu des échos de riverains aux voies ferrées qui sont opposées au retour du train, car il causerait des nuisances quotidiennes et une baisse de valeur de leur maison. Cependant, l'opposition d'habitants à un projet d'infrastructure est fréquente et je n'ai pas entendu parler d'une association ou d'un collectif d'habitants qui militeraient contre le retour du train. Dans les instances officielles, la question est plus sensible, et notamment au sein de la communauté de communes. À partir du moment où la réouverture a commencé à devenir concrète, elle est devenue un sujet politique dans le sens où les hommes politiques s'en sont emparés, notamment à des fins électorales et ont commencé à polémiquer. Philippe Richert souligne ce réflexe typiquement politique, malgré l'apolitisme qu'il conçoit dans la gestion des TER :

« Après ça a été un peu différent puisque ça devenait un sujet politique, parce que d'avoir ou pas le train dans la vallée ça pourrait devenir un sujet politique au sens où les gens jusqu'à présent ne s'y intéressaient pas s'y intéressent politiquement [...] Alors de temps en temps on avait, parce que très souvent il y avait derrière aussi des élections. Parfois ce sont des élections municipales, derrière vous avez les cantonales, parfois législatives, sans parler des régionales. C'est des moments où il y a parfois des frictions qui arrivent. Enfin des gens de bonne composition savent passer ces caps. »²⁶¹

Au sein de l'intercommunalité, les conseillers de Sultz et de Guebwiller sont favorables au projet, mais rien ne permet d'affirmer que les communes avoisinantes le soient toutes. Certaines municipalités sont éloignées géographiquement de la ligne, elles se trouvent à côté d'une autre gare et n'ont pas d'intérêt immédiat à ce que le train revienne. Un possible

²⁵⁹ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », *op. cit.*

²⁶⁰ Par exemple : ANONYME, « Courrier des lecteurs », *L'Alsace*, 15 décembre 2012 ; ANONYME, « Quelle voie pour les transports ? », *L'Alsace*, 17 mars 2017

²⁶¹ « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », *op. cit.*

financement de la part de la communauté de communes peut d'autant plus les rebuter à approuver le projet. Après avoir consulté la presse et rencontré les membres de FloriRail, j'ai pu penser que le président de la communauté de communes de la région de Guebwiller, Marc Jung, était défavorable à la réouverture de la ligne²⁶². En réalité, celui-ci, sans doute comme d'autres représentants dans l'intercommunalité, approuve la nécessité d'un transport collectif performant, mais qui ne passerait pas forcément par le rail. Il souhaite plutôt un bus à haut niveau de service sur l'emprise des voies ferrées pour des raisons essentiellement budgétaires :

« Je dis j'ai une double opinion, c'est que je ne suis pas 100 % convaincu du tout que le train soit forcément le bon outil. Et encore moins le tram-train. La voie ferrée est la bonne voie, ça, il n'y a pas de discussion possible. Après moi j'avoue que je serais certainement plus défenseur d'un bus faisant la navette en site propre. Donc c'est-à-dire recouvrir les voies d'enrobée et faire la navette, ce qui éviterait la problématique des travaux lourds de la traversée de la 83 avec le pont, le tunnel. Je ne sais pas quelle version pourra être retenue. Et qui donc coûterait sans doute moins cher à l'investissement et qui ensuite à l'exploitation pourrait aussi revenir moins cher puisqu'il y a aussi la problématique de l'entretien du tram-train avec la nécessité d'aller jusqu'à Lutterbach. »²⁶³

De telles mésententes peuvent paraître minimes pour le lecteur, mais aux yeux du conseil régional elles sont importantes. Une ligne ferroviaire peut ne pas susciter l'unanimité aux yeux de la population ou des élus, ne serait-ce que sur sa rentabilité présumée et son coût de fonctionnement. Sylvain Barone affirmait que les TER ne sont pas un sujet clivant pour les électeurs et les élus²⁶⁴, nous pouvons constater ici que la question financière qui s'y rattache l'est. Les divisions affichées peuvent être néfastes, car elles vont envoyer à la Région l'image d'un territoire qui n'est pas unanime. L'autorité organisatrice des transports qu'elle est aura d'autant plus de mal à accomplir sa tâche que le secteur qu'elle vise n'est pas d'accord sur ce le train qu'il vaut. Aujourd'hui, la Région a choisi le tram-train pour exploiter la future ligne Bollwiller-Guebwiller. Peut-être que le manque d'enthousiasme de l'intercommunalité à ce sujet a pu retarder la prise de décision ou tout du moins alimenter le débat dans les réunions.

Au-delà des querelles sur les modalités de mise en œuvre de l'action publique régionale, ce sont les divisions entre partis qui peuvent bloquer l'action publique en faveur du train. Malgré le lien entre le train et le service public, les oppositions partisans divisent les élus et empêchent une action unifiée de leur part. Là où une association d'usagers prône l'apolitisme

²⁶² Cette opposition est visible dans ces articles : M. TAQUARD et M. JUNG, « Ligne Bollwiller-Guebwiller Florirail : Une précision, deux visions », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 23 septembre 2017 ; ANONYME, « Ligne Bollwiller – Guebwiller « Encore un long chemin » », *L'Alsace*, 27 septembre 2017

²⁶³ « Entretien avec Marc Jung (président de la communauté de communes de la région de Guebwiller) le 11/04/2019 », *op. cit.*

²⁶⁴ S. BARONE, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, *op. cit.*, p. 464

et se tient en retrait des débats, les élus n'arrivent parfois pas à dépasser l'étiquette du parti afin d'œuvrer pour l'intérêt local. Cela est d'autant plus visible dans une ville comme Guebwiller marquée par une « *instabilité politique* » selon Philippe Richert,²⁶⁵ avec trois maires qui se sont succédé depuis 2001, chacun d'un parti différent. Grégory Stich et Francis Kleitz partagent les mêmes positions concernant le retour du train, mais le fait que l'un soit dans l'opposition (anciennement au sein du Rassemblement national) et l'autre dans la majorité régionale empêche toute action commune. Au sein d'un conseil régional, l'opposition n'a que très peu de pouvoirs de décision, et la majorité régionale contrôle les étapes de l'action publique²⁶⁶.

« Alors malheureusement le jeu politique fait que... lui était dans la majorité, vice-président de la commission régionale à la limite j'imagine que dans son esprit je ne représente que peu de poids. Donc il peut bien se passer de moi. C'est un peu dommage, mais bon. Je suis systématiquement invité aux réunions, s'il y a des rendus d'étude, des points d'étape. Voilà je ne suis pas non plus ostracisé. »²⁶⁷

Ces divisions sont politiques au sens où elles concernent le devenir d'une ligne avec l'opposition de plusieurs visions de ce que devrait être le transport collectif dans la vallée. Cette situation peut être préjudiciable pour une ligne, car une entente de façade ou une mésentente totale va handicaper le réseau des soutiens du train dans ses actions. Cela va faire douter la Région de l'utilité d'investir dans une ligne si les élus et les militants associatifs d'un territoire ne sont pas capables de trouver un terrain d'entente à son sujet. Dans le cas du conseil régional, le fait que les élus agissent séparément de leur bord politique va diviser l'action de lobbying mené auprès de l'exécutif. Au lieu d'avoir une « union sacrée » pour le train, des divisions politiques vont se faire jour et primer. Ces divisions vont limiter l'efficacité de la mobilisation comme le nombre de mobilisés. Les différents acteurs ne vont pas toujours s'entendre entre eux alors qu'ils ont pourtant tout intérêt à agir en commun. L'image d'un territoire désuni peut inciter à interroger l'utilité d'une ligne qui n'arrive pas à fédérer autour d'elle, et donc n'est pas utile. Ainsi, ce contexte va limiter l'effectivité de la mobilisation en faveur du train, provoquant un sentiment d'impuissance au sein des mobilisés.

2. Le sentiment d'impuissance de la coalition en faveur du train qui ne peut pas influencer l'agenda régional

²⁶⁵ « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », *op. cit.*

²⁶⁶ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, *op. cit.*, chap. Elus locaux

²⁶⁷ « Entretien avec Grégory Stich (conseiller régional), le 05/03/2019 », *op. cit.*

« *Maintenant au niveau de la communauté de communes on sent quand même que certains maires, certains élus ils s'en foutent !* »²⁶⁸

« *Par contre au niveau local j'ai trouvé depuis que je suis là ça n'a pas trop bougé, de nouveau des élus, absolument un manque de répondant.* »²⁶⁹

Au cours des entretiens que j'ai menés, une critique qui revenait souvent de la part des militants associatifs était le manque d'action présumé des élus du Florival. Que ce soient les maires, la communauté de communes, ou même les députés, ce sont tous les élus qui sont rattachés au territoire qui sont visés. Pour les personnes qui ont tenu les propos cités, les élus n'en font pas assez afin de porter le projet et ne haussent pas assez la voix pour faire revenir le train alors qu'ils en auraient les moyens. Tous les élus de la vallée furent à un moment ou à un autre critiqués pour leur manque d'action, pour leur mollesse ou leur passivité face à un projet qui patine. La presse a relayé ces critiques, et cela depuis le début de la contestation en 1991 lorsque FloriRail demandait implicitement aux élus de continuer à « *faire pression* »²⁷⁰ pour sauver la ligne. Dans un article de presse de 2017, Mathieu Taquard disait que si les élus étaient mobilisés alors « [l'association] *à la limite ne devrait même pas exister !* »²⁷¹. Le sous-entendu est que les élus devraient porter intégralement le projet parce qu'ils agissent dans l'intérêt de leur territoire, et l'intervention de citoyens marquerait leur échec à se faire entendre. Du manque de soutien des édiles à la réouverture découle le surplace du processus selon ceux qui sont engagés dans cette lutte depuis plusieurs années.

Néanmoins, si un soutien des élus est incontestablement nécessaire comme je l'ai démontré précédemment, son efficacité est limitée. Les associations qui se contentent de mettre en lumière un problème sont dans le même cas de figure. La plupart des personnes que j'ai interrogées ont admis à demi-mot les limites de leur action qui s'avère utile, mais pas forcément déterminante. Les propos d'Alain Diot, adjoint au maire de Soultz, sont à mon sens révélateurs d'une certaine impuissance d'une commune à se faire entendre par le conseil régional :

« *C'est sûr que quand le maire d'une commune écrit pour dire je souhaiterais que la ligne rouvre c'est bien... mais ce n'est pas forcément ça qui va permettre de faire un lobbying suffisant auprès de ceux qui peuvent effectivement trouver le moyen de faire la balance entre tel projet ou tel projet, ou savoir si c'est du vent ou si c'est vraiment indispensable.* »²⁷²

²⁶⁸ « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », *op. cit.*

²⁶⁹ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

²⁷⁰ P. BISCHOFF et J.-L. CHATEAUDON, « FloriRail : "Un beau gâchis en perspective" », *L'Alsace*, 22 novembre 1991

²⁷¹ M. TAQUARD, « Train : l'étude présentée lundi », entretien réalisé par E. Guilloteau, 20 septembre 2017, *Dernières nouvelles d'Alsace*

²⁷² « Entretien avec Alain Diot (adjoint au maire de Soultz), le 20/03/2019 », *op. cit.*

Cette citation est d'une nature pessimiste, mais elle est révélatrice du poids véritable que peut avoir l'action des élus locaux envers le conseil régional. Leurs mobilisations permettent de mettre en avant un problème sur la ligne, la nécessité d'un investissement dans des infrastructures, mais la décision *in fine* appartient toujours à la Région ou à la SNCF (en ce qui concerne la maintenance). Pour Philippe Richert, une mobilisation conjointe des élus et d'une association « *c'est plus intéressant* »²⁷³, mais à aucun moment il n'a dit si cela peut être décisif. La mobilisation va mettre à l'agenda un problème à résoudre sur la ligne, mais à aucun moment les personnes mobilisées ne sont sollicitées pour résoudre le problème en question.

Un sentiment d'impuissance se dégageait de certaines des personnes avec qui je me suis entretenu. Ils semblaient perdus face à la complexité du processus décisionnel et ne savaient plus quoi faire ou qui interpeller pour obtenir gain de cause face à leurs revendications. De plus, malgré leur participation aux débats, rien ne garantit que les pouvoirs publics prennent en compte leur opinion comme le dit le chercheur allemand Martin Schiefelbusch²⁷⁴. Cette situation s'illustre au travers de la conduite des études préliminaires. Elles sont nécessaires dans le cadre des projets de génie civil, mais elles prennent du temps afin de permettre aux ingénieurs de connaître le terrain. Dans ce domaine, la Région est maîtresse des horloges puisqu'elle a la main sur le calendrier, les crédits et les délais nécessaires pour ces études préliminaires, au grand dam de FloriRail. Mathieu Taquard exprime ce sentiment d'impuissance alors que son association et ses soutiens sont condamnés à attendre la sortie des études qui ne semblent plus finir :

« D'ailleurs, on en a, ils [les diaporamas des études] sont en ligne, sur l'avancement de leurs études. Ils présentent toujours quelque chose. Mais ça n'avance pas, c'est des lenteurs. Après on me dit faut être patient, faut être patient. [...] Je le dis [dans FloriRail Infos] "une fois de plus malgré nos efforts le projet subit encore des lenteurs persistantes et souffre de l'indifférence d'une partie des responsables siégeant dans les instances décisionnelles". »²⁷⁵

La Région garde la maîtrise de son agenda et la coalition locale en faveur du train se contente de mettre en lumière les problèmes du service du TER, sans être impliquée dans leur résolution. La collectivité mène la barque de la réalisation des travaux, ce qui laisse les acteurs locaux, et surtout les associations d'usagers, désemparés face à un calendrier qu'elles ne maîtrisent pas et sur lequel elles n'ont aucune influence. Cela explique le sentiment d'impuissance que j'ai pu constater. À partir du moment où le conseil régional a pris la décision

²⁷³ « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », *op. cit.*

²⁷⁴ M. SCHIEFELBUSCH, « Citizens' involvement and the representation of passenger interests in public transport : Dimensions of a long-neglected area of transport planning and policy with case studies from Germany », *op. cit.*, p. 270

²⁷⁵ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

d'agir en faveur d'une ligne, il va le faire avec ses services administratifs. Il ne consultera que peu les associations d'usagers ou les élus concernés sur les modalités de mise en œuvre. Tout au plus, la Région va convier les élus et associations aux réunions, mais sans leur permettre de prendre part aux études préliminaires ou aux débats sur les travaux à venir. Dans les projets d'infrastructures nationales comme les LGV, même si les Régions sont partie prenante, les élus et les associations des communes traversées ne sont pas invités aux débats²⁷⁶ malgré les risques de l'effet tunnel provoqué par le TGV²⁷⁷. Cependant, certains éléments me permettent de dire que la capacité d'influence dépend du territoire concerné, de ses caractéristiques et de sa localisation. La vallée du Florival, parce qu'elle est dans une situation difficile, ne mobilise pas autant que Mulhouse lors de la construction du tram-train de la Thur²⁷⁸. Les élus de Guebwiller n'ont pas le même poids symbolique que ceux de Mulhouse ou de Colmar, et ils n'occupent pas de fonctions exécutives à la Région ou ailleurs, là où la cité industrielle a des élus de rang national. Ce contexte est plus favorable et permet sans doute d'influencer l'application de la politique régionale, alors que la région de Guebwiller semble ostracisée, dans l'attente de voir les trains revenir.

II. Des contraintes extérieures qui s'imposent aux acteurs locaux

Comme la partie précédente l'a décrit, les soutiens du train sont limités dans leurs moyens d'action à cause des faiblesses qui leur sont propres à eux et à leurs mobilisations. Des contraintes extérieures s'y ajoutent et les empêchent d'obtenir gain de cause. Par contraintes extérieures, j'entends ici des facteurs qui viennent s'imposer à eux sans qu'ils puissent les modifier qu'une quelconque manière, et qu'ils se contentent de subir. Ce sont souvent des éléments officiellement établis par l'État comme les découpages administratifs qui divisent le territoire de part en part, ou les restrictions budgétaires imposées aux collectivités territoriales. Ces dernières sont inscrites dans la loi et poussent les Régions à chercher des retours sur investissements, y compris pour les lignes de TER. Ces limites sont aussi officieuses, dans le sens où elles relèvent plus de la doctrine ou de la politique menée à l'échelle nationale, que d'éléments inscrits dans le marbre. Je pense ici à la mise en concurrence des territoires par une politique de financements sur projets, ou bien le non-respect par l'État de ses engagements

²⁷⁶ C. BLATRIX, « Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective », *op. cit.*, p. 88

²⁷⁷ L'effet tunnel correspond aux localités traversées par une ligne à grande vitesse et qui ne bénéficient d'aucun avantage matériel (développement économique), mais seulement les nuisances.

²⁷⁸ S. BARONE, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », *op. cit.*, p. 116

financiers. Ce dernier point entraîne une mise en difficulté des Régions qui sont amenées à choisir scrupuleusement les lignes où elle va intervenir.

Un premier temps de ce développement sera sur les divisions administratives et la mise en concurrence des territoires pour financer les projets. Ces deux éléments a priori sans liens ont en commun de diluer la voix des soutiens du train localisé à un endroit dans un ensemble plus large et d'empêcher l'émergence de représentants uniques qui portent la voix des usagers. Les associations et les élus ne peuvent que subir cet état de fait qui empêche les plus mal lotis d'être considérés. Un second temps sera consacré aux restrictions budgétaires qui frappent les conseils régionaux. La contribution à l'effort budgétaire qui leur est demandé va les pousser à juger les lignes uniquement à l'aune de leur soutenabilité financière. Ce critère va guider leur action en faveur du train. Dans le même temps, l'État et la SNCF poussent la Région à intervenir à leur place, compliquant un peu plus sa situation financière. Une telle situation porte préjudice aux lignes comme celle de Bollwiller à Guebwiller qui n'arrive pas à faire entendre sa cause de petite ligne peu fréquentée alors que la Région cherche à faire des bénéfices.

A) L'affaiblissement organisé du territoire et de ses militants dans un ensemble plus vaste

1. Une mise en concurrence pour financer des projets d'intérêt local

Un changement d'horaires de trains ou de l'ajout de rames pour éviter une surcharge aux heures de pointe peut se faire rapidement et sans trop d'efforts financiers de la part du conseil régional. Cette situation est inversée dans le cas d'un investissement d'infrastructures. Pour tout investissement lourd dans une ligne ou dans une réouverture de ligne, la Région va devoir établir une liste de priorité en fonction de l'état d'une ligne, sa fréquentation, les arguments utilisés lors du lobbying en amont, etc. Les investissements dans les infrastructures ferroviaires sont lourds, et les Régions doivent les différer dans le temps si elles veulent rester dans les impératifs budgétaires qui leur sont fixés. Les choix se feront obligatoirement au détriment d'autres lignes et sur des critères souvent flous et arbitraires. C'est pour cette raison que j'avance le terme de mise en concurrence des territoires : la Région met en concurrence les différentes lignes et leurs territoires afin que les acteurs en faveur du train prouvent l'intérêt des investissements sur leur ligne. Selon Armand Frémont, les élus régionaux vont devenir des « *incitateurs* » en choisissant les projets locaux les plus intéressants qu'ils ont poussés sous la lumière²⁷⁹. Chaque acteur local va ainsi sortir ses meilleurs cartes et arguments afin d'obtenir

²⁷⁹ A. FRÉMONT, « La région française comme espace d'action publique », *op. cit.*, p. 61

les faveurs du conseil régional. La notion de concurrence inclut ici une lutte plus ou moins consciente pour obtenir les financements nécessaires. Pierre Bischoff utilise ce terme quand il explique comment la ligne Bollwiller-Guebwiller fut opposée à d'autres lignes alsaciennes par le passé dans une lutte pour s'imposer dans l'agenda du conseil régional d'Alsace :

« Il y aura certainement 10 millions, 15 millions à trouver du côté du prochain contrat de plan État-Région, et là on était en concurrence. Jusqu'à présent, on avait deux très gros concurrents en Alsace, surtout un très gros : c'était la desserte [TGV] le Rhin-Rhône, mais ce n'est pas du tout le même ordre de grandeur, 250-300 millions, et d'autres petits concurrents des restaurations de ligne comme Niederbronn-Haguenau, Strasbourg-Sélestat via Obernai. Et ça, c'est l'entretien. Un gros projet c'est également faire passer la route au centre de Molsheim sous les voies ferrées [...]. Depuis on a un autre concurrent, c'est le fameux TransRhinRail, donc la liaison entre Colmar et Freiburg. »²⁸⁰

Les associations d'usagers estiment être en concurrence avec d'autres lignes. Cette impression a pu ressembler parfois à de l'aigreur tant elle fut marquée durant les entretiens avec FloriRail : l'aigreur de ne pas recevoir les financements ou les études nécessaires à la réouverture de la ligne en comparaison de certains « privilégiés ». Cette impression est justifiée à mon sens. À l'échelle nationale, selon les théories néomarxistes de l'action publique, les collectivités territoriales sont mises en concurrence pour attirer à elles les financements publics et les entreprises afin de créer les conditions propices au développement économique²⁸¹. Cette logique de concurrence s'étend dans les CPER qui regroupent des projets régionaux, mais également infrarégionaux en associant d'autres collectivités par le biais des financements croisés. Par exemple, le contrat de plan entre l'État et la Région Alsace permet de voir que les départements ou les intercommunalités sont amenés à participer, telle Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) pour le nœud ferroviaire de Mulhouse²⁸². L'utilisation des contrats de plan va mettre en concurrence les territoires pour obtenir des financements étalés sur plusieurs années. Chaque zone géographique va tenter de mettre en avant sa propre ligne ferroviaire et obtenir les crédits qui lui sont nécessaires. Les acteurs locaux ont conscience de cela puisque comme nous l'avons vu, les négociations des contrats de plan entraînent des pics de mobilisation en amont. Dans la vallée du Florival et dans le reste de la région en 2014, les soutiens au train étaient persuadés de la nécessité de se faire entendre le plus possible afin de se démarquer des autres projets. C'est tout à fait l'optique de la concurrence dans laquelle les

²⁸⁰ « Entretien n°2 avec Pierre Bischoff (fondateur et secrétaire de FloriRail) le 22/01/2019 », *op. cit.*

²⁸¹ A.-C. DOUILLET et R. LEFEBVRE, *Sociologie politique du pouvoir local*, *op. cit.*, p. 53

²⁸² RÉGION ALSACE et RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, *Contrat de Plan 2015-2020*, *op. cit.*, p. 41

personnalités locales vont chercher à se démarquer pour s’attirer les bonnes grâces du conseil régional.

Code opér.	Opérations	Montants inscrits au CPER (M€)	Etat *	Région Alsace	Département du Bas-Rhin	Département du Haut-Rhin	Colmar et CAC	Mulhouse et M2A	Strasbourg et Eurométropole	Autres	Fonds européens souhaités
Mobilité multimodale		531,732	236,750	156,747	39,432	18,036		5,471	15,372	46,073	13,850
Ferroviaire		222,100	86,400	103,590		0,735		0,245		19,810	11,320
F1	Nœud de Strasbourg – aménagement 4ème voie Vendenheim-Strasbourg	114,100	47,100	47,100						11,410	8,490
F2	Nœud de Strasbourg y compris Strasbourg-Kehl (AVP)	3,000	1,350	1,350						0,300	
F3	Nœud de Mulhouse – aménagement d’un plan de voie, création de voies et quais, aménagements permettant le relèvement de la vitesse	42,000	18,010	18,010						3,150	2,830
F4	Raccordement ferroviaire de l’EAP (études avant travaux)	4,800	0,735	0,735		0,735		0,245		2,350	
F5	Études prospectives et préparatoires (actualisation des études de capacité axe nord-sud, études d’optimisation LGV Rhin Rhône 2ème phase)	1,700	0,595	0,595						0,510	
F6	Ligne Haguenau-Niederbronn (2ème phase développement)	16,500	9,410	6,000						1,090	
F7	Barr-Sélestat régénération de la ligne	20,000	6,000	13,000						1,000	
F8	Bollwiller-Guebwiller	20,000	3,200	16,800							

Figure 10 : Répartition des financements ferroviaires dans le contrat de plan État-Région Alsace 2015-2020. Nous pouvons voir que d’autres collectivités de grande taille participent. Source : CPER, p.41

Or, en République française, pas un endroit n’est identique à l’autre. Chaque ville, chaque département ou chaque région est différent de son voisin. Certains sont riches et prospères, d’autres sont en déclin, mais le contexte les pousse tous à vouloir être attractifs²⁸³. La mise en concurrence imposée par le financement de projets dans l’action publique va désavantager certains territoires par rapport à d’autres. Mes observations me permettent d’émettre l’hypothèse que les projets qui concernent de grandes métropoles ont plus de chances d’aboutir que des projets comme celui de la ligne Bollwiller-Guebwiller qui concerne une commune moyenne. Sylvain Barone a montré que des élus influents comme Jean-Marie Bockel ont pu permettre la réalisation du tram-train de Mulhouse à Thann²⁸⁴. Au-delà du poids d’élus d’envergure nationale, c’est surtout la possibilité de participer financièrement qui va jouer. L’Eurométropole de Strasbourg ou la M2A peuvent compléter l’ardoise, et ainsi permettre aux investissements de se faire plus facilement. Toute ligne qui ne dessert pas une métropole régionale est donc handicapée dès le départ. En Alsace, cela correspondrait à Strasbourg, Mulhouse et Colmar. En dehors de ce triptyque, convaincre les pouvoirs publics sera plus ardu. Plusieurs membres de FloriRail ont régulièrement avancé que les soutiens politiques de premier plan favorisaient le projet, en cours, de réouverture de la ligne Colmar-Freiburg dans les cartons :

²⁸³ R. PASQUIER, *Le pouvoir régional : mobilisations, décentralisation et gouvernance en France*, op. cit., p. 326

²⁸⁴ S. BARONE, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », op. cit., p. 116

« C'est le problème de la ville moyenne qui est déconnectée de Mulhouse, de Colmar, on n'a l'appui de personne et leurs projets avancent et sont soutenus par les élus départementaux. Et ça je suppose qu'au niveau régional, à Strasbourg ils le voient, voire au niveau national ça se voit. [...] Ils soutiennent à fond Colmar-Freiburg parce que la présidente [du conseil départemental du Haut-Rhin] c'est ses électeurs. Là ce n'est pas ses électeurs. »²⁸⁵

Des territoires moins bien dotés comme la vallée du Florival peuvent être désavantagés, car ils n'ont pas les réseaux politiques ou les ressources financières qui les aideront à convaincre de l'utilité de leur projet. Je mentionnerai également que la fusion des régions en 2015 a renforcé cette mise en concurrence. Désormais, au sein de ces régions étendues, les militants ferroviaires sont en concurrence au sein de régions plus vastes et qui doivent absorber et homogénéiser leur territoire. Par exemple, dans le cas de la Région Grand Est, les réseaux ferroviaires sont moins développés en Lorraine et en Champagne-Ardenne et la Région doit y faire des investissements lourds. Pour FloriRail et d'autres partisans du retour du train à Guebwiller, ces investissements se font au détriment de leur ligne. Tous ne sont pas égaux face au conseil régional. Par exemple, un territoire lié à une grande métropole ou avec des soutiens politiques de poids pourra obtenir gain de cause plus facilement. La mise en concurrence n'est pas affichée, mais désavantage les plus petits territoires, les plus petites communes qui n'ont pas les moyens de peser sur l'agenda régional. De ce fait, les actions dirigées vers le conseil régional vont perdre de leur force et de leur intérêt.

2. Une ligne ferroviaire traverse un territoire découpé administrativement

Définir les limites d'un territoire est une chose complexe. Au territoire réel que vivent les citoyens au quotidien peuvent se superposer des espaces administratifs qui se chevauchent et se croisent. Je pense ici aux intercommunalités qui ont des contours sujets à évolutions, mais aussi aux circonscriptions électorales où sont élus les députés, ou les cantons qui structurent les conseils départementaux. Ces espaces administratifs sont situés géographiquement, les habitants les vivent quotidiennement, tandis que les élus les représentent dans l'espace public. Pour les raisons précédemment évoquées, ces espaces cherchent à se différencier les uns des autres, à mener des politiques qui leur sont propres ou tout du moins à être des lieux qui se démarquent de leur voisinage²⁸⁶. Chaque ensemble, notamment les intercommunalités, va chercher à se différencier de son voisin et va donc porter atteinte, inconsciemment, à

²⁸⁵ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.* Brigitte Klinkert, qui préside actuellement le conseil départemental, a été élue dans le canton de Colmar-2.

²⁸⁶ A.-C. DOUILLET et R. LEFEBVRE, *Sociologie politique du pouvoir local*, *op. cit.*, p. 213

l'homogénéité du territoire régional ou départemental. Pourtant, une ligne ferroviaire traverse plusieurs de ces découpages selon un ordre aléatoire : elle peut très bien passer par une circonscription, traverser deux intercommunalités, autant de cantons et inversement. Comme je l'ai développé dans le premier chapitre, le train est un outil de mobilité pour les populations depuis ses débuts et il permet de se déplacer facilement sur de grandes distances²⁸⁷. Pour reprendre les propos de Pierre Zembri, « *la mobilité ignore largement les découpages administratifs* »²⁸⁸. C'est le cas de la ligne Bollwiller-Guebwiller, qui traverse plusieurs territoires administratifs et politiques comme le montre ce tableau :

Communes concernées par le passage du train	Intercommunalité	Canton départemental	Circonscription (député)
Bollwiller	Mulhouse Alsace Agglomération	Canton de Wittenheim	4 ^e circonscription (Raphaël Schellenberger)
Soultz	Communauté de communes de la région de Guebwiller	Canton de Guebwiller	4 ^e circonscription
Guebwiller	Communauté de communes de la région de Guebwiller	Canton de Guebwiller	2 ^e circonscription (Jacques Cattin)

Tableau 1 : Découpages administratifs de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Source : Gislain Guidoni

La ligne se retrouve ainsi séparée entre six découpages administratifs et politiques différents, soit autant d'élus et d'institutions concernés par l'arrivée du train. La situation de la vallée du Florival est un handicap pour le projet selon Mathieu Taquard :

Déjà on souffre du découpage administratif, le député de Guebwiller n'est pas le même que celui de Soultz. [...]. On a la com com Bollwiller, il y a 15 ans, a rejoint la com com de Mulhouse alors qu'elle était sur Guebwiller, et donc la ligne est coupée en deux dans deux com com différentes. C'est horrible, ça vous coule un projet ça ! »²⁸⁹

Ces divisions sont d'autant plus pénalisantes qu'elles sont imposées au niveau national sans que les communes concernées aient leur mot à dire. Seul leur reste le choix de l'intercommunalité, et Bollwiller a décidé de se rejoindre de l'agglomération mulhousienne. Ces divisions sont pénalisantes parce qu'elles créent une surreprésentation de la ligne concernée. Une ligne TER ne peut traverser seulement une intercommunalité, une circonscription et un

²⁸⁷ A. DEFFARGES, « Le chemin de fer, moteur de l'unification allemande ? », *op. cit.*, p. 186

²⁸⁸ P. ZEMBRI, « L'émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel », *op. cit.*, p. 38

²⁸⁹ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

seul canton, mais le cas de la ligne Bollwiller-Guebwiller n'est pas idéal pour une petite ligne de huit kilomètres. Ici, ce sont trois maires, deux présidents d'intercommunalité, deux députés et quatre conseillers départementaux qui représentent l'ensemble territorial traversé par la ligne et potentiellement intéressés par le retour du train. Tous font office d'interlocuteurs potentiels pour la Région. Ces élus n'ont pas la même couleur politique, et ils vont donc ne pas avoir le même avis sur la ligne. Cela va complexifier l'appréhension de l'opinion locale à propos du train par la Région. Ce « surdécoupage administratif » entraîne ce que nous pourrions qualifier d'imbroglie des découpages : certains élus vont oublier que la ligne passe dans une partie de leur secteur ! Par exemple, la presse a rapporté les propos des députés Raphaël Schellenberger et Jacques Cattin qui semblaient avoir omis que la ligne traversait une partie de leur circonscription, et qu'ils pouvaient soutenir sa réouverture²⁹⁰.

De plus, les élus ont un fort sentiment d'appartenance à ces découpages (notamment l'intercommunalité) et chacun va chercher à défendre son pré carré. Comme le train n'a de cesse de repousser les frontières entre les différentes divisions administratives, nous pouvons considérer que les lignes de chemin de fer participent à l'extension concrète d'un territoire, et notamment du centre métropolitain vers la périphérie. Le TER 200 de Strasbourg à Mulhouse constitue un exemple d'un sentiment de rapprochement que le train peut procurer à la population puisqu'il a permis d'étendre l'aire urbaine de Strasbourg vers le sud. Les élus peuvent donc être réticents à ces changements, car ils ont peur que le développement d'une ligne de chemin de fer les mette à la merci du centre urbain le plus proche et leur fasse perdre leur singularité. Cette réaction fut observée à Guebwiller lorsque le tram-train de Mulhouse projetait de s'étendre dans la vallée :

« Et je pense que pour certains élus le fait de l'option tram-train c'est quelque part implicitement adhérer à la M2A. C'est un raccourci très brutal quand je dis ça, mais c'est un peu ça et ça nous a un peu été présenté comme ça par certains élus mulhousiens il y a quelques années qui ont comparé le tram-train à la toile d'araignée qui s'étendait et voilà. Je pense que ça a refroidi un peu un certain nombre d'élus. »²⁹¹

« On a entendu ici souvent il ne faut pas laisser le tram-train venir ici, ça veut dire que Bockel va venir s'occuper de ce qui se passe à Soultz, le tram-train étant vu comme une extension dans la pieuvre Bockel dans la vallée de Thann-Saint-Amarin. »²⁹²

²⁹⁰ ANONYME, « Une circonscription peut en cacher une autre », *L'Alsace*, 16 février 2019 ; ANONYME, « On sait où on arrive mais pas d'où on part », *L'Alsace*, 9 mars 2019

²⁹¹ « Entretien avec Marc Jung (président de la communauté de communes de la région de Guebwiller) le 11/04/2019 », *op. cit.*

²⁹² « Entretien avec Alain Diot (adjoint au maire de Soultz), le 20/03/2019 », *op. cit.*

Ces citations montrent à quel point ces divisions territoriales imposées d'en haut peuvent être fortes dans la tête des élus et des populations. De même les « *querelles de clocher* », comme les qualifie Alain Diot, entre Soultz et Guebwiller, créent une rivalité entre les deux villes²⁹³. Non seulement les représentants politiques de la ligne vont agir chacun de leur côté, empêchant l'émergence d'une représentation locale unie en faveur du projet, mais ils vont s'attacher à défendre leur secteur administratif. Dans le cas d'un projet ferroviaire qui implique le développement de la mobilité de la population vers d'autres circonscriptions ou cantons, une telle position peut se révéler contre-productive. En effet, certains élus peuvent militer contre le développement du train, car ils ont peur d'être absorbés au sein d'une intercommunalité plus vaste dans laquelle ils n'auraient qu'un pouvoir réduit. Le train va ainsi créer des crispations identitaires locales à cause de la peur de voir le territoire représenté être perdant à l'arrivée du train, voire carrément absorbé par la métropole la plus proche !

« *Je trouve que ce qui est dommage c'est que les élus locaux ne jouent pas collectif. Chacun défend un peu son pré carré, sa commune. Bon c'est bien de défendre sa commune, mais ce que les uns et les autres doivent comprendre c'est que ça n'existe plus une forteresse, on ne peut pas la jouer dans son coin.* »²⁹⁴

B) Les restrictions budgétaires imposées aux Régions et la recherche de la rentabilité

1. La rentabilité d'une ligne, critère d'action régionale dans les TER

Aussi surprenant que cela puisse paraître, ce sont des objectifs de rentabilité et d'équilibre budgétaire qui guident l'action régionale en faveur du transport ferroviaire. Ce sujet revient souvent à propos des lignes à grande vitesse, et certaines d'entre elles sont accusées de ne pas être assez rentables au regard des investissements massifs effectués pour les réaliser et des promesses qu'elles portaient²⁹⁵. Les TER des Régions n'échappent pas à ce mouvement. Ce paradigme d'équilibre budgétaire s'infiltré dans toutes les couches de l'action publique régionale et nationale, et elle sert de justification à la fermeture des lignes²⁹⁶. Dans l'ensemble, c'est difficile pour un service TER d'être entièrement rentable, ne serait-ce qu'à cause des péages payés à SNCF Réseau ou du coût de fonctionnement et de circulation des trains. Certaines lignes, notamment les lignes radiales comme le TER 200, sont particulièrement avantageuses financièrement pour la Région, sans être rentables au sens mercantile du terme.

²⁹³ *Id.*

²⁹⁴ « Entretien avec Grégory Stich (conseiller régional), le 05/03/2019 », *op. cit.*

²⁹⁵ Par exemple : AFP, « Les lignes TGV, loin d'être toutes rentables », *Le Point*, 29 juin 2017

²⁹⁶ B. REVELLI, « Des infrastructures ferroviaires résilientes ? Témoignages pyrénéens », *op. cit.*, p. 115-116

En moyenne, selon les propos tenus par Philippe Richert au cours de notre entretien, un usager paye 25 % du billet TER qu'il achète. Cela signifie que la Région prend en charge les 75 % restants, pour un trajet donc largement déficitaire sur le plan comptable. Selon l'ancien président du conseil régional d'Alsace, l'usager payait 36 % du prix du billet, et la collectivité alsacienne complétait les 64 % restants. Plus le taux payé par l'usager est élevé et plus la ligne sera avantageuse financièrement, même si elle ne dégagera pas de bénéfices. Ce taux guide l'action publique régionale puisqu'en dessous d'un montant de 20 % à 25 %, une ligne régionale est trop déficitaire et ne pourra pas être maintenue sur les rails. Ce pourcentage va constituer le principal critère de choix du maintien ou non d'une ligne, ou de son transfert sur la route. Il agit comme un plancher en dessous duquel la Région n'ira pas creuser comme l'explique sommairement la direction des transports à la Région :

« Il reste une dernière étude encore à faire [...], c'est de calculer le ratio recettes sur charges. Parce que bon ça aura un coût. Alors le matériel on l'a, mais après le fonctionnement ça aura un coût aussi important. Normalement ce qu'on dit c'est qu'il faut minimum 20 % de recettes pour faire tourner une ligne. Et ça... ben, faudra qu'on le calcule donc c'est un peu le dernier point de dire on y va on n'y va pas. »²⁹⁷

En 2005, selon un rapport de la Cour des comptes, le taux payé par l'usager était en moyenne de 17 % dans toutes les régions²⁹⁸. Ce taux a sûrement augmenté depuis lors. D'après les magistrats, les Région devraient « choisir le coût au train kilomètre, et le coût au voyageur par kilomètre par segment de trafic comme indicateurs centraux de la soutenabilité financière des TER »²⁹⁹. En somme, ces recommandations incitent les Régions à se baser sur le coût du service rendu pour leur offre TER, afin de soutenir un certain équilibre budgétaire. Certaines lignes considérées comme trop peu profitables vont faire les frais de cette politique du chiffre. Ce fut le cas de la ligne Niederbronn-Bitche lorsque le conseil régional envisagea sa réouverture, fut un temps :

J'ai eu une autre ligne où la même question m'était posée pour une réouverture, c'est la ligne Haguenau-Bitche, en particulier Niederbronn-Bitche.

Je connais oui.

J'ai fait la même démarche et j'ai fait faire une étude pour voir quel serait le résultat. Je l'indique tout de suite que la SNCF m'a fait les études et m'a dit que si on ouvre cette ligne, je ne parle toujours pas de l'infrastructure, je ne parle pas de

²⁹⁷ « Entretien avec la direction des transports de la région Grand Est le 29/03/2019 », *op. cit.*

²⁹⁸ COUR DES COMPTES, *Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre*, *op. cit.*, p. 9

²⁹⁹ *Ibid.*, p. 10

l'investissement, uniquement du fonctionnement on serait dans un rapport 10 %-90 %. Dans ces conditions on n'ouvre pas. [...] On continue d'investir dans la desserte cette fois-ci au niveau des transports par bus. »³⁰⁰

Cette épée de Damoclès de 25 % a longtemps plané au-dessus de la ligne Guebwiller-Bollwiller, au grand dam de ses soutiens. Ce taux arbitraire dépend de la fréquentation d'une ligne. Or, cette variable fut longtemps une inconnue pour la population comme pour les décideurs, ce qui alimentait les spéculations sur la possibilité de rouvrir ou non la liaison. Beaucoup craignaient que la fréquentation soit insuffisante et que les trains n'accueillent que quelques personnes. Même la ministre de l'Environnement Dominique Voynet, en visite dans la vallée en 1998, évoqua la crainte de rouvrir une ligne insuffisamment fréquentée³⁰¹. De même, dans les courriers des lecteurs, certains habitants de la vallée s'indignaient de voir les contribuables payer pour une ligne qui ne sera pas suffisamment rentable et trop peu fréquentée³⁰². En l'absence d'études, la polémique allait et venait, et elle a pu jouer un rôle dans l'absence de décision du conseil régional, qui supposait sans doute que trop peu de personnes allaient prendre cette ligne. Les débats furent apaisés après la publication de l'étude du cabinet Systra en 2017. Elle estima la potentielle fréquentation de passagers à 2400 par jour, ce qui a levé les craintes concernant le taux des 25 % pris en charge par l'utilisateur³⁰³. La ligne de Bollwiller à Guebwiller rentre ainsi dans les critères de rentabilité imposés par la Région, ce qui enclenche l'action du conseil régional en faveur de sa réouverture.

« J'avais donc indiqué que si on est avec une étude qui serait faire, qui nous donne des résultats, qui nous prouve que nous serions à au moins 20-25 % qui serait payé par l'utilisateur, donc dans la moyenne nationale, et bien à ce moment-là on regardera pour rouvrir. »³⁰⁴

Pour les acteurs locaux favorables au transport ferroviaire, cet impératif de maîtrise des coûts est connu, mais pas forcément accepté. Nombreuses étaient les personnes rencontrées au cours de mon enquête de terrain qui dénonçaient cet impératif qui limitait l'action régionale en faveur du transport ferroviaire alors que le secteur manque cruellement d'investissements. Pour les associations de défense des usagers, le train est un service public et nécessite des investissements financiers conséquents. Qu'importe le payeur, l'essentiel est que le train roule. Certains déplorent cette logique comptable qui consiste à résumer une ligne à sa potentielle soutenabilité financière. Pourtant, cette question va conditionner toutes leurs revendications. Si

³⁰⁰ « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », *op. cit.*

³⁰¹ HP, « Une ministre sur la voie », *L'Alsace*, 3 mai 1998

³⁰² J.-M. WOLFF, « Une onéreuse réhabilitation », *L'Alsace*, 30 mars 2007

³⁰³ SYSTRA, *Étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller*, *op. cit.*

³⁰⁴ « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », *op. cit.*

la ligne qu'ils défendent n'est plus rentable, alors ils ne pourront plus intervenir auprès de la Région et ils seront mal vus dans l'espace public. Ce critère s'impose à eux malgré eux, et ils ne peuvent pas l'amender. Les militants locaux peuvent essayer de développer une argumentation plus morale, ce que FloriRail a fait en parlant de la pollution de l'air ou de la nécessité de désaturer l'axe routier. Néanmoins, *in fine* la décision d'agir dépendra des prévisions financières pour la ligne. Prises dans un contexte financier difficile, les Régions sont réticentes à prendre des risques dans leurs investissements et elles préfèrent s'assurer de la viabilité de ceux-ci.

2. Des Régions dépendantes de la volonté de l'État et de la SNCF

Le réseau ferroviaire régional est cogéré par la Région, qui l'organise selon ses modalités, et la SNCF, qui l'exploite en se chargeant de la maintenance. Je pense que c'est ici adéquat de lier la SNCF et l'État, car ce dernier s'occupe d'accorder les financements nécessaires aux projets de la seconde, tout en établissant le cadre réglementaire nécessaire. La SNCF, et donc l'État derrière elle, constitue le partenaire central des conseils régionaux en tant que propriétaires des infrastructures. Ils ont donc tout intérêt à entretenir de bonnes relations s'ils veulent constituer une offre TER efficace et abordable pour les usagers sur l'année. C'est le cas en Alsace où la Région et la société arrivaient à s'entendre et à coopérer afin de gérer le réseau TER et porter de nouveaux projets³⁰⁵. À l'opposé, Sylvain Barone a montré que plus les rapports entre les Régions et la SNCF sont tendus et plus la conduite des projets ferroviaires d'envergure est difficile, comme dans le Languedoc-Roussillon³⁰⁶. Ces conflits concernent la répartition des compétences lors des travaux et donc des financements qui vont suivre. En effet, dans les transports ferroviaires, l'argent est devenu le nerf de la bataille du rail.

La mission première de la SNCF est d'entretenir le réseau dont elle a la charge au travers de SNCF Réseau. D'une bonne maintenance des lignes va dépendre la vitesse de circulation ou la fréquence de passage des trains. La maintenance est essentielle et elle relève des compétences de la SNCF, et donc des financements de l'État. Cependant, depuis la création de Réseau ferré de France (RFF) en 1997, le critère d'équilibre financier s'est invité dans la maintenance du réseau, alors que cette activité ne dégage aucun bénéfice par nature, créant une situation difficilement tenable pendant plusieurs années³⁰⁷. La dissolution de RFF au sein de SNCF

³⁰⁵ S. BARONE, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », *op. cit.*, p. 116

³⁰⁶ *Ibid.*, p. 119

³⁰⁷ V. DOUMAYROU, *La fracture ferroviaire : pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, *op. cit.*, p. 195-198

Réseau en 2015 n'a pas mis fin à cette conception, et elle perdure jusqu'à aujourd'hui dans le contexte de restrictions budgétaires et de lutte contre les déficits publics. Les opérations de maintenance de la SNCF sont soumises à ces restrictions. L'entreprise ne remplit plus ses obligations, ce qui place les Régions dans une position difficilement tenable d'après Francis Kleitz :

« Même la Région est obligée elle-même de contribuer à des maintiens de ligne sur lesquelles normalement elle n'est pas compétente c'est-à-dire que les lignes existantes devraient être entretenues par SNCF Réseau et financées par SNCF Réseau. Or, la Région est obligée d'intervenir parce que l'État et SNCF Réseau ne respectent plus leurs missions, ne mettent plus les budgets nécessaires. »³⁰⁸

Cette position de retrait de l'État impacte les Régions, notamment du fait des dotations qu'elle reçoit de l'administration centrale pour leur fonctionnement. Or, depuis quelques années maintenant elles subissent la baisse des subventions et des dotations qui lui permettaient autrefois d'investir et d'agir dans les domaines de compétence qui lui sont imposés³⁰⁹. De plus, elles ont l'obligation de participer à la réduction des déficits publics. L'État leur demande de plus en plus de prendre en charge la maintenance du réseau alors que cela ne rentre pas dans leurs champs de compétences. Les CPER répondent à cette logique de désengagement puisqu'ils vont permettre aux collectivités de financer des projets qui rentrent théoriquement dans les obligations de l'État et de la SNCF³¹⁰ ! Et même après la conclusion contrats, l'État n'apporte pas toujours les financements qu'il a promis, ce qui n'est pas sans détériorer ses relations avec les collectivités régionales qui se retrouvent dans une situation financière compliquée³¹¹. Ainsi, les Régions subissent le double effet de la baisse des dépenses et de la baisse des ressources budgétaires. Dans ce contexte, les « blocages », pour reprendre les mots de Francis Kleitz, de l'État et la SNCF rend la politique régionale des TER plus difficile à mener.

Les petites lignes comme celle de Bollwiller à Guebwiller subissent les restrictions imposées par l'État central. Il ne considère pas les investissements nécessaires à leur maintenance ou leur réouverture comme prioritaire à cause de la faible fréquentation des trains. Nous l'avons vu lors des négociations du contrat de plan entre l'État et la Région Alsace, l'État a presque enterré la réouverture de la ligne. En effet, il était réticent à apporter ses crédits au projet, même s'ils ne représentaient qu'une petite part sur les 20 millions d'euros alloués. Seule

³⁰⁸ « Entretien avec Francis Kleitz (maire de Guebwiller et vice-président de la commission transports de la région Grand Est) le 18/01/2019 », *op. cit.*

³⁰⁹ R. PASQUIER, S. GUIGNER et A. COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, *op. cit.*, chap. Finances locales

³¹⁰ J. DUBOIS, *Les politiques publiques territoriales : la gouvernance multi-niveaux face aux défis de l'aménagement*, *op. cit.*, p. 68

³¹¹ R. PASQUIER, *Le pouvoir régional : mobilisations, décentralisation et gouvernance en France*, *op. cit.*, p. 312-314

l'intervention de Philippe Richert auprès du Premier ministre de l'époque Manuel Valls a pu débloquer la situation. Néanmoins, le contrat de plan actuel court jusqu'en 2020, et la question de la négociation d'un nouveau contrat commence à se poser. Le risque que l'État refuse de s'engager sur une réouverture de la ligne existe, et il signifierait la fin du rêve de FloriRail et de ses alliés de voir le train revenir dans la vallée :

« Il va y voir une étape importante ça va être la revoiture du contrat de plan État-Région. Et là, non seulement il va falloir qu'on reste inscrit dans contrat de plan État-Région, mais également qu'on passe d'une enveloppe de 20 millions à 35 millions d'euros. Donc en ce sens il va falloir voir comment abonde la Région et est-ce que l'État suit. Si, clairement... l'État décidait de se retirer, je pense que ça enterrerait définitivement le projet. »³¹²

L'action régionale en matière de TER, comme de nombreuses autres collectivités, est soumise au bon vouloir de l'État en période de restriction budgétaire. Pour que la Région puisse rouvrir la ligne Bollwiller-Guebwiller, elle va devoir convaincre l'État de financer une partie des 10-15 millions d'euros restants et nécessaires à la réalisation du projet d'infrastructure. Face à cette situation, les associations d'usagers et les élus sont impuissants et ne peuvent que subir les orientations prises par le gouvernement à Paris. Ils n'ont pas de prise sur ces décisions de restrictions budgétaires, de même que les Régions ne peuvent que demander à l'État de participer à l'entretien du réseau, car elles n'ont pas d'autres moyens de pression. FloriRail et ses alliés subissent la pression budgétaire imposée par le conseil régional, ce qui limite considérablement leur marge d'action pour militer en faveur de leur souhait. Elles ne pourront pas réagir en cas de désengagement de l'État ou en cas d'absence de maintenance sur une ligne. Ce sont des arbitrages budgétaires décidés à Paris qui conditionnent les investissements opérés sur une ligne par la Région. Si la Région n'obtient pas gain de cause, alors les militants qui défendent une ligne ne pourront rien faire.

« Si nous on est convaincu et si l'État ne veut pas nous ne pouvons pas forcer parce que n'avons pas les cartes en main. Les cartes c'est l'État qui continue de l'avoir, c'est l'État qui décide de faire ou ne pas. Sachant que nous ensuite avec l'argent qu'on y met ou qu'on n'y met pas on peut accélérer, on peut faciliter le fait de convaincre de services de l'État. »³¹³

Conclusion du troisième chapitre

³¹² « Entretien avec Philippe Aullen (conseiller municipal écologiste de Guebwiller et membre du Collectif citoyen de Guebwiller) le 11/02/2019 », *op. cit.*

³¹³ « Entretien avec Philippe Richert (ancien président des conseils régionaux d'Alsace et du Grand Est) le 12/03/2019 », *op. cit.*

Ce chapitre a montré que les acteurs locaux favorables au train éprouvent de nombreuses difficultés à se faire entendre par la Région. Si nous pouvions penser que le processus d'action publique en faveur des transports ferroviaires régionaux se faisait en co-construction avec les acteurs locaux, en réalité la Région garde la maîtrise des opérations. En effet, les personnes mobilisées localement n'ont pas forcément les outils nécessaires pour contester les choix de la collectivité régionale et pour proposer une alternative solide. Les associations d'usagers n'ont pas les savoirs techniques nécessaires, et les élus locaux ne disposent pas d'autres moyens que l'interpellation pour plaider leur cause auprès du conseil régional. Un sentiment d'impuissance résulte de cette situation, d'autant plus que les dispositifs participatifs mis en place par les Régions, les comités de ligne, ne permettent pas une véritable prise en compte des opinions des usagers. Les élus régionaux ne prennent pas toujours en compte les propos qui y sont tenus, et donc ces réunions se transforment en simples lieux d'informations. À cela, l'État impose un contexte lourd et pesant à la Région comme aux territoires. Ils touchent tout d'abord la mise en concurrence avec d'autres lignes régionales qui réclament elles aussi des financements. Une telle situation désavantage les territoires les moins bien dotés qui se retrouvent à devoir batailler pour obtenir des financements. Les découpages administratifs sont vus comme un poids qui empêchent l'émergence de représentants concernés par la ligne ferroviaire sur sa totalité. La multiplicité des représentants des différents secteurs administratifs et politiques va empêcher une représentation unie face aux arbitrages de la Région. Le contexte national de réduction des déficits publics a imposé aux conseils régionaux de choisir avec soin les projets dans lesquels ils souhaitent investir en se basant sur un critère de rentabilité. Ce critère guide l'action régionale, souvent au détriment des petites lignes dont la fréquentation est incertaine. Lors de ces arbitrages, les militants associatifs et leurs soutiens ne pourront pas faire entendre leur voix. L'État et la SNCF assument de moins en moins leurs responsabilités dans la maintenance des voies et leurs financements, mettant les collectivités dans une situation difficile. Localement, les soutiens du train vont devoir batailler face aux financeurs pour prouver la soutenabilité financière future de la ligne. Ces facteurs limitent considérablement l'influence du réseau local des soutiens du train sur la politique régionale du transport ferroviaire. Le processus de réalisation des travaux sur une ligne et leurs modalités vont totalement lui échapper. Affaibli et divisé, il aura plus de mal à faire entendre une voix unie pour sa ligne. La collectivité régionale, mise sous pression budgétaire, préfère prendre les devants et déterminer par elle-même les lignes qui vont recevoir ses financements. La situation ressemble à l'époque où la SNCF était seule organisatrice du réseau : même si les acteurs locaux peuvent mettre en lumière des

problèmes, la décision appartient aux Régions guidées par le souci financier. La collectivité territoriale impose son offre TER sans que les usagers ou les élus locaux puissent protester.

Conclusion générale

La question initiale qui a guidé mes recherches était de savoir dans quelle mesure et par quels moyens les soutiens du train dans un territoire local concerné par une ligne TER pouvaient participer ou non à l'élaboration de la politique régionale du transport ferroviaire. Les associations d'usagers des transports, les maires et tout autre élu rattaché au territoire vont chercher à défendre le train et améliorer le service sur la ligne qui traverse leur lieu de vie. La diversité des motifs de mobilisation va cependant converger vers un même but : un meilleur service ferroviaire. La ligne de Bollwiller à Guebwiller, dont le projet de réouverture est enclenché depuis six années, en est un bon exemple. En effet, sa concrétisation découle de l'action des acteurs locaux, et en particulier de l'association FloriRail qui a milité aux côtés des élus pendant des années pour que le train revienne dans la vallée du Florival. Un projet de réouverture fait forcément suite à une demande locale auprès du conseil régional, autorité organisatrice des transports, pour le convaincre d'agir en leur faveur.

Au cours des XIXe et XXe siècles, à l'apogée du chemin de fer, les élites locales avaient les moyens de se faire entendre des autorités décisionnelles du transport ferroviaire. Les maires, aidés par les industries, amenaient le train dans leur territoire pour son développement économique. Ils se trouvaient dans un rapport de force égal avec les anciennes compagnies privées de chemin de fer. Guebwiller, en tant que ville hôte de nombreuses industries importantes, avait réussi à obtenir des victoires et des avancées matérielles auprès de la Compagnie des chemins de fer de l'Est. L'influence que les élus et surtout les industriels pouvaient avoir à cette époque était forte. La nationalisation progressive du chemin de fer à partir des années 1930 et la création de la SNCF en 1937 vont inverser ce rapport de force en défaveur des notables locaux. Ce mouvement d'unification du réseau ferré s'est fait à cause des difficultés financières des anciennes compagnies privées surendettées, ce qui a eu comme conséquence une réduction du réseau de lignes secondaires sur des motifs budgétaires. La SNCF devait fermer les petites lignes qui n'étaient pas assez rentables. Le rapport de force devient asymétrique et se durcit, rendant impuissants les maires et les industries déjà affaiblies par les crises économiques. La baisse de fréquentation ou de marchandises transportées a condamné certaines lignes malgré leurs utilisateurs. Face aux fermetures de ligne aux voyageurs et aux marchandises, l'impuissance dominait. La vallée du Florival, ses élus et ses grandes industries n'ont pas pu protester et virent leur ligne fermée étape par étape. La création d'une association de défense des usagers a permis d'avoir un représentant local qui milite en continu

pour un meilleur service public ferroviaire et contre les décisions prises par la SNCF. Ces associations ont des revendications propres à leur territoire grâce à la diversité des membres qui les composent, entre passionnés du train, militants associatifs ou simples usagers. Cela va entraîner une multiplicité des revendications qui *in fine* convergent toutes vers un meilleur service public ferroviaire. Ces collectifs clament leur apolitisme parce qu'il leur permet de rallier les élus à leur cause puisque se contentant de se battre pour le train sans se soucier des étiquettes partisans. Néanmoins, leur apolitisme ne signifie pas la dépolitisation puisque les buts poursuivis par les usagers restent fondamentalement politiques. Localement se créent des coalitions qui rassemblent toutes les personnalités locales qui se battent en faveur du train et de sa connexion avec le reste du réseau ferré national. Ainsi, les associations d'usagers peuvent obtenir le statut d'interlocuteur officiel auprès des pouvoirs publics.

Si l'échelon national fut la première arène de ces luttes, la régionalisation du transport ferroviaire à la fin des années 1990 a donné une nouvelle possibilité d'action aux défenseurs du train. Les lois LOTI (1982) et SRU (2000) ont institué les conseils régionaux en tant qu'autorités organisatrices des transports ferroviaires sur leur territoire, et leur ont transféré les compétences nécessaires à cette mission. Ces nouvelles collectivités vont vouloir se légitimer par les TER qui sont visibles, donc jugeables par les citoyens, et ainsi mettre en place des politiques ambitieuses qui répondent aux besoins locaux. L'instauration des comités de ligne, créée pour pallier la non-prise en compte de l'opinion des usagers, s'inscrit dans cette logique de légitimation par le train. La Région souhaite établir une politique qui répond aux demandes des usagers, et les comités de ligne vont réaliser cette mission de recueil des doléances afin d'adapter le service aux demandes locales. Tel un appel d'air, la régionalisation a poussé les partisans locaux du train à s'unifier au sein d'une coalition hétéroclite poussée par un objectif commun. Cette coalition est composée d'élus communaux et communautaires qui cherchent à augmenter l'attractivité de leur territoire ou à défendre les services publics qu'ils jugent essentiels à leur quotidien. Si les maires sont naturellement poussés à se battre pour le train, les intercommunalités vont servir d'amplificateurs des revendications, et ont un rôle à jouer en finançant certains aménagements faits en gares. À leurs côtés se trouvent des collectifs militants orientés vers l'écologie et la défense des transports doux. Ces militants associatifs vont pouvoir apporter leurs ressources nécessaires aux actions collectives et leurs relais politiques au sein des partis socialistes et écologistes, et donc élargir le cercle des soutiens potentiels du train au sein des instances officielles. Enfin, les conseillers régionaux qui ont une attache locale sont à la fois destinataires et relais de ces revendications au sein même de l'hémicycle régional. Ils vont porter au sein de l'hémicycle, voire auprès de l'administration, les requêtes qu'ils reçoivent

de la part des associations d'usagers. Cette alliance utilise un répertoire d'actions qui repose sur des manifestations collectives localisées pour attirer l'attention sur leur cause, ou sur un lobbying plus classique en direction des instances régionales afin de prouver du bienfondé de leurs demandes. Les associations d'usagers préfèrent ce dernier moyen d'action, car il est plus approprié afin de revendiquer des améliorations du service sur la ligne auprès des autorités publiques compétentes en restant dans le cadre d'une cogestion négociée. Ces mobilisations atteignent leur zénith lors des négociations des contrats de plan entre l'État et la Région. Ceux-ci vont permettre de débloquer les financements pour investir dans une ligne et les élus et militants associatifs ont conscience de son importance pour l'avenir du train dans leur secteur. Les acteurs locaux vont mobiliser toutes leurs forces afin que le pouvoir exécutif régional, en première ligne de ces négociations, milite auprès de l'État pour financer leur projet.

Cependant, ce dernier point tend à montrer que, *in fine*, c'est le pouvoir exécutif régional qui a le dernier mot dans le cadre de la politique du transport ferroviaire. Le réseau local en faveur du train n'a pas de prise pour influencer la réalisation de la politique régionale du transport ferroviaire. Il ne contrôle ni le calendrier, ni les études préliminaires, ni même les arbitrages financiers opérés. Un sentiment d'impuissance émerge pour les acteurs qui souhaiteraient être plus associés à l'élaboration de l'offre TER. Les comités de ligne qui requièrent leur participation se révèlent superficiels et principalement informatifs, à l'instar des comités de quartiers. Les élus régionaux prennent en compte leur opinion jusqu'au point où ils ne vont pas perdre leur fonction représentative. Les usagers n'ont ainsi aucune garantie de la prise en compte de leurs demandes. Leur avis est d'autant moins considéré qu'ils n'ont pas toujours les savoirs techniques nécessaires pour prendre part aux débats. Un risque de dépendance à l'égard de l'expertise officielle se fait jour, ce qui va les pousser à se restreindre par peur d'être discrédités auprès de leurs interlocuteurs. Ajoutons à cela les désaccords politiques locaux et les découpages administratifs qui diluent la voix portée et qui rendent ainsi d'autant plus compliquée l'appréhension d'un intérêt local clair et intelligible par rapport au train. Alors que les territoires se retrouvent en concurrence à l'échelle régionale pour que les projets qu'ils portent obtiennent des financements, cette situation va être d'autant plus défavorable. Un projet d'infrastructure sur une ligne passe obligatoirement par une inscription dans un CPER afin de débloquer les fonds auprès des nombreux partenaires, et des choix sont opérés lors de ce processus à partir de la faisabilité de tel ou tel projet. C'est une mobilisation affaiblie par tous ces obstacles qui essaye de peser face à la Région. Pourtant, l'institution est elle-même sous contrainte et elle cherche la rentabilité budgétaire de ses lignes ferroviaires. Le contexte d'austérité budgétaire imposé aux collectivités territoriales les pousse à choisir

scrupuleusement les projets dans lesquels elles souhaitent investir. Dans le cadre des TER, c'est un critère de rentabilité financière, les 25 % du prix du billet payé par l'utilisateur. Il guide le choix régional d'investir pour une ligne ou de la rouvrir afin d'obtenir un minimum de retour sur investissement. Les conseils régionaux sont d'autant plus poussés à jouer les comptables que l'État et la SNCF ne remplissent plus leurs obligations d'entretien du réseau ferroviaire. La pression qu'elles subissent avec la baisse de leurs dotations les pousse à être plus strictes envers les personnalités locales mobilisées, qui n'ont aucun moyen de contrer l'argument de l'équilibre budgétaire.

Ainsi les acteurs locaux en faveur du train peuvent influencer la politique régionale du transport ferroviaire dans le sens où ils peuvent mettre en lumière un problème sur la ligne qui nécessitera une intervention publique. Une coalition se forme entre les associations d'utilisateurs, les élus locaux, et d'autres militants, et elle va agir en faveur de sa desserte ferroviaire afin d'en améliorer le service et sa relation avec le reste du pays. Par leur action, ces acteurs vont pousser la Région à s'emparer des problèmes afin de le résoudre, d'autant plus que celle-ci a tout intérêt à prendre en compte leurs demandes si elle veut se légitimer par les trains. Leurs actions visent la mise à l'agenda d'un problème ferroviaire aussi bien en attirant l'attention du public qu'en influençant les décideurs régionaux. Ces mobilisations vont viser l'exécutif régional, le président et les vice-présidents, car la décision finale leur appartient et ils peuvent déclencher le processus d'action publique régionale. Si l'une de ces personnalités est convaincue, alors les militants locaux auront atteint leur objectif. Dans le cas de la ligne Bollwiller-Guebwiller, FloriRail et ses alliés ont réussi à faire prendre conscience à Philippe Richert de l'importance de faire revenir les trains dans la vallée. La conviction de l'ancien président du conseil régional a permis au projet de se réaliser et de devenir concret aux yeux des habitants. Pourtant, aujourd'hui un sentiment de frustration se fait sentir dans la vallée du Florival parce que ce réseau local n'a aucun contrôle sur la résolution du problème ferroviaire qui les concerne. Cela est dû en partie au réseau lui-même et de son manque de connaissances spécialisées ou des divisions en son sein pour des motifs politiques qui vont freiner le développement du train dans leur territoire. Cependant, ces contraintes sur les acteurs locaux sont plus subies que voulues, et il n'y a rien qu'une association puisse faire pour en changer. En effet, la Région est seule maîtresse des horloges : elle contrôle la parution des études, l'avancement du projet, les négociations pour obtenir les crédits. Elle conduit la barque à son rythme, car elle seule peut diriger l'intervention publique dans ce domaine. Le tarissement des finances publiques régionales l'a poussée à devenir plus vigilante et à superviser toute la mise en œuvre pour éviter les dépassements de budget. Les associations d'utilisateurs et leurs alliés mobilisés n'ont aucun

contrôle et ne peuvent que subir le processus d'action publique lorsqu'il leur est défavorable. Les comités de ligne traduisent cette évolution : s'ils ont pu susciter un espoir participatif par le passé auprès des usagers, leur efficacité est de plus en plus sujette à caution. Cette situation conduit à un raidissement des relations entre les militants locaux pour le train et le conseil régional parce que la rentabilité se substitue progressivement à l'intérêt local. Cette rentabilité conditionne chaque étape de l'action régionale en faveur des TER. Le conseil régional va agir selon ses impératifs budgétaires plutôt que selon la volonté des usagers, balayant les revendications si leur coût est trop élevé pour la collectivité. Loin de la cogestion souhaitée et parfois affichée par le passé, la situation se retourne et devient plus asymétrique, plus autoritaire, en allant dans un seul sens. Les associations telles FloriRail se trouvent dépossédées de leur combat dont ils perdent la maîtrise de la mise en œuvre, et ils doivent s'en remettre à la Région pour espérer que celle-ci agisse. L'influence de ces acteurs locaux qui militent pour le train se tarit de plus en plus, au point qu'ils sont parfois impuissants à se faire entendre par les autorités régionales.

Néanmoins, le système de relations que j'ai théorisé sera bientôt bouleversé par l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Le 27 juin 2018, le président de la République a promulgué la loi sur un nouveau pacte ferroviaire³¹⁴ qui transpose le quatrième paquet de directives sur le transport ferroviaire de l'Union européenne adopté le 14 décembre 2016³¹⁵. Ces textes encadrent l'ouverture à la concurrence des lignes intérieures aussi bien pour la grande vitesse que pour les lignes régionales. Les services conventionnés tels que les TER ou les trains d'équilibre du territoire³¹⁶ seront ouverts à la concurrence dès le 3 décembre 2019, tandis que les TGV le seront à partir du 1^{er} janvier 2020³¹⁷. Les Régions vont donc pouvoir signer des conventions d'exploitation de certaines lignes avec d'autres compagnies que la SNCF. Si certaines Régions n'ont pas encore précisé les modalités de ce bouleversement du réseau, d'autres comme la Région Grand Est ont déjà détaillé leur calendrier. En effet, celle-ci envisage d'ouvrir dès que possible des lignes à la concurrence des opérateurs privés. Le conseil régional a déjà commencé les prospections afin que ces nouvelles compagnies

³¹⁴ LOI n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (en ligne : https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=34130D3453318F8DCC447BB3100F5929.tplgfr38s_1?cidTexte=JORFTEXT000037111503&categorieLien=id).

³¹⁵ Directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (en ligne : <http://www.araferr.fr/wp-content/uploads/2017/01/directive-2012-34-14-12-2016.pdf>).

³¹⁶ Ce sont les trains qui relient les villes qui n'ont pas de TGV, ou qui effectuent des relations de province à province. Une liste des lignes est disponible à cette adresse : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet>.

³¹⁷ SÉNAT, « Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs », sur *Sénat*, https://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201706/ouverture_a_la_concurrence_du_transport_ferroviaire_de_voyageurs.html, 29 mars 2018

puissent exploiter des lignes dès 2022³¹⁸. L'arrivée d'un nouvel acteur, sans doute privé, dans l'exploitation et peut-être la gestion de l'infrastructure, sous la supervision du conseil régional risque de créer des bouleversements dans un sens pour l'instant impossible à prédire. Cette ouverture à la concurrence soulève de nombreuses questions : qu'en sera-t-il des comités de ligne ? Verrons-nous des petites compagnies locales publiques émerger ? Quelle va être la réaction de la SNCF face à l'arrivée de ces concurrents ? Rien ne permet de dire si cette configuration à venir va donner plus de poids aux acteurs locaux dans l'influence de la politique régionale du transport ferroviaire. Tout dépendra des modalités de l'exploitation des lignes par ces opérateurs privés. Si les mouvements de cheminots furent la face visible d'un mouvement national de contestation face à cette libéralisation, la situation est autre dans les territoires concernés. Nous pourrions très bien imaginer que certaines petites lignes bénéficient d'un opérateur plus conciliant que la SNCF, d'autres d'une situation dégradée. Les réactions locales seront sans doute variables selon le profil politique des acteurs associatifs, politiques, leur attachement à la SNCF et ce qu'elle représente. Là où certains verront la fin du train public qu'ils chérissaient, d'autres y verront une possibilité de renouveau du train. Élus, associations et usagers vont observer cette ouverture à la concurrence d'un œil attentif, conscients de la fin d'une époque ferroviaire et du début d'une nouvelle basée sur une multitude de compagnies. Seul l'avenir nous dira si les relations entre des acteurs locaux et la Région s'en trouveront améliorées et si nous allons assister à un retour à une situation semblable à celle du XIXe siècle, ou à une détérioration des rapports actuels. Depuis ses débuts, FloriRail s'est prononcé pour l'exploitation de la ligne par une société tierce dans des propos rapportés par la presse³¹⁹. La rancune à l'égard de la SNCF, accusée de négligence envers la ligne, semble tenace, et cela pousse l'association à lui préférer une petite compagnie locale au fait des problématiques de la vallée pour exploiter la future ligne. De telles positions ne suscitent pas l'unanimité au sein de la coalition en faveur de la réouverture de la ligne, ne serait-ce que chez les militants écologistes plus attachés au service public du rail. Dans la vallée du Florival, ce changement sera observé attentivement, avec peut-être une lueur d'espoir pour l'avenir. Pour Mathieu Taquard et son association, l'objectif reste le même malgré les réformes : « *on s'en fout totalement de la casquette du chauffeur de train qui va venir. On veut qu'il vienne* »³²⁰.

³¹⁸ G. KREMPF, « La Région Grand Est espère que la concurrence va sauver les petites lignes de train », *Rue 89 Strasbourg*, 1^{er} avril 2019

³¹⁹ Ces articles évoquent la question : S. HARTMANN, « SOS voie ferrée », *op. cit.* ; P. BISCHOFF, « Rail : l'Alsace donnera-t-elle l'exemple ? », *L'Alsace*, 4 mai 1996

³²⁰ « Entretien avec Mathieu Taquard (président de FloriRail) le 19/01/2019 », *op. cit.*

Annexes

Annexe 1 : Liste des entretiens menés

Nom de la personne rencontrée	Fonction	Date	Lieu	Durée de l'entretien
Francis Kleitz	Maire de Guebwiller et vice-président de la commission transport de la Région Grand Est	18 janvier 2019	Mairie de Guebwiller	42 minutes
Pierre Bischoff	Fondateur et secrétaire de FloriRail	19 janvier 2019	Son domicile	11 minutes
Mathieu Taquard	Président de FloriRail	19 janvier 2019	Son domicile	1 heure et 56 minutes
Pierre Bischoff (n° 2)	Fondateur et secrétaire de FloriRail	22 janvier 2019	Centre hospitalier Paul Strauss à Strasbourg	57 minutes
Philippe Aullen	Conseiller municipal de Guebwiller et fondateur du Collectif citoyen	11 février 2019	Permanence d'Europe écologie les Verts à Strasbourg	59 minutes
Grégory Stich	Conseiller régional du Grand Est	05 mars 2019	Maison de la Région Grand Est à Strasbourg	40 minutes
Philippe Richert	Ancien président des Régions Alsace et Grand Est	12 mars 2019	Café Michel à Strasbourg	59 minutes
Alain Diot	Adjoint au maire de Soultz et adhérent à FloriRail	20 mars 2019	Café O'Ptit Bol à Bollwiller	1 heure et 5 minutes
Fonctionnaire	Direction des transports de la Région Grand Est	29 mars 2019	Maison de la Région Grand Est à Strasbourg	50 minutes
Marc Jung	Maire d'Issenheim et président de la communauté de communes de la région de Guebwiller	11 avril 2019	Siège de la com com	48 minutes

Ces entretiens furent semi-directifs, c'est-à-dire qu'ils ont menés avec d'une grille de thématiques à aborder adaptée aux personnes rencontrées et à leur fonction.

Annexe 2 : Notes prises lors de l'assemblée générale de FloriRail le 26 janvier 2019 à la maison des associations de Guebwiller

Étude rapide du public : la majorité des personnes présentes sont des hommes dans la cinquantaine, voire plus. Très peu de femmes ou de jeunes (sauf deux, dont un qui doit avoir mon âge). Tout le monde semble se connaître et bien s'entendre. On est un peu comme dans une vieille bande de copains qui militent pour un projet ensemble. L'AG commence par les remerciements : Claude Muller, adjoint de Francis Kleitz qui est excusé, Grégory Stich (conseiller régional RN), moi (!), l'adjoint au maire de Soultz, les membres du bureau, et le correspondant presse.

Une demande de modification de l'ordre du jour est refusée par Mathieu Taquard. En 2018 l'association a dépassé (ou gagné) plus de 100 adhérents. S'en suit un rappel des faits sur le projet de ces dernières années avec l'inscription au CPER en 2015. Tout en lisant son discours, Mathieu Taquard rappelle la menace que constitue le Grand Est pour le projet, la salle semble approuver. Il dit la double chance qu'ils ont d'avoir deux conseillers régionaux venant de la Région : Francis Kleitz et Grégory Stich, mais regrette le manque d'implication des élus du coin. Il réitère son opposition à la vente de la gare sur *Le bon coin*, qui semble avoir marquée l'assistance puisqu'elle sera souvent évoquée au cours de la réunion.

Le journaliste grommèle assez souvent. Je pense qu'il connaît bien les personnes présentes, et qu'il trouve que cela est redondant. Il m'a d'ailleurs dit que c'est souvent la même chose qui revient dans ces réunions. Le discours qui est tenu par les intervenants est le même que celui que j'ai entendu lors des entretiens.

Une intervention d'un conseiller municipal écologiste, Philippe Aullen, soutient les propos de Mathieu Taquard tout en invitant les participants à participer à la marche pour le climat dimanche à Mulhouse. L'adjoint au maire rappelle le soutien total de la municipalité au projet pour augmenter l'attractivité de la ville et les services publics. Il rassure sur la gare en disant que les quais et un bâtiment seront conservés pour la réouverture de la ligne. Guebwiller est une ville pilote pour le programme de l'État « Action cœur de ville » et va recourir à un cabinet d'étude pour savoir comment allouer les sommes. La mobilité occupe une place centrale, mais elle n'est pas concernée, car la Région est maître d'ouvrage. Grégory Stich félicite le collectif pour leur action et semble surfer sur le régionalisme anti-Grand Est ambiant, tout en critiquant le retrait de l'État qui pousse la Région à sacrifier des projets → son discours est bien accueilli. Tout en reprenant la rhétorique de l'association, il souligne avec sarcasme le buzz créé par la vente de la gare. La salle reste calme.

Rapport d'activité par un jeune membre qui semble très impliqué : les sortes organisées rassemblent une vingtaine de personnes et certains sont même allés au Canada découvrir un Trans Canada Rail. Le site est toujours mis à jour et ils se sont dotés d'une page Facebook pour

« *toucher les jeunes* ». Ils ont fait des manifs, le forum des associations, ont participé aux 150 ans de la ligne Colmar-Munster et constaté qu' « *on n'a pas su le garder* » en parlant du train dans la vallée. Lancement évoqué de l'Association des usagers des transports du sud-Alsace qui rassemble toutes les lignes du coin le 17 octobre, et à laquelle FloriRail a participé. Le jeune membre sera le représentant de FloriRail. Sont aussi évoqués les liens avec la FNAUT, « *je connaissais l'ancien président* » dit Mathieu Taquard. Ils parlent de la réouverture de la ligne Belfort-Delle, mais surtout des problèmes de circulation avec la SNCF qui bloque les trains suisses. On apprend aussi que Soléa ne connaissait pas FloriRail. Beaucoup de membres semblent d'accord pour dire qu'il va falloir faire quelque chose pour le prochain contrat de plan qui arrive bientôt. Toutes les lettres envoyées ainsi que les réponses sont montrées et ne concernent pas que la Région Grand Est mais également le conseil d'administration de Soléa, ou Jacques Mazard, l'ancien ministre des Collectivités territoriales. L'exécutif de la Région Grand Est est visé avec des lettres à Jean Rottner, David Valence et la présidente de la commission transport, Evelyne Isinger. Le député Jacques Cattin a répondu.

Malgré les efforts faits pour vulgariser les acteurs et institutions qui rentrent en jeu dans le projet, certains ne semblent pas écouter. Chose intéressante : FloriRail a élaboré une fiche horaire pour la ligne en prévision de sa réouverture, et celle-ci aurait été actée par les techniciens de la SNCF ! Le débroussaillage de la ligne est également évoqué, mais il ne semble pas logique, car au fond il fait perdre de l'argent aux mairies.

L'association a vraiment une petite trésorerie, ce qui confirme mon intuition qu'il n'y a aucun permanent. Le conseiller Grégory Stich est sur le point de partir et il semble bien s'entendre avec de nombreuses personnes dans la salle. Une nouvelle arrivante dans l'association intervient et critique les reproches adressées à la Région Grand Est et le manque de jeunes dans l'association (personne ne bronche). Grégory Stich répond en mettant en avant la future collectivité d'Alsace à venir et la possibilité de faire un arrêt au Heinsenstein. À noter qu'il utilise « *on* » comme s'il était membre de l'association et menait le combat à leurs côtés.

La mise en vente de la gare semble sortir l'assemblée de sa torpeur puisqu'une nouvelle question est posée sur le sujet. Cela fait écho à la fonction originelle de FloriRail qui est la préservation du patrimoine ferroviaire, ce qui explique les réactions. Claude Muller doit encaisser les critiques faites au maire Francis Kleitz, tout en répondant par de longs discours.

Le poste de secrétaire est renouvelé. Le jeune membre se présente comme réviseur aux comptes et est élu, avant qu'on ne lui dise qu'il ne peut pas pour cause de conflit d'intérêts avec d'autres positions qu'il occupe (cela démontre une certaine méconnaissance spontanée des règles juridiques associatives, et donc que les membres actuels ne sont pas des militants

professionnels). La nouvelle arrivante se porte volontaire et est élue. Les décisions se prennent à l'unanimité, et il y a tout au plus une ou deux abstentions. Révélation : il semblerait que les terres à creuser pour le passage de la RN83 soient polluées au mercure ! Bronca générale dans la salle et évocation de théories de complots.

Le journaliste presse Mathieu Taquard d'en finir, car la réunion n'avance pas et il est déjà 19 h 30. Cela énerve un peu Mathieu Taquard mais surtout le jeune à côté de lui, car l'attitude du correspondant n'est pas très professionnelle. La réunion se conclut en disant que FloriRail est l'association qui tient le plus de permanences dans la ville (ce qui semble plausible). L'assemblée générale se termine à 20 h 10 environ et tout le monde est invité à boire un crémant. Je dois partir quelques minutes plus tard.

Annexe 3 : Notes prises lors de la conférence « Le petit train du Florival : passé, présent et futur d'une ligne qui ne veut pas mourir » à la salle de l'ancienne gare à Lautenbach, le 16 mars 2019

Pierre Bischoff introduit sur l'activité de FloriRail. Il retrace l'année 1969, son passé personnel ainsi que l'action associative menée. Sous la pression de l'entreprise Schlumberger, la ligne fut modernisée en 1980. Denis Lieber, un habitant de Guebwiller, a fait circuler des caravelles en 1989 pour les habitants. Il était possible de faire des circulations épisodiques sur la ligne à des fins de voyages en groupe ou scolaires. La gare de Bollwiller était menacée de fermeture en 1992, mais elle fut sauvée par une mobilisation des élus. Jean-Marie Dupont était le directeur régional de la SNCF en Alsace et il souhaitait fermer toutes les lignes ou gares peu fréquentées en 1992.

Vincent Conrad commence sa conférence. Il raconte comment en 1870 les industriels et les habitants ont fait pression pour que la gare soit au centre de Guebwiller. Face à la menace de fermeture en 1935, les élus, les industriels et les habitants se sont battus avec succès. 1982 fut une bonne année pour le vin et les vigneron ont obtenu que la SNCF affrète des wagons pour stocker le raisin, ce qui a donné un sursis à la ligne déjà menacée à cette époque. En 1992, NSC affirme que si la SNCF dénonce le contrat elle ferme l'usine, mais la SNCF n'a pas écouté et l'usine est toujours là. En somme, la conférence reprend ce que Vincent Conrad a écrit dans son livre.

Mathieu Taquard conclut la conférence sur l'activité de FloriRail. L'association a été choisie par la mairie de Lautenbach pour organiser l'évènement. Le fait que nous nous trouvons dans l'ancienne gare de la ligne a sans doute joué dans ce choix. Un point est fait sur

l'avancement des études, mais rien de neuf ne se dégage par rapport aux entretiens menés. Il affirme que le soutien du maire de Bollwiller n'est pas suffisant. Il dit que la ministre de la Cohésion territoriale Jacqueline Gourault a demandé au député de Bollwiller où en était le projet. Cela a poussé l'association à écrire à la ministre. Place aux questions désormais. Une question est posée sur l'avenir de la gare de Guebwiller (encore) avec la récente annonce de sa vente. Une personne demande ce que FloriRail deviendra après la réouverture, ce à quoi Mathieu Taquard répond une association d'usagers. Un habitant de Thann se plaint du tram-train dans sa vallée en affirmant qu'il veut bien le donner à Guebwiller, sans que personne ne comprenne vraiment son propos.

De manière générale, le plus est âgé, mais plus diversifié que lors de l'assemblée générale. Ils semblent intéressés par l'histoire locale, mais moins par la réouverture, car seulement quatre questions furent posées.

Annexe 4 : Extrait d'entretien avec Philippe Richert sur la répartition des compétences entre la Région et l'État

Pour revenir à ce que vous avez dit au début, la SNCF et l'État sont les maîtres d'ouvrage et ont le dernier mot. Mais je croyais que les Région finançaient et avaient en quelque sorte le dernier mot.

Non pas du tout ! Les Région ont la compétence de faire circuler les trains. Et la décision c'est faire circuler les trains pour desservir, pour servir la population et desservir un territoire. Ils ne sont pas responsables de l'infrastructure, ils sont responsables de l'organisation des trains qui circulent. Et l'infrastructure, comment dire, les rails, les terrains sur lesquels sont c'est une partie de la SNCF. La SNCF c'est aujourd'hui, c'est en train de changer un petit peu, SNCF Mobilité soit ceux qui font rouler les trains, c'est SNCF Gare & Connexions, et c'est SNCF Infrastructures. Quand vous avez un train qui roule, la SNCF mobilité paye un péage à la SNCF Infrastructures et paye un péage au niveau de Gare & Connexions.

Comme à RFF à l'époque ?

Mais on le fait parce que demain il va y avoir la concurrence. Quand vous allez voir un autre que SNCF rouler sur les rails, on leur fait payer combien ?

Le même prix, je suppose ?

Évidemment le même prix, a priori, mais le prix est basé sur quoi ? Ils peuvent très bien se mettre d'accord au niveau de la SNCF pour mettre des prix prohibitifs puisqu'eux ensuite entre eux c'est un reversement entre SNCF. Le prix est prohibitif. S'ils font payer un prix

prohibitif à la SNCF, ce n'est pas grave parce que c'est toujours l'argent de la SNCF. Mais s'ils font un prix prohibitif à quelqu'un qui vient, dans le cadre de la concurrence il n'y aura pas de concurrence. On a donc mis en place avec la loi sur la réforme ferroviaire, une loi qui a mis en place un outil qui contrôle les critères qui servent à fixer les redevances qu'on paye et les péages qu'on paye. Et cet outil ça s'appelle l'ARAFER, l'autorité de régulation des transports ferroviaire et des routes. Et je suis aujourd'hui vice-président de cette autorité. Je ferme la parenthèse, mais c'est essentiel. Et donc du coup ça amène la SNCF à bien séparer les trois entités, ça amène la SNCF à avoir des comptes séparés pour les trois, il n'y a plus de réversion possible. Et donc nous sommes là pour le vérifier.

Et dans des projets tels que ça, la SNCF peut vraiment poser son veto et l'État aussi ?

Aujourd'hui la SNCF décide pour les infrastructures, demain la question se pose et les lois qui sont en train d'être votées là en ce moment au Parlement vont donner la possibilité pour les Régions de mettre en place quelque chose qui fera que ça ne sera plus automatiquement la SNCF, etc. Jusqu'à présent c'est la SNCF.

Parce que pour moi la région organisait les transports et la SNCF se contentait d'exploiter.

Non non ce qui fait par exemple que pour les infrastructures, pour les rails si vous voulez. Les Régions n'ont rien à payer. Elles le font parce que comme la SNCF n'avait pas assez d'argent on va se retrouver avec des situations insupportables. Alors rendez-vous compte quand vous faites rouler des trains sur des rails... la part SNCF qui fait rouler les trains paye un loyer à SNCF Infrastructures, tout comme la SNCF mobilité paye à Gare & Connexions, les gares quand vous utilisez une gare vous êtes obligés de payer un péage. Et donc si SNCF Mobilités leur demande de payer, ensuite pour équilibrer ses comptes SNCF Mobilités elle a d'abord les ressources par les billets, mais comme je vous ai dit que les billets, ça ne couvre que 25 % le reste est payé par la région. La région Grand Est verse environ à SNCF 455 millions d'euros par an. Juste un petit détail. 450 millions d'euros par an, mais si les péages augmentent que ce soit Gares & Connexions ou truc, qui va devoir payer ? Les Régions payent de plus en plus. Donc les Régions sont les cochons payeurs, sachant que si ensuite le réseau est mauvais, la région aide à payer l'infrastructure réseau et une fois qu'on fait circuler les trains elle repaye le péage du réseau qu'elle a elle-même payé. Elle paye donc deux fois. Donc c'est des sujets qui évidemment doivent être très contraints, précisés parce que nous sommes évidemment avec des sommes colossales et qu'évidemment il faut contrôler les questions de concurrence, les questions de légalité, etc. Et donc l'ARAFER est chargée de ça. Et c'est une autorité indépendante, nous sommes sept membres le président et six autres membres, et nous sommes

nommées pendant six ans inamovibles, pour ne pas être sous la dépendance de quelque parti que ce soit.

Annexe 5 : Extrait d'entretien avec Marc Jung sur la possible contribution financière de la communauté de communes du pays de Guebwiller à la réouverture de la ligne

Et est-ce que théoriquement, la Région pourrait vous demander à vous de participer financièrement ?

J'allais dire... la question n'est pas tellement de la participation parce que bien évidemment on ne pourra pas rester hors du jeu. On ne pourra pas rester hors du jeu et on n'a aucun intérêt à rester hors du jeu. La com com comme vous le savez ayant la compétence économique et la compétence développement du territoire, PLUI, PLH et donc ayant cette compétence, et encore une fois par le fait comme je le disais qu'on est tous intéressé par le développement du territoire et que finalement on y contribue quelles que soient nos positions dans les structures. Que ce soit pour la participation financière à la ligne directement.

Je pensais aux travaux notamment.

Moi j'allais dire bien réparti, qui est de dire que tout ce qui concerne spécifiquement les travaux de la ligne c'est la région, le contrat de plan État-Région, voilà. Par contre la ligne, je vais parler de la ligne en général. La liaison ne fonctionnera qu'à partir du moment où il y aura des possibilités faciles de parking. Puisqu'il est utopique que des gens qui descendront la vallée pour aller sur Mulhouse ou sur Colmar, s'ils doivent mettre 10 minutes ou un quart d'heure à trouver où se garer avec leur bagnole on oublie. Donc si on veut que ce soit efficace il faut qu'il y ait à proximité des gares un certain nombre de places de stationnement suffisant pour permettre finalement à tout un chacun de s'y garer et de ne pas s'y poser de question. Et là ces équipements-là la com com ne doit pas être absente.

Donc ce sera quoi ?

Ce n'est pas la construction de la ligne, mais tout ce qui y est à côté parce qu'encore une fois, et je crois que c'est la répartition telle qu'elle existe. Sur la construction de la ligne, il n'y a pas légalement pour l'instant de potentialité de cofinancement de la com com. Par contre, tout ce qui est à côté de la ligne, c'est-à-dire aménagement des gares, mais surtout aménagement des parkings il y aura bien évidemment une nécessité pour la com com et pour les communes de mettre le pied dedans.

Et est-ce que vous vous êtes déjà entretenus avec la Région sur ce sujet ?

Non on n'en est pas encore là parce que, vous le savez sans doute mieux que moi pour l'instant, on est encore dans une phase d'études, mais d'études avancées sur le fait de savoir quel serait le coût réel de l'opération et s'il faut passer en dessous ou au-dessus. Un certain nombre de sondages sont faits on attend les résultats qui devraient arriver tôt ou tard de ces études. Et ensuite la position de la région a toujours été claire aussi qui est de dire que... il y aurait derrière une, comment dire... un repesage ou un nouveau pesage des potentialités d'utilisation qui est au coût de fonctionnement derrière et que le vice-président en charge des transports avait clairement avancé que la ligne ne serait ouverte que si les recettes de fonctionnement liées aux usagers couvraient 30 %, me semble-t-il, du coût réel de fonctionnement. Je pense que là aussi il y aura des questions à se poser. Voilà, donc je pense qu'on est dans une phase d'études plus techniques et que pour l'instant tous ces à côté n'ont pas été abordé, même si entre nous on en parle bien évidemment parce qu'on sait qu'on ne pourra pas être absents.

Afin juste d'avoir une idée, les investissements dont vous parlez est-ce que ça représente une part symbolique financièrement ? Je ne me rends pas compte.

Ce n'est pas une part symbolique je vous donnerais deux exemples. Parce que ça sera exactement la même part que ce qui se passe dans toutes les autres gares. Vous prenez, alors je parle des gares que je connais le plus Merxheim, Raedersheim qui sont des gares du territoire même si on peut y rajouter Rouffach en partant un peu du territoire. Le coût des parkings et la participation Région, je ne veux pas dire de bêtise, mais c'est maximum 50 %. Région-SNCF c'est maximum 50 %, même 40. Ce n'est pas des coûts négligeables non plus quoi. Puisque pour aller jusqu'au bout de l'idée aussi qui est de dire que si on veut gare de Guebwiller, puisque théoriquement c'est là l'ancienne gare de Guebwiller qui serait dans un premier temps le terminus, même si on parle de monter jusqu'à Heissenstein. Guebwiller intra-muros et même Soultz, la création d'un nombre de parkings suffisants c'est obligatoirement du parking en hauteur et donc ça a un coût de construction qui n'est pas négligeable. Je veux dire l'investissement commune-com com, après comment ça sera réparti il n'y a pas eu de discussions encore, mais l'investissement commun commune-com com moi je le chiffre à 2-3 millions d'euros.

Ah oui quand même !

Ce n'est pas juste... voilà.

D'accord. Je ne me rendais pas compte, c'est pour ça que je vous ai demandé.

Sincèrement si on veut créer un parking cohérent au Heissenstein, un parking cohérent en gare de Guebwiller et un parking cohérent à Soultz sinon ça n'a pas d'intérêt. Si on veut

créer trois parkings de taille suffisante, surtout vu les espaces disponibles et la nécessité sans doute d'aller sur du parking deux ou trois niveaux, on sera sur ces ordres-là.

Annexe 6 : Extrait d'entretien avec la direction des transports de la Région Grand Est à propos de l'influence extérieure en direction de l'administration

C'est pour avoir une idée théorique pour un peu être sûr. Pour revenir au cas de FloriRail quand vous dites ils sont au taquet ils vous titillent...

Bon ils sont toujours très corrects je veux dire. Parce qu'il y a des associations, qui sont parfois... Qui traite notamment les agents, parfois même les élus, mais surtout les agents où ça frise l'insulte. Que ce soit par écrit, par mail, en demandant si on est compétents, si on fait quelque chose, si on travaille, si on est débile et tout ça. Alors que FloriRail franchement ils sont toujours très corrects c'est qu'il y a c'est qu'ils suivent le dossier, ils sont à fond sur le dossier, ils le connaissent bien on ne risque pas de leur raconter n'importe quelle salade. Ils connaissent leur domaine et quelqu'un suit de près à bien les délais, c'est bien quand ça a été lancé, à mi-chemin, quand est-ce qu'on va avoir une réunion de restitution. C'est dans ce sens-là, quand je dis ils sont au taquet ils nous suivent de près.

Est-ce que les sollicitations qu'ils vous envoient elles restent lettre morte ou vous y portez réponse ? Par exemple s'ils vous demandent où en est une étude, est-ce que vous allez la sortir plus rapidement pour eux ou vous prenez ça comme des avis extérieurs ?

De toute façon, ça ne reste jamais une lettre morte. On répond toujours. Alors parfois le délai n'est pas toujours optimal, mais on répond toujours de la manière générale. Il faut vraiment que ce soit quelqu'un qui soit totalement cinglé. Mais quelqu'un qui envoie une lettre d'insulte de dix pages, bon ce n'est peut-être pas utile de répondre. Ce n'est pas parce qu'ils nous écrivent... Disons quand on s'engage on essaye de tenir nos engagements, ce qu'on a dit. Après, c'est vrai que ça ne marche pas toujours comme on voudrait, quand on dit que l'étude va être lancée telle date même si mon collègue avait été là, ce n'est pas sûr que ça n'aurait pas glissé de 15 jours trois semaines parce qu'on y aurait eu des sujets un peu plus urgents et parfois ça accroche chez nous ou après ça passe à la commande publique, ça passe là et ça peut accrocher par-ci par-là. C'est au cas où on aurait envie de dire bon ben ça peut attendre quinze jours, trois semaines, je vais faire autre chose, mais bon ce n'est pas... Disons que ça nous fait du boulot supplémentaire. On se dit on va peut-être éviter, forcément parce qu'il va falloir écrire et parfois aussi expliquer les choses... Pfff. Non-moi je trouve ça plutôt bien aussi. À la rigueur si ça n'intéressait personne ça donne aussi de l'intérêt au projet quelque part, enfin on sent que

quelqu'un s'y intéresse. L' élu forcément... c'est vrai que parfois travailler sur quelque chose si personne qu'est-ce qui se passe qu'est-ce que ça devient ça a aussi de l'intérêt. Là aussi on sait qu'on est attendu.

Pour rester sur cette question d'influence extérieure, je n'aime pas vraiment le terme, mais on va dire de sollicitations extérieures, il y a eu plusieurs fois au cours d'entretiens notamment avec FloriRail la question du soutien des élus qui est revenue, et il y avait une administration qui revenait souvent c'était la com com. Est-ce que la com com peut jouer un rôle, est-ce que vous pouvez solliciter la com com vous en tant qu'administration régionale pour financer un peu ? Pour aider à certains travaux ?

Heu tout à fait. Je ne sais pas si habituellement ça se faisait parce que des réouvertures de ligne il y en a... si je crois qu'il y en a eu une il n'y a pas longtemps. Ben là comme je disais il manque déjà dix millions dans le projet. Si on y va on va sûrement demander un petit peu au local de peut-être mettre un peu la main à la poche après je ne sais pas ce qu'ils pourront mettre, et puis bon ce n'est pas habituel que les com com mettent de l'argent dans le ferroviaire. Si c'est ça ou le projet ne se fait pas, il faut bien participer un peu. Bollwiller n'y gagne pas grand-chose, mais Soultz et Guebwiller que ce soit les communes ou la com com ça avait déjà été évoqué qu'il faudra les contacter pour savoir qu'ils se positionnent un peu financièrement. C'est encore un petit peu tôt, mais oui. Oui nous ça nous semble assez cohérent.

Est-ce que vous avez déjà eu des contacts avec des élus de la communauté de communes ?

Non pas que je sache. Par contre il y a l'une ou l'autre qui personne qui vient... mais parce qu'elle est membre de FloriRail, qui vient à nos réunions de restitutions.

Monsieur Alain Diot ? L'adjoint au maire de Soultz ?

Non, après on ne connaît pas tous les titres. Je sais qu'il vient pour Soultz. Là je n'ai pas le nom... Mais en tous cas ce qu'il y a c'est Monsieur Kleitz qui préside ces réunions aussi donc c'est avec lui que je vois qui peut habiter. C'est vrai que c'est particulier, ça serait vraiment une réunion qu'on ferait avec des groupes de travail comme je fais dans la vallée de la Thur. Il y a toujours pratiquement des élus [rires]. Admettons qu'il n'y a pas d'élus, ça m'est arrivé sur Mulhouse-Belfort, et là effectivement j'invite les communes, les com com qui je veux vraiment. Alors que là je demande à Monsieur Kleitz qui voulez-vous inviter. Et donc ce n'est pas moi qui lui rappelle. Parce que lui en plus il est vice-président de la com com je pense ?

Oui c'est ça.

Donc il représente déjà à com com donc moi je ne lui dis pas qui il doit inviter.

Donc si je comprends bien Monsieur Kleitz c'est un peu votre interlocuteur privilégié ?

Totalement sur ce sujet oui. C'est à lui que je rends les comptes sur l'étude, et quand on a nos réunions publiques où on présente donc il y a plusieurs lignes, mais ce sujet c'est lui qui rend compte au public. Oui c'est mon interlocuteur totalement sur cette ligne oui. Lui sa position est difficile à lui, je trouve. Alors je ne sais pas si lui le trouve, mais moi je serais à sa place je n'aurais pas trop envie d'être à sa place. En tant que maire de Guebwiller, en principe complètement qui souhaite ce projet à fond et comme conseiller régional ben effectivement il faut qu'il voit ça à l'échelle du Grand Est. Donc à l'échelle des petites lignes qui ferment ou il faut injecter 30 millions, par exemple, pour qu'elle ne ferme pas et normalement les conseillers régionaux doivent avoir une optique Grand Est. Pas que chez eux. On revient à l'histoire ils ne vont pas oublier leur territoire, mais il faut quand même qu'ils ont à l'esprit tout le territoire.

C'est effectivement ce que Monsieur Kleitz m'avait dit pendant un entretien il y avait un peu l'idée de défendre l'intérêt général en même temps.

Et du coup ce n'est pas simple entre rouvrir cette ligne-là et c'est vrai que la période n'est pas propice pour lui pour ce projet. Les nombreuses, je ne sais pas 10-12 de petites lignes qui sont sur le point dans les cinq prochaines années de fermer ou de ralentir. Et dans lesquelles il faut injecter aussi par 10-20-30 millions et il va falloir faire des choix. C'est vrai que sa position de conseiller régionale n'est pas simple dans ce projet, de défendre le sien, mettre l'argent ailleurs. Après il y a un espoir qui existe, qu'on peut espérer dans le prochain contrat de plan aussi. Est-ce que... bon d'abord il faudra le réinscrire... et peut-être à un moment donné est-ce qu'on arrivera à gratter dix millions supplémentaires sans que ça fasse neuf pour la région et un pour l'État ? Pour ancrer le projet, parce que tant qu'il est ancré, tant qu'il reste ancré au contrat de plan c'est cet argent normalement est réservé pour lui et ne va pas vers une autre petite ligne. Donc l'espoir est encore sur le contrat de plan. Ça ripe sur le suivant et avec éventuellement encore une petite marge supplémentaire. Peut-être qu'on arrivera à sortir.

Est-ce que toujours avec cette idée de l'acteur extérieur, est-ce que vous avez quelques fois des contacts avec la SNCF ?

Sur ce projet-là ?

Oui.

Pff non. Parce que SNCF oui on ne va pas dire toutes les heures, c'est tout le temps. Sur ce projet-là non. Pour l'instant non. Ils étaient venus avec nous quand on avait fait une visite pour voir un peu les lieux, mais non depuis je n'ai pas... pour l'instant ils ne s'en occupent pas. Ce n'est pas trop leur truc et puis de toute façon on leur a posé des questions un

peu techniques il faudrait qu'ils lancent des études. Il faut faire ça dans les règles de l'art et trouver de l'argent. Donc pour l'instant non.

Bibliographie

Ouvrages généraux

- BLONDIAUX Loïc, « Représenter, délibérer ou gouverner ? Les assises politiques fragiles de la démocratie participative de quartier », dans Loïc Blondiaux, *La démocratie locale : représentation, participation et espace public*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999.
- BRUN Manuel, « D'une gare et d'un siècle à l'autre, récurrences et divergences de l'histoire des transports dans le nord Franche-Comté », dans Journées d'histoire industrielle, *Transports, territoires et sociétés*, A. et J. Picard, Paris, coll. « Histoire industrielle et société », 2011, p.207-218.
- DEFFARGES Anne, « Le chemin de fer, moteur de l'unification allemande ? », dans Journées d'histoire industrielle, *Transports, territoires et sociétés*, A. et J. Picard, Paris, coll. « Histoire industrielle et société », 2011, p.175-186.
- DOUILLET Anne-Cécile et Rémi LEFEBVRE, *Sociologie politique du pouvoir local*, Malakoff, Armand Colin, coll. « Collection U. Sociologie », 2017.
- DOUMAYROU Vincent, *La fracture ferroviaire : pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, Paris, Les Éditions de l'Atelier : les Éditions Ouvrières, 2007.
- DUBOIS Jérôme, *Les politiques publiques territoriales : la gouvernance multi-niveaux face aux défis de l'aménagement*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.
- LOCHARD Yves, Maud SIMONET-CUSSET et Julien ADDA, *L'expert associatif, le savant et le politique*, Paris, Syllepse, 2003.
- NEVEU Erik, *Sociologie des mouvements sociaux*, Paris, La Découverte, coll. « Sociologie REPERES », n° 207, 2011.
- PASQUIER Romain, *Le pouvoir régional : mobilisations, décentralisation et gouvernance en France*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, coll. « Domaine Gouvernances », 2012.

PASQUIER Romain, Sébastien GUIGNER et Alistair COLE (éd.), *Dictionnaire des politiques territoriales*, Paris, Presses de Sciences Po, coll. « Domaine gouvernances », 2011.

RANGEON François, « Les comités de quartier, instruments de démocratie locale ? », dans Loïc Blondiaux, *La démocratie locale : représentation, participation et espace public*, Paris, France, Presses Universitaires de France, 1999.

RANGEON François, « Peut-on parler d'un intérêt général local ? », dans Rémi Lefebvre et Christian Le Bart, *La proximité en politique : Usages, rhétoriques, pratiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Res publica », 2005, p. 45-65.

Travaux de recherche

BARONE Sylvain, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », *Flux*, n° 79-80, n° 1, 15 juillet 2010, p. 112-123.

BARONE Sylvain, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, Thèse de sciences politiques, Montpellier, Université Montpellier I, 2008.

BERTILLOT Hugo, « La fonction régulatrice d'une association d'usagers des transports. », *Flux*, n° 71, n° 1, 23 octobre 2008, p. 92-96.

BLATRIX Cécile, « Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective », *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, vol. 15, n° 57, 2002, p. 79-102.

FRÉMONT Armand, « La région française comme espace d'action publique », *Quaderni*, vol. 59, n° 1, 2005, p. 53-64.

GODMER Laurent, « Les élus régionaux : un personnel politique entre notabilisation, dénotabilisation et renotabilisation », *Histoire@Politique*, n° 25, n° 1, 2015, p. 131-144.

GOURGUES Guillaume, « Des dispositifs participatifs aux politiques de la participation. L'exemple des conseils régionaux français », *Participations*, N° 2, n° 1, 12 juin 2012, p. 30-52.

POLLET Stéphane, *Le transport ferroviaire comme outil pour l'aménagement et l'égalité du territoire dans la région Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne et ses frontières*, Mémoire de recherche, Strasbourg, Université de Strasbourg, 2016.

REVELLI Bruno, « Des infrastructures ferroviaires résilientes ? Témoignages pyrénéens », *Flux*, N° 113, n° 3, 5 octobre 2018, p. 111-121.

SAUVÉE Stéphanie, « La mobilisation riveraine contre le projet de TGV-Ouest. Le Nimby en Mayenne », *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, n° 11, 1^{er} janvier 2004 (en ligne : <http://journals.openedition.org/strates/414>, consulté le 29 novembre 2018).

SCHIEFELBUSCH Martin, « Citizens' involvement and the representation of passenger interests in public transport : Dimensions of a long-neglected area of transport planning and policy with case studies from Germany », *Transport Reviews*, vol. 25, n° 3, mai 2005, p. 261-282.

SIVARDIÈRE Jean, « Un lobby d'intérêt général : la FNAUT », *Métropolis*, n° 106-107, 2004, p. 84-87.

SOUCHON ZAHN Marie-Françoise, « Les maires en milieu rural », *Économie rurale*, vol. 237, n° 1, 1997, p. 19-21.

ZEMBRI Pierre, « L'émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 13, n° 29, 1997, p. 25-40.

Articles de presse

AFP, « Les lignes TGV, loin d'être toutes rentables », *Le Point*, 29 juin 2017 (en ligne : https://www.lepoint.fr/economie/les-lignes-tgv-loin-d-etre-toutes-rentables-29-06-2017-2139104_28.php, consulté le 3 mai 2019).

DE LA BROSSE Julie, « Les petites lignes ferroviaires en sursis », *Le Monde*, rubrique « Économie », 26 août 2018 (en ligne : https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/08/26/les-petites-lignes-ferroviaires-en-sursis_5346382_3234.html, consulté le 8 avril 2019).

- CARTIER Christine, « Trains touristiques. De véritables clés pour le développement rural », *Ville, Rail et Transports*, 10 septembre 2014 (en ligne : <https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/20381-trains-touristiques-de-veritables-cles-pour-le-developpement-rural/>, consulté le 13 avril 2019).
- DELAHAYE Emmanuel, « Gare du Hasenrain : la suspension de la desserte fait jaser », *L'Alsace*, 7 décembre 2017 (en ligne : <https://www.lalsace.fr/haut-rhin/2017/12/07/gare-du-hasenrain-la-suspension-de-la-desserte-fait-jaser>, consulté le 25 novembre 2018).
- DENIS Frédéric, « Suppression de lignes TER : “Si le gouvernement veut supprimer les petits villages, qu’il le dise carrément” », *France Bleu*, 19 février 2018 (en ligne : <https://www.francebleu.fr/infos/societe/suppression-de-lignes-ter-si-le-gouvernement-veut-supprimer-les-petits-villages-qu-il-le-dise-1519059136>, consulté le 16 novembre 2018).
- HÉRY Jean-Jacques, « Petites lignes SNCF menacées : “Si la gare ferme, je vais réfléchir concrètement à déménager” », *Europe 1*, 20 février 2018 (en ligne : <http://www.europe1.fr/societe/petites-lignes-sncf-menacees-si-la-gare-ferme-je-vais-reflechir-concretement-a-demenager-3579455>, consulté le 16 novembre 2018).
- HONORÉ Renaud, « La SNCF veut réduire l’influence de ses directions régionales », *Les Échos*, 22 septembre 2008 (en ligne : <https://www.lesechos.fr/2008/09/la-sncf-veut-reduire-linfluence-de-ses-directions-regionales-498243>, consulté le 17 avril 2019).
- KREMPP Guillaume, « La Région Grand Est espère que la concurrence va sauver les petites lignes de train », *Rue 89 Strasbourg*, rubrique « Politique », 1^{er} avril 2019 (en ligne : <https://www.rue89strasbourg.com/la-region-grand-est-espere-que-la-concurrence-va-sauver-les-petites-lignes-de-train-150639>, consulté le 5 mai 2019).
- ORTFERROVIAIRE (PSEUDO), « Fret ferroviaire français : 40 ans de déclin », sur *Transportrail, le webmagazine ferroviaire*, <http://transportrail.canalblog.com/archives/2014/01/11/28922110.html>, 17 avril 2018, consulté le 12 avril 2019.
- PECHBERTY Matthieu, « A Toulouse, la SNCF rouvre des petites lignes », *BFM Business*, 9 mars 2018 (en ligne : <https://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/a-toulouse-la-sncf-rouvre-des-petites-lignes-1392220.html>, consulté le 2 décembre 2018).

Rapports et documents officiels

BELOT Claude, *Examen de l'évolution de la situation de la SNCF : finances, missions de service public, relations avec les collectivités locales, rôle dans l'aménagement du territoire*, Paris, Sénat, 1993 (en ligne : <https://www.senat.fr/rap/r92-335/r92-3351.pdf>, consulté le 18 avril 2019).

COUR DES COMPTES, *Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre*, Paris, Cour des comptes, 2009 (en ligne : <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/855>, consulté le 28 novembre 2018).

FNAUT, « Grand Est - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports », <https://fnaut.fr/nous-contacter/associations-locales/105-grand-est>, 8 avril 2013, consulté le 14 avril 2019.

INSEE, « Comparateur de territoire : villes de Guebwiller et de Soultz », sur *Insee*, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=COM-68112+COM-68315>, 25 septembre 2018, consulté le 20 avril 2019.

RÉGION ALSACE et RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, *Contrat de Plan 2015-2020*, 2015 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Etudes/2015/Contrat%20de%20Plan%202015%202020.pdf>, consulté le 26 avril 2019).

RÉGION GRAND EST, « Le budget 2019 », sur *Grand Est*, <https://www.grandest.fr/le-budget/>, 2019, consulté le 17 avril 2019.

RÉGION GRAND EST, *COREST Mulhouse Nord*, Mulhouse, 2018 (en ligne : <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2018/09/cr-corest-mulhouse-nord-2018.pdf>).

RÉGION GRAND EST, « Budget primitif 2018 », sur *Grand Est*, <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2018/09/12-20-17-dpresse-budget-primitif-2018.pdf>, 2018, consulté le 17 avril 2019.

RÉGION GRAND EST, « Budget primitif 2017 », sur *Grand Est*, <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2018/09/12-15-16-dpresse-budget-primitif-2017.pdf>, 2017, consulté le 17 avril 2019.

RÉGION GRAND EST, « Comités régionaux des services de transport : COREST », sur *GrandEst*, <https://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>, sans date, consulté le 5 avril 2019.

SÉNAT, « Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs », sur *Sénat*, https://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201706/ouverture_a_la_concurrence_du_transport_ferroviaire_de_voyageurs.html, 29 mars 2018, consulté le 8 mai 2019.

VIE PUBLIQUE, « Le transport ferroviaire, compétence régionale transport ferroviaire, compétence régionale. Chronologies thématiques », sur *vie-publique.fr*, <http://www.vie-publique.fr/chronologie/chronos-thematiques/transport-ferroviaire-competence-regionale.html>, 31 mars 2015, consulté le 29 novembre 2018.

Sources sur la ligne Bollwiller-Guebwiller

Ouvrages et travaux de recherche

BISCHOFF Pierre et David SCHANGEL, *1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival. Photos et commentaires, année par année*, FloriRail, Guebwiller, 2016.

CONRAD Vincent et Denis LIEBER, *Le petit train du Florival, de Bollwiller à Lautenbach par les chemins de traverse*, Paris, Vie du Rail, coll. « Histoire du Rail », 2012.

LOEFFLER Norbert, « La ligne de chemin de fer Bollwiller-Lautenbach », *S'Lindeblätt, les cahiers du patrimoine du Haut-Florival*, Hors-série, n° 10, 1994.

RISACHER Bertrand, « Crises, résistances et mutations de la “Mulhouse des Vosges” au cours de la décennie 1974-1984 », dans Journées d’histoire industrielle, *1974-1984, une décennie de désindustrialisation ? : actes des premières Journées d’histoire industrielle, Mulhouse, Belfort, 11-12 octobre 2007*, Paris, France, Picard, 2009, p. 195-204.

Articles de presse

ANONYME, « On sait où on arrive, mais pas d’où on part », *L’Alsace*, rubrique « Tchat & Ratsch », 9 mars 2019 (en ligne :

<http://florirail.free.fr/Presse/2019/L%27Alsace%2009%2003%2019.jpg>, consulté le 2 mai 2019).

ANONYME, « Une circonscription peut en cacher une autre », *L'Alsace*, rubrique « Tchat & Ratsch », 16 février 2019 (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm, consulté le 2 mai 2019).

ANONYME, « Le train de la com com ne passera pas », *L'Alsace*, 17 novembre 2018 (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm, consulté le 10 avril 2019).

ANONYME, « Ligne Bollwiller-Guebwiller « Encore un long chemin » », *L'Alsace*, 27 septembre 2017 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2017/L%27Alsace%2027%2009%2017.pdf>, consulté le 1^{er} mai 2019).

ANONYME, « Embarquement immédiat, enfin presque ! », *L'Alsace*, 12 juillet 2017 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2017/L%27Alsace%2012%2007%2017.pdf>, consulté le 3 décembre 2018).

ANONYME, « Quelle voie pour les transports ? », *L'Alsace*, rubrique « Courrier des lecteurs », 17 mars 2017 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2017/L%27Alsace%2010%2003%2017.pdf>, consulté le 1^{er} mai 2019).

ANONYME, « Non à la porcherie, oui au rail ! », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 3 novembre 2016 (en ligne : http://florirail.free.fr/Presse/2006/DNA_du_3_nov06.JPG, consulté le 20 avril 2019).

ANONYME, « Train : les crédits d'études inscrits », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 19 décembre 2014 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2014/DNA%2019%2012%2014.jpg>, consulté le 3 avril 2019).

ANONYME, « Motion de soutien au train », *L'Alsace*, 8 novembre 2014 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2014/L%27Alsace%2008%2011%2014.jpg>, consulté le 20 avril 2019).

ANONYME, « La nouvelle bataille du rail », *L'Alsace*, 17 octobre 2014 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2014/L%27Alsace%2017%2010%2014.pdf>, consulté le 26 avril 2019).

ANONYME, « FloriRail : “Accompagner et soutenir le projet de tram-train” », *Dernières nouvelles d'Alsace*, rubrique « Locale », 14 février 2014 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2014/DNA%2014%2002%2014.jpg>, consulté le 3 décembre 2018).

ANONYME, « Courrier des lecteurs », *L'Alsace*, 15 décembre 2012 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2012/Alsace-15-12-12.pdf>, consulté le 1^{er} mai 2019).

ANONYME, « L'agenda : Soultz, conseil municipal », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 22 octobre 2006 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2006/DNA%20CM%20Soultz%2022-10-06.JPG>, consulté le 3 décembre 2018).

ANONYME, « Guebwiller : Émotion pour une motion », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 4 octobre 2006 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2006/DNA%20ALSACE%204%2010%2006.htm>, consulté le 3 décembre 2018).

ANONYME, « Une nouvelle dynamique », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 25 janvier 1998 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1998/Article%2025%2001%2098.jpg>, consulté le 17 avril 2019).

ANONYME, « Plan de redressement pour Nicolas Schlumberger », *Le Monde*, rubrique « Archives », 27 octobre 1991 (en ligne : https://www.lemonde.fr/archives/article/1991/10/27/plan-de-redressement-pour-nicolas-schlumberger_4039789_1819218.html, consulté le 12 avril 2019).

A.T, « Pour sauver la gare : la guerre est déclarée », *L'Alsace*, avril 1992 (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm, consulté le 1^{er} décembre 2018).

BECHLER Céline, « En attendant de voir passer le train », *L'Alsace*, rubrique « Guebwiller actu », 27 juin 2010 (en ligne : http://florirail.free.fr/Presse/2010/alsace_27_juin_2010BIS.pdf, consulté le 21 avril 2019).

BIRGAENTZLE Thomas, « Mise au point de Thomas Birgaentzle », *L'Alsace*, rubrique « Courrier des lecteurs », 17 mai 2006 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2006/alsace%2017-5-06.htm>, consulté le 3 décembre 2018).

BISCHOFF Pierre, « Rail : l'Alsace donnera-t-elle l'exemple ? », *L'Alsace*, rubrique « Courrier des lecteurs », 4 mai 1996 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1996/L%27Alsace%2004%2005%2096.jpg>, consulté le 1^{er} décembre 2018).

BISCHOFF Pierre et Jean-Luc CHATEAUDON, « FloriRail : “Un beau gâchis en perspective” », *L'Alsace*, rubrique « Encart publié dans le journal », 22 novembre 1991 (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm, consulté le 1^{er} mai 2019).

CARDIA Stéphane, « Transport : maintenir la pression pour rouvrir la voie ferrée », *L'Alsace*, 14 septembre 2014 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2014/Alsace%2014%2009%2014%20%281%29.jpg>, consulté le 3 décembre 2018).

COUSIN Edouard, « Jean-Claude Delbarre monte au créneau », *L'Alsace*, 26 octobre 2001 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2001/L%27Alsace%2026%2010%2001.JPG>, consulté le 2 décembre 2018).

FLORIRAIL, « Pour la promotion du rail en Alsace, FloriRail en appelle aux élus », *L'Alsace*, rubrique « Encart publié dans les colonnes du journal à la demande de l'association », 2 octobre 1991 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1991/Article%2002%2010%2091.jpg>, consulté le 1^{er} décembre 2018).

FORTIER Jacques, « L'option tram-train envisagée entre Guebwiller et Bollwiller », *L'Alsace*, 26 septembre 2017 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2017/L%27Alsace%2026%2009%2017.jpg>, consulté le 3 décembre 2018).

FRUHINSHOLZ Bernard, « Retour du train : une si longue attente... », *Dernières nouvelles d'Alsace*, rubrique « Locale », 29 janvier 2019 (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm, consulté le 13 avril 2019).

- G.G, « Tout le monde descend ! », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 26 juillet 1997 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1997/DNA%2026%2007%2097.jpg>, consulté le 1^{er} décembre 2018).
- GUILLOTEAU Elise, « FloriRail : la draine sur la bonne voie », *L'Alsace*, 26 juin 2013 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2013/L%27Alsace-24-06-13-2.jpg>, consulté le 24 avril 2019).
- GUILLOTEAU Elise, « Plein d'entraide pour le train », *L'Alsace*, rubrique « Guebwiller et environs », 21 septembre 2009 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2009/LAlsace21-09-2009.pdf>, consulté le 21 avril 2019).
- HAEFFELÉ Jean-Marie, « “FloriRail” sur la voie de la sauvegarde », *L'Alsace*, 19 avril 1991 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1991/L%27Alsace%2019%2004%2091.jpg>, consulté le 30 novembre 2018).
- HARTMANN Serge, « SOS voie ferrée », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 24 janvier 1992 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1992/DNA%2024%2001%2092.jpg>, consulté le 7 avril 2019).
- HP, « Une ministre sur la voie », *L'Alsace*, 3 mai 1998 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1998/1998-5-3-voynet1.jpg>, consulté le 3 mai 2019).
- JPM, « Au train où vont les choses », *L'Alsace*, novembre 1997 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/1997/Au%20train%20o%F9%20vont%20les%20choses.JPG>, consulté le 1^{er} décembre 2018).
- KAREL Victoria, « 20 ans, un âge pour croire à son rêve : le retour du train à Guebwiller », *L'Alsace*, 12 juin 2011 (en ligne : http://florirail.free.fr/Presse/2011/1-Alsace_12_juin_2011-2.jpg, consulté le 3 décembre 2018).
- KOELBEL Valérie, « Le bout du tunnel ? », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 24 août 2012 (en ligne : http://florirail.free.fr/Presse/2012/DNAloc_24-08-2012.jpg, consulté le 26 avril 2019).

- LHABITANT Justine, « Le train comme priorité », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 19 décembre 2012 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2012/DNA-19-12-12.pdf>, consulté le 3 décembre 2018).
- SCHMITT HOHENADEL Gabrielle, « L'option tram-train confirmée ! », *L'Alsace*, 6 février 2018 (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm, consulté le 3 décembre 2018).
- SCHMITT HOHENADEL Gabrielle, « Une motion pour le retour du train », *L'Alsace*, 26 septembre 2012 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2012/Alsace26.09.12.jpg>, consulté le 1^{er} décembre 2018).
- TAQUARD Mathieu, « Train : l'étude présentée lundi », entretien réalisé par Elise Guilloteau, 20 septembre 2017, *Dernières nouvelles d'Alsace* (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2017/DNA%2020%2009%2017.JPG>, consulté le 1^{er} mai 2019).
- TAQUARD Mathieu, « Questions à... Mathieu Taquard », entretien réalisé par Céline Bechler, 12 mars 2010, *L'Alsace* (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2010/Alsace-12mars-2010.jpg>, consulté le 24 avril 2019).
- TAQUARD Mathieu et Marc JUNG, « Ligne Bollwiller-Guebwiller FloriRail : Une précision, deux visions », *Dernières nouvelles d'Alsace*, rubrique « Courrier des lecteurs », 23 septembre 2017 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2017/DNA%2023%2009%2017.pdf>, consulté le 1^{er} avril 2019).
- V.K, « Le ton monte », *Dernières nouvelles d'Alsace*, 24 juin 2011 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Presse/2011/DNA24-06-2011.jpg>, consulté le 29 avril 2019).
- VOUAUX Anne, « Il les a compris », *L'Alsace*, 27 avril 1999 (en ligne : http://florirail.free.fr/menu_general.htm, consulté le 15 novembre 2018).
- WOLFF Jean-Marie, « Une onéreuse réhabilitation », *L'Alsace*, rubrique « Courrier des lecteurs », 30 mars 2007 (en ligne : http://florirail.free.fr/Presse/2007/Une_on-reuse_r-habilitation%5b1%5d.jpg, consulté le 3 mai 2019).

Documents officiels

FLORIRAIL, « Statuts de l'association », 2005 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Association/Statuts.htm>, consulté le 1^{er} mai 2019).

FLORIRAIL, « RÉGIONALES : 30 mars 2004 », sur *FloriRail*, http://florirail.free.fr/menu_general.htm, 30 mars 2004, consulté le 22 avril 2019.

FLORIRAIL, « FloriRail réagit », sur *FloriRail*, http://florirail.free.fr/menu_general.htm, 5 mars 2004, consulté le 17 avril 2019.

FLORIRAIL, « FloriRail Infos n°1 », 1992 (en ligne : <http://florirail.free.fr/florirail%20info/1.pdf>, consulté le 6 avril 2019).

FLORIRAIL, « FloriRail Infos n°2 », 1992 (en ligne : <http://florirail.free.fr/florirail%20info/1.pdf>, consulté le 7 avril 2019).

FLORIRAIL, *Ligne de Bollwiller à Guebwiller, passage à niveau n°4, franchissement de la route départementale 83*, 2016 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Etudes/2016/Etude%20PN%204%20RD%2083%20FloriRail%20006%2016.pdf>, consulté le 26 avril 2019).

RÉGION ALSACE, « Comité de ligne Colmar-Mulhouse », lors de la rencontre *Comité de ligne*, Raedersheim, 22 juin 2011 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Etudes/2011/Pr%20E9sentation%20CLAL%20CMR%20MSE%20et%20PN%20BOL%20GUE%2022%2006%2011.pdf>, consulté le 18 avril 2019).

RÉGION GRAND EST et David VALENCE, « Restitution de l'étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller », *Compte-rendu synthétique*, Maison de la Région à Strasbourg, 25 septembre 2017 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Etudes/2017/CR%2025%2009%2017.pdf>, consulté le 20 avril 2019).

SYSTRA, *Étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller*, Maison de la Région à Strasbourg, Région Grand Est, 2017 (en ligne : <http://florirail.free.fr/Etudes/2017/TTGB%20-%20r%20E9union%20publique%2025%2009%2017.pdf>, consulté le 20 avril 2019).

Divers

CONRAD Vincent, « Le petit train du Florival : passé, présent et futur d'une ligne qui ne veut pas mourir », Conférence, Salle de l'ancienne gare à Lautenbach, 16 mars 2019.

Table des illustrations

Page de garde : Gare de Guebwiller. Source : Guidoni Gislain	
Figure 1 : Localisation de la ligne Bollwiller-Guebwiller par rapport au réseau de TER dans le Haut-Rhin. Source : Page Wikipédia "TER Alsace", modifié par Gislain Guidoni.....	12
Figure 2 : Schéma de la ligne Bollwiller-Lautenbach. Nous pouvons voir le grand nombre d'embranchements particuliers pour les industries. Source : Loeffler Norbert, « <i>La ligne de chemin de fer Bollwiller-Lautenbach</i> ».	18
Figure 3 : La contraction du réseau ferré est bien visible sur le long-terme. À partir de la création de la SNCF, celui-ci est entré dans une logique de rationalisation. Source : Donada Emma, « Ces cartes montrant le rétrécissement du réseau ferré sont-elles justes ? », <i>Libération</i> , 22 novembre 2018.	21
Figure 4 : Une rame Régiolis personnalisée aux couleurs de l'Alsace, permettant aux usagers de voir que le conseil régional d'Alsace était derrière ce train. Source : article Wikipédia sur le Régiolis.	45
Figure 5 : Budget de la Région Grand Est en 2019. Nous pouvons voir le poids du budget consacré aux mobilités en comparaison de « <i>Jeunesse-emploi-formation</i> » qui regroupe des compétences variées. Source : RÉGION GRAND EST, « Le budget 2019 », sur <i>Grand Est</i> , https://www.grandest.fr/le-budget/ , 2019.....	46
Figure 6 : En 1997, la desserte Bollwiller-Guebwiller était intégrée dans les plans de développement à long terme du réseau de tram-train de Mulhouse. Le projet fut annulé. Source : Pierre Bischoff, et David Schengel, <i>1991-2016 FloriRail : 25 ans de combat pour le retour du train dans le Florival</i> , p.34.	49
Figure 7 : Carte des COREST dans la Région Grand Est. Source : Page « COREST » sur le site de la Région Grand Est.	53
Figure 8 : L'action mentionnée par Mathieu Taquard (à gauche) sur une draisine avec Jean-Marie Bockel (à droite). Le maire de Guebwiller est de dos à gauche. Source : Journal <i>L'Alsace</i> le 12 juin 2011.....	75
Figure 9 : Les illustrations de l'article concernant cette manifestation montrent une union locale en faveur du train alors que l'heure est cruciale. Source : Article des <i>Dernières nouvelles d'Alsace</i> du 14 septembre 2014.	80
Figure 10 : Répartition des financements ferroviaires dans le contrat de plan État-Région Alsace 2015-2020. Nous pouvons voir que d'autres collectivités de grande taille participent. Source : CPER, p.41	102

Table des matières

Remerciements	2
Sommaire	3
Introduction	4
Chapitre 1 : La ligne Bollwiller-Guebwiller, l'association FloriRail et les rapports passés entre l'échelon local et l'échelon national	13
I. L'évolution des relations entre le local et la société de chemin de fer : d'un rapport de force égal à l'impuissance	14
A) <i>Du XIXe au XXe siècle, l'évolution des relations entre le national et le local : puissance des industries et nationalisation du réseau ferré.....</i>	<i>14</i>
1. Les débuts du chemin de fer et les rapports de force entre les sociétés privées et les élites locales	14
2. La nationalisation et la rationalisation du réseau, un changement dans l'équilibre des relations	18
B) <i>Fermetures inévitables et impuissances des acteurs locaux.....</i>	<i>21</i>
1. Des élus mobilisés, mais impuissants	21
2. Des industries affaiblies et pour qui le transport de marchandises par trains ne va plus de soi.....	24
II. L'émergence de l'association d'usagers dans la défense d'une ligne ferroviaire	26
A) <i>La diversité des membres d'une association d'usagers.....</i>	<i>27</i>
1. Entre militants associatifs et passionnés des transports ferroviaires	27
2. Des coalitions locales des défenseurs du train qui rassemblent des personnalités de premier ordre	30
B) <i>Des associations qui s'imposent en interlocuteurs officiels des pouvoirs publics</i>	<i>33</i>
1. Des revendications larges qui convergent vers un maintien d'un service public ferroviaire	33
2. Une neutralité politique affichée et revendiquée.....	36
3. Des associations reconnues comme interlocuteurs officiels par les Régions.....	38
Conclusion du premier chapitre	41
Chapitre 2 : Influencer la politique régionale du transport ferroviaire : réseaux d'alliances et mobilisations collectives locales	43
I. La régionalisation du transport ferroviaire, une nouvelle opportunité d'action locale pour les acteurs locaux	44
A) <i>La Région, nouvelle autorité organisatrice des TER.....</i>	<i>44</i>
1. Le transport ferroviaire est une compétence de premier plan pour les Régions	44
2. Les acteurs locaux se tournent vers la Région pour faire valoir leurs souhaits..	48
B) <i>Un mode de gestion qui cherche à favoriser l'intérêt local : l'instauration des comités de ligne.....</i>	<i>50</i>

1.	Des comités créés pour pallier le manque de prise en compte de l'opinion des usagers	50
2.	Des lieux de discussion et de débats entre usagers et pouvoirs publics	53
II.	La diversité des acteurs locaux susceptibles de vouloir influencer la politique régionale pour les TER.....	56
A)	<i>Les élus locaux, premiers demandeurs du train</i>	57
1.	Le maire veut rendre sa commune attractive et défendre le service public	57
2.	La communauté de communes amplificatrice des revendications	59
B)	<i>Les associations militantes écologiques logiquement en faveur des transports collectifs</i>	62
1.	Une convergence des buts entre les deux types de collectifs	62
2.	Ces associations militantes possèdent leurs propres relais politiques	65
C)	<i>Les conseillers régionaux, destinataires et relais des demandes de ces acteurs...</i>	67
1.	Les destinataires des revendications en faveur du train	67
2.	Les conseillers régionaux portent les revendications au sein du conseil régional	70
III.	Les moyens d'influence de la coalition locale en faveur du train vers le conseil régional.....	72
A)	<i>Des mobilisations locales entre lobbyings et actions collectives</i>	73
1.	Des actions collectives atypiques pour attirer l'attention.....	73
2.	Un lobbying mené par les acteurs favorables au train vers la Région	76
B)	<i>L'importance des contrats de plan État-Région pour les mobilisés et les mobilisations</i>	78
1.	Un regain de mobilisation locale en faveur d'une ligne en amont des négociations.....	78
2.	L'objectif : convaincre le président du conseil régional en première ligne des négociations.....	82
	Conclusion du deuxième chapitre	85
	Chapitre 3 : La Région, maîtresse des horloges de la politique régionale du transport ferroviaire	87
I.	Les limites de la mobilisation de la coalition locale en faveur du train	88
A)	<i>La faible prise en compte de l'opinion des usagers et des élus</i>	88
1.	Le train, un sujet qui requiert des savoirs techniques.....	88
2.	Des limites institutionnelles à la participation des usagers dans les comités de ligne	91
B)	<i>Des revendications locales brouillées qui atteignent difficilement les pouvoirs publics</i>	94
1.	Le train, créateur de désaccords politiques au sein d'un territoire.....	94
2.	Le sentiment d'impuissance de la coalition en faveur du train qui ne peut pas influencer l'agenda régional.....	96

II. Des contraintes extérieures qui s'imposent aux acteurs locaux	99
A) <i>L'affaiblissement organisé du territoire et de ses militants dans un ensemble plus vaste</i>	100
1. Une mise en concurrence pour financer des projets d'intérêt local	100
2. Une ligne ferroviaire traverse un territoire découpé administrativement.....	103
B) <i>Les restrictions budgétaires imposées aux Régions et la recherche de la rentabilité</i>	106
1. La rentabilité d'une ligne, critère d'action régionale dans les TER.....	106
2. Des Régions dépendantes de la volonté de l'État et de la SNCF.....	109
Conclusion du troisième chapitre	111
Conclusion générale	114
Annexes	120
Annexe 1 : Liste des entretiens menés	120
Annexe 2 : Notes prises lors de l'assemblée générale de FloriRail le 26 janvier 2019 à la maison des associations de Guebwiller	120
Annexe 3 : Notes prises lors de la conférence « Le petit train du Florival : passé, présent et futur d'une ligne qui ne veut pas mourir » à la salle de l'ancienne gare à Lautenbach, le 16 mars 2019	123
Annexe 4 : Extrait d'entretien avec Philippe Richert sur la répartition des compétences entre la Région et l'État.....	124
Annexe 5 : Extrait d'entretien avec Marc Jung sur la possible contribution financière de la communauté de communes du pays de Guebwiller à la réouverture de la ligne	126
Annexe 6 : Extrait d'entretien avec la direction des transports de la Région Grand Est à propos de l'influence extérieure en direction de l'administration.....	128
Bibliographie.....	132
Ouvrages généraux	132
Travaux de recherche	133
Articles de presse	134
Rapports et documents officiels	136
Sources sur la ligne Bollwiller-Guebwiller	137
<i>Ouvrages et travaux de recherche</i>	137
<i>Articles de presse</i>	137
<i>Documents officiels</i>	143
<i>Divers</i>	144
Table des illustrations	145
Table des matières	146
Résumé	149

Résumé

Ce mémoire de recherche porte sur l'action publique des Régions françaises en matière de transport ferroviaire de voyageurs, et sur la façon dont des acteurs locaux peuvent influencer cette politique. En partant d'une étude historique et détaillée du projet de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller en Alsace, l'objectif est de montrer que l'alliance d'associations d'usagers et d'élus locaux va revendiquer une meilleure desserte ferroviaire sur son territoire. Ces mobilisations locales permettent de voir comment la Région peut être réceptive à ces revendications tout en favorisant l'expression des demandes des usagers dans le processus décisionnel. L'étude de ces relations permet néanmoins d'observer que le conseil régional tend à garder la main mise sur le processus décisionnel, et que le contexte d'austérité budgétaire le pousse à agir selon son propre chef, sans forcément prendre en compte des demandes locales.

Mots clés : transports ferroviaires, Région, SNCF, association d'usagers, élus locaux, lobbying, démocratie participative, action publique régionale.

Abstract

This thesis focuses on the public action of the French Regions in rail transport, and on the way in which local actors can influence this policy. Starting from a historical and detailed study of the project to reopen the Bollwiller-Guebwiller line in Alsace, the aim is to show that the alliance of user associations and local politicians will demand a better rail service on his territory. These local mobilisations make it possible to see how the Region can be open to these claims while promoting the expression of user requests in the decision-making process. However, the study of these relations also shows that the regional council tend to retain control over the decision-making process, meanwhile the context of austerity pushes it to act on its own, without necessarily taking into account local requests.

Key words: rail transport, Region, SNCF, user association, local politicians, lobbying, participatory democracy, regional public action.