



Rapport réalisé par  
Vincent CONRAD  
Textes et photos de l'auteur

**Août 2006**

# **ETAT GENERAL DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DU FLORIVAL**

**BOLLWILLER – SOULTZ – GUEBWILLER -  
HEISSENSTEIN  
(Haut-Rhin)**

# INTRODUCTION

Construite en 1870 de Bollwiller à Guebwiller, puis prolongée en 1884 vers Lautenbach, la ligne de chemin de fer du Florival, longue de 13 kilomètres, a connu ses heures de gloire au début du XXe siècle. Elle desservait au départ de Bollwiller, les villes de Soultz, Guebwiller, Buhl et Lautenbach. A Guebwiller il y avait trois gares. La gare de marchandises située à l'entrée de la ville, la gare de voyageurs un peu plus haut et la gare « mixte » du Heissenstein en haut de la ville.

Le déclin progressif du trafic à partir des années cinquante a conduit à la fermeture puis la dépose d'une partie des voies entre Lautenbach et la gare du Heissenstein en 1974. Le reste du tronçon (8,7 km) a été exploité pour le fret et à titre exceptionnel seulement pour des dessertes voyageurs, jusqu'en 1992, date de cessation de tout trafic.

Le dernier train ayant circulé sur la ligne est un lourd train de désherbage au courant de l'année 1996.

La ligne n'est pas déclassée et est encore physiquement présente bien que tous les passages à niveaux qu'elle comportait aient été démontés.

Depuis 1991 l'association Florirail lutte pour une remise en état de la ligne et une reprise du trafic voyageurs, en s'appuyant sur le succès de la modernisation des lignes des vallées voisines de Thann et Munster qui ont vu leur fréquentation augmenter sensiblement grâce à des horaires bien adaptés et à des dessertes nombreuses. Le potentiel d'usagers dans la vallée du Florival est au moins équivalent à celui de ses voisines.

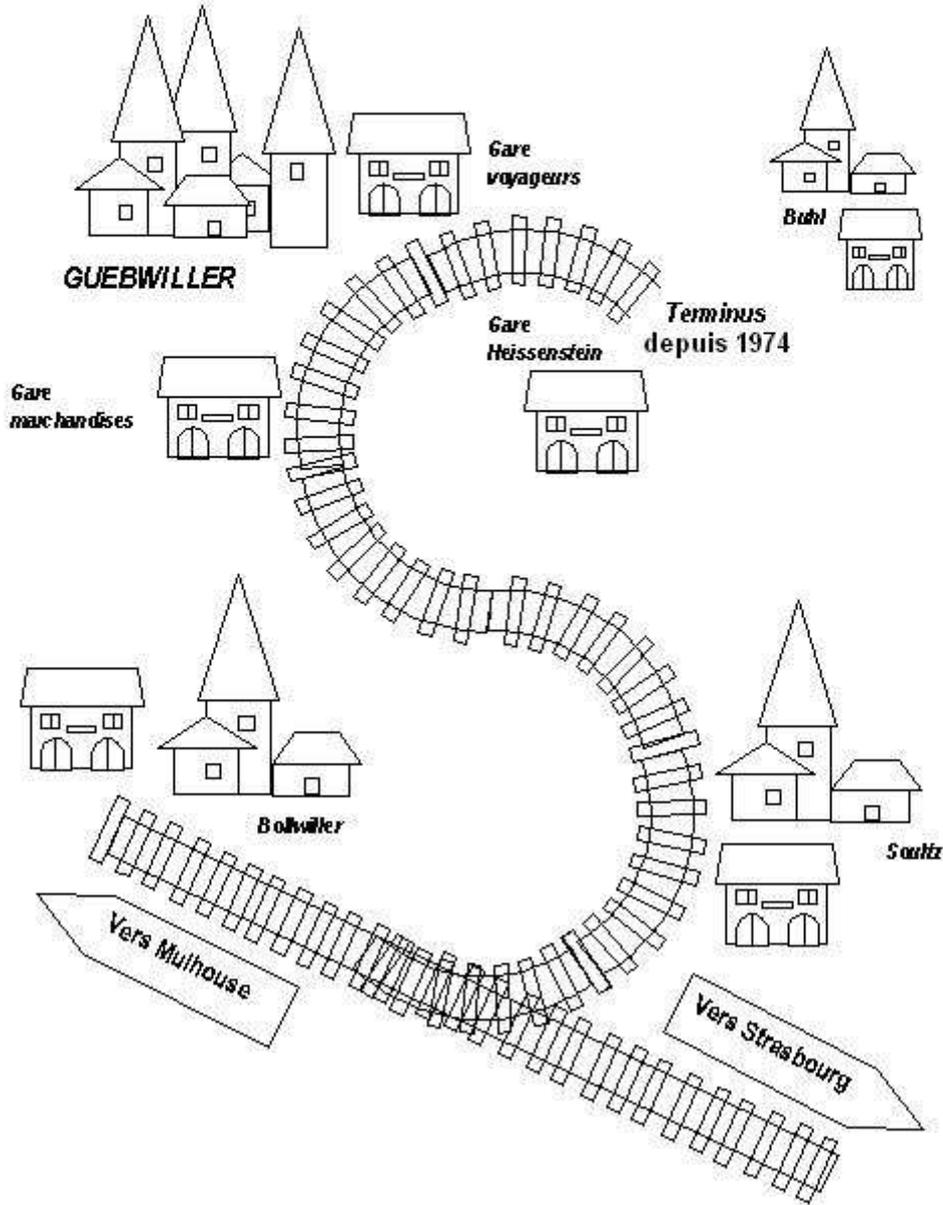
Malgré une première étude, bientôt suivie d'une étude complémentaire programmée en 2007, aucune avancée n'a été constatée et, pire encore, la voie se dégrade progressivement alors qu'il est du devoir de RFF de l'entretenir. Le chiffre d'affaire généré en 2006 par cette ligne l'a été grâce à la dépose aussi scandaleuse que discrète, d'une partie des voies de garage et d'évitement des gares du Heissenstein et de Guebwiller marchandises.

Ce reportage photo a pour vocation de donner un état général de la ligne en Août 2006. Il vient en complément de celui réalisé par le même auteur neuf ans plus tôt en Août 1997.

Schéma de la ligne 8d de Bollwiller au Heissenstein depuis la dépose de l'extrémité de la voie en 1974.  
Longueur : 8,7 Km



Lautenbach



## 1° La gare de Bollwiller



Le quai de départ de la ligne de Guebwiller en gare de Bollwiller. La ligne longe la grande ligne Mulhouse – Strasbourg pendant quelques centaines de mètres. Les rails sont enfouis sous les herbes folles.

Le quai de départ de la ligne de Guebwiller en gare de Bollwiller. Vue en direction de la gare. Bien que très fréquentée par les nombreux voyageurs qui viennent prendre le train ici, la gare n'a plus de trafic marchandise et présente un état d'abandon



## 2° Embranchement vers le Florival



Direction Bollwiller : Proximité de la grande ligne. Quelques mètres avant la traversée d'un dernier petit chemin de campagne



Direction Bollwiller : On voit les caténaires de la ligne Mulhouse - Strasbourg

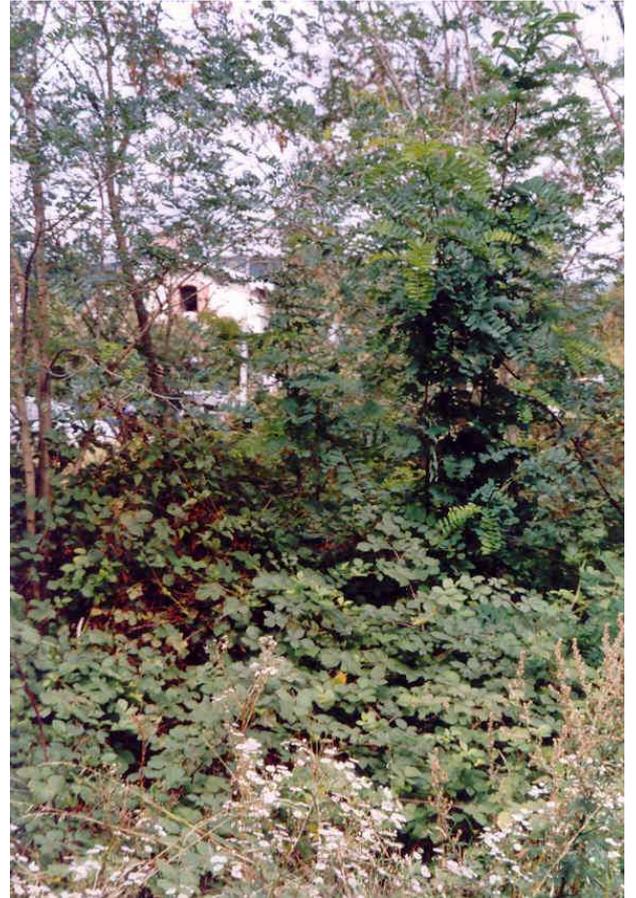


Direction Sultz : Trois vues successives.  
Nous sommes sur la portion de voie située entre la grande ligne Mulhouse – Strasbourg et la Nationale 83 dont la traversée nécessiterait la réalisation d'un pont rail-route pour des questions de sécurité.

La nature reprend progressivement ses droits sur cette voie qui n'a pas vu passer de train depuis 10 ans.

Si la voie est par endroit simplement couverte de ronces et de mauvaises herbes, ailleurs c'est plus problématique avec une végétation d'arbres et arbustes.

### 3° Entrée de Sultz



Deux vues prises au même endroit. La première en direction de Bollwiller, l'autre en direction de Sultz. Sous cette jungle impénétrable à moins de 5 mètres de la route, les rails sont encore là. On distingue la maison du garde barrière et un panneau de signalisation. Plusieurs endroits de la ligne sont dans cet état et un débroussaillage devient urgent



Direction Sultz : La jungle impénétrable franchie, la situation semble nettement s'améliorer (merci aux ateliers municipaux de la ville de Sultz !)  
La maison du garde barrière est toujours là mais plus de passage à niveau. Il ne reste que les clôtures latérales.

## 4° Sultz



Direction Guebwiller : Entrée de l'ancienne gare de Sultz et accès à la halle de marchandises, aujourd'hui disparue



Direction Bollwiller : Un autre passage à niveau plus proche de la gare. Au loin on voit la jungle des photos précédentes...



Deux vues de la gare de Sultz rachetée par un particulier qui l'a entièrement réaménagée.

Si la ligne reprendra du service un jour, la gare de Sultz est définitivement à la retraite et il faudra en construire une nouvelle !



Direction Guebwiller :

Nous sommes juste à la sortie de la gare de Sultz. Le débroussaillage est très récent. Il y a quelques mois, c'était un fouillis inextricable de ronces et de buissons. Qui donc a eu cette heureuse initiative qui nécessiterait une généralisation sur l'ensemble de la ligne ?

Direction Bollwiller : La voie ferrée est également débroussaillée de ce côté. C'est bien plus joli.



## 5° Quartier de la Winkelmann et Zone industrielle de Sultz



Direction Bollwiller :  
Deux photos prises près du quartier de la Winkelmann à Sultz. Les herbes folles ont de nouveau envahi la voie. Les aiguillages conduisent vers l'embranchement de la zone industrielle de Sultz d'où est prise la photo.

Zone Industrielle de Sultz :  
Détail d'une traverse en bois sur l'embranchement industriel. De nombreuses autres traverses sont hélas dans le même état tout au long de la ligne.





Direction Guebwiller : Passage à niveau de Sultz en croisement avec la route d'Issenheim. A droite on devine le départ de l'embranchement industriel de Sultz, ancien port d'attache du TZI, le Train de la Zone Industrielle, mis en place par Florirail. Les rails sont juste envahis d'un peu d'herbe. Ca ne va pas aller en s'arrangeant du côté de Guebwiller...





Direction Soultz : Vue depuis la sortie de Guebwiller au niveau du « chemin noir ». Les rails n'ont pas été déposés, il est peut être utile de le rappeler !

Direction Soultz : Le passage à niveau du Chemin noir. La broussaille envahi la voie sur une dizaine de mètres.

Les barrières encore présentes en 1997 ont été retirées. La signalisation de voie est toujours présente.



## 6° La gare de marchandises de Guebwiller.



Direction Guebwiller : L'accès à l'ancienne gare de marchandises est relativement dégagé. Le débroussaillage a été réalisé... pour mieux accéder aux voies en vue de leur démontage !!

Certaines zones de voie sont encore bien envahies...

Direction Sultz : Une vieille commande d'aiguillage témoigne de l'activité qui régnait ici il y a encore 50 ans.

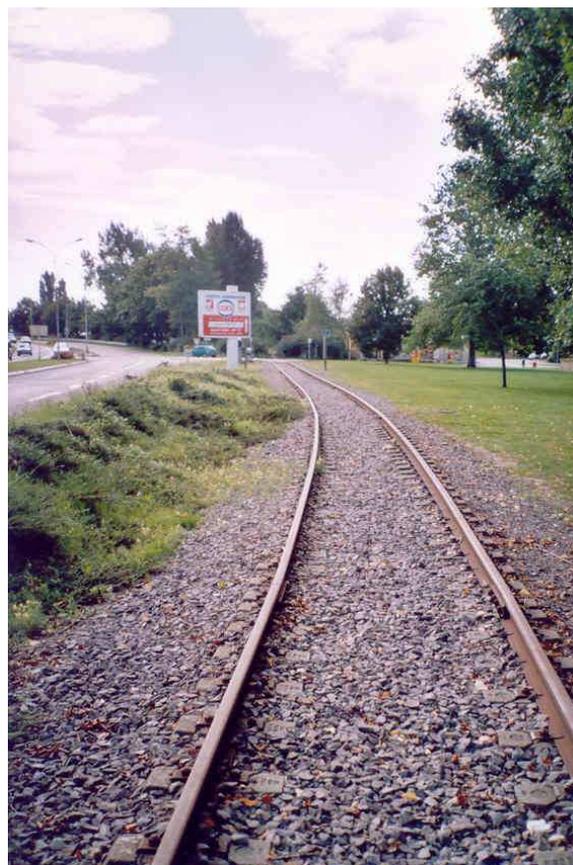




Direction Soultz :  
Emplacement de  
l'ancienne gare de  
marchandises. Le  
contraste est fort  
entre la voie au  
premier plan, qui a  
fait l'objet d'une  
rénovation à la fin  
des années 80  
avec des traverses  
en béton et la  
broussaille un peu  
plus loin...



Direction Soultz : Entrée de la gare de  
Guebwiller. Les plantes d'ornement se font un  
peu trop envahissantes



Direction Soultz : Probablement le seul endroit en parfait  
état de la ligne. On pourrait croire qu'un train y passe tous  
les jours ! Ce tronçon a fait l'objet d'une rénovation  
complète à l'occasion de l'aménagement du carrefour à la  
fin des années 80.

## 7° L'entrée de la vallée du Florival.



Direction Heissenstein, avant le carrefour de la route d'Issenheim. Le jour où toute la ligne sera aussi belle...



Direction Soultz : Le pont qui traverse la Lauch avant le carrefour de la route d'Issenheim. Un des rares ouvrages d'art de la ligne qui aura besoin d'une bonne rénovation.



Direction Heissenstein : L'accès à la gare de Guebwiller semble de plus en plus difficile et on se demande si la voie est encore là !

## 8° La gare de Guebwiller



Magnifiquement restaurée par la Ville de Guebwiller et parfaitement intégrée dans l'environnement urbain de la ville basse, la gare de Guebwiller est prête à reprendre du service !





Gare de Guebwiller : La voie est cachée par l'herbe et les quais sont décorés à la mode exotique. La végétation et le ciel menaçant de la première photo donnent l'impression de se trouver sur une ancienne voie ferrée à Madagascar. Cette impression est rehaussée par le style un peu « colonial » de la gare qui contrairement à celle de Bollwiller que l'Ecomusée à sauvé, a gardé tous ses accessoires et notamment son abri de quai.



## 9° Le long de la Lauch



Direction Heissenstein : Rail double et traverses métalliques sont caractéristiques de cette portion de voie qui longe la Lauch.

Direction Heissenstein : Au sortir de la gare de voyageurs de Guebwiller. La ligne est dégagée, mais l'on voit qu'il y a longtemps que le dernier train est passé !



Direction Heissenstein : Peu avant l'arrivée au terminus de la ligne. La voie longe la route. Il n'y a pas trop de broussailles, mais le ballast a disparu !



Direction Guebwiller : Une belle courbe qui suit la Lauch en redescendant vers la ville.



Direction Heissenstein : Seule la signalétique de circulation à destination des conducteurs est restée en place sur la ligne. Ici annonce du PN 17 à proximité de la rue du Général Lebouc.

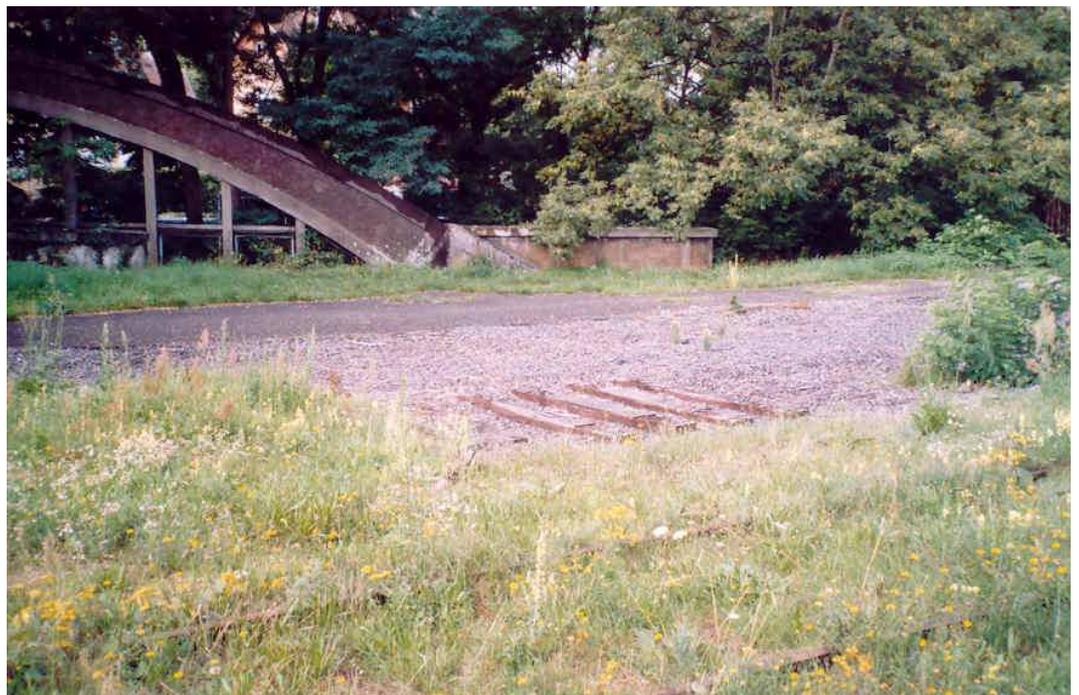
Direction Heissenstein : Une centaine de mètres avant le passage à niveau du Heissenstein, en raison de la pluie et des intempéries, le soubassement de la voie commence à s'effondrer dans la Lauch. Ce sont les rails qui soutiennent les traverses ! Il va falloir penser à faire quelque chose avant de retrouver la voie dans l'eau !



## 10° Terminus Heissenstein.



Terminus du Heissenstein : 3 vues qui montrent le scandale du démontage des voies de garage et d'évitement et dont les restes subsistent encore. La voie se perd dans une clairière à l'emplacement d'une gare disparue et autrefois très active. Photo du dessous, le pont de l'ancien embranchement qui desservait l'usine Schlumberger, un des derniers clients de la SNCF avant que celle-ci ne dénonce de façon unilatérale en 1992 tous ses contrats de fret dans la vallée



# CONCLUSION

Après plus de dix années d'absence totale de circulation sur la ligne, la voie ferrée se dégrade de plus en plus et son état est inquiétant. Même après un débroussaillage conséquent, plusieurs points restent des obstacles à une reprise rapide du trafic : De nombreuses traverses en bois sont pourries tout au long de la ligne, la voie a été noyée sous l'enrobé de la N 83 à l'endroit où les deux voies de circulation se croisent, le pont qui traverse la Lauch à l'entrée de Guebwiller a besoin d'une sérieuse remise en état et l'emprise de la voie le long de la Lauch entre la gare de Guebwiller et le terminus commence à se fragiliser.

Une reprise du trafic ne pourra être envisagée qu'après une rénovation d'une grande partie de la ligne dont les rails ont pour la plupart plus d'un siècle d'existence. Seule la portion de voie située au niveau du carrefour de la route d'Issenheim et qui a été rénovée au cours des années 80 peuvent facilement reprendre du service.

Cependant la voie existe toujours et son principal intérêt est de préserver l'emprise de l'appétit des promoteurs immobiliers et des adeptes des pistes cyclables. Sa dépose ne pourra être acceptée que si des travaux de rénovation sont programmés dans la foulée. Ces travaux demandés depuis longtemps par les élus et l'association Florirail devraient pouvoir se faire facilement étant donné le faible nombre d'ouvrages d'arts (Un pont à créer au niveau de la N83 et un pont à rénover à la traversée de la Lauch). Ces travaux dont l'utilité se justifie par le potentiel de voyageurs que présentent la vallée et les villages environnants et par le succès de ce mode de transport dans les vallées voisines, seraient un juste retour des choses pour les habitants du Florival qui chaque année contribuent par leurs impôts à financer des projets ferroviaires dont ils ne bénéficient pas.

Vincent CONRAD - Septembre 2006



Terminus Heissenstein : Peu à peu la végétation envahit la voie ferrée comme pour cacher le butoir de fin de voie qui met un terme définitif à la présence du chemin de fer dans le fond de la vallée. Lors de l'inauguration du prolongement de la ligne jusqu'à Lautenbach en 1884, un haut magistrat avait dit « Là où le train arrive il n'en repart plus... ». Il s'était bien trompé !