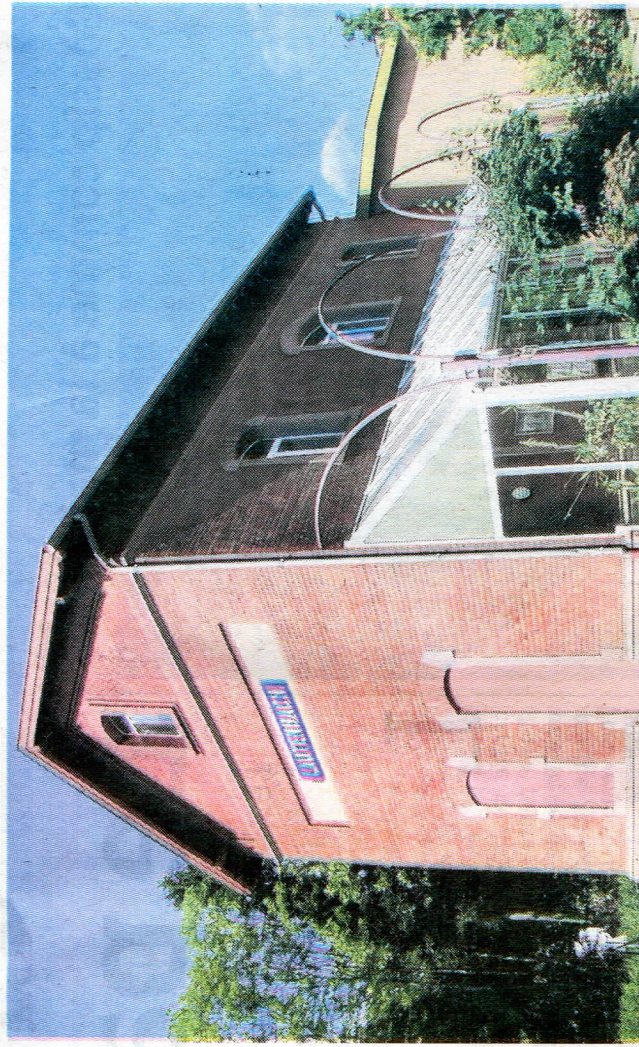


La gare de Lautenbach a servi de cadre au tournage de certaines scènes du film *Jules et Jim* en 1961 (la carte postale est datée de 1926). DOCUMENT REMIS

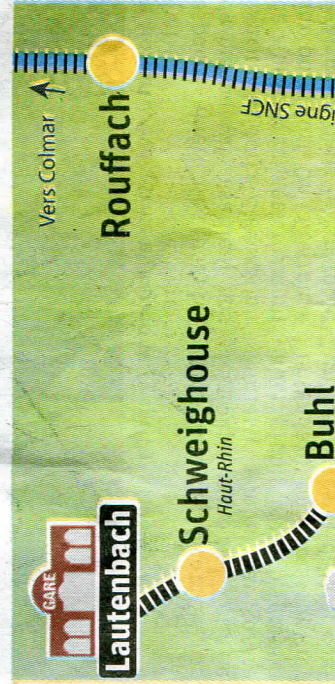


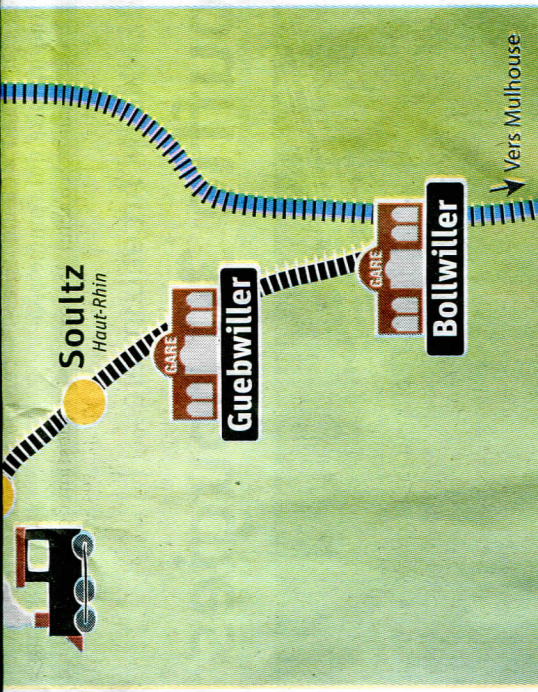
Les rails ont été attachés et le bâtiment transformé en salle polyvalente. PHOTO DNA — V. KOELBEL

GARES ET CHEMINS DE FER OUBLIES (6) Lautenbach – Guebwiller – Bollwiller

L'espoir du renouveau

L'essor de l'industrie a entraîné la construction de la ligne Guebwiller-Bollwiller à la fin du XIX^e siècle. Celui de la voiture et des transports routiers en a eu raison cent ans plus tard. Aujourd'hui cependant, les militants pour la réouverture de la ligne pensent atteindre leur but.





Six arrêts auparavant, plus que quatre dans le projet de la SNCF.

« Dans les années 1960, la plupart des trains circulaient à vide, avec seulement quatre cheminots à bord », se souvient Robert Zagala, ancien agent d'entretien à la SNCF. Les pertes d'exploitation et « la faible vitesse du tronçon terminal vers Lautenbach constituant un handicap face à la concurrence routière », selon Jean-Marc Dupuy (*), conduiront en 17 mars 1969. Ce jour-là, pour la dernière fois, un autorail De Dietrich quitte la gare de Guebwiller en direction de Lautenbach. Le trafic marchandises, lui, sera maintenu jusqu'en 1992.

Filatures, carrières et excursions en montagne
Le train du Florival est né de la formidable expansion économique de la vallée au XIX^e siècle. À cette époque de nombreuses usines y construisent, profitant de la force motrice des torrents. En 1835, les filatures Schlumberger emploient 1 000 ouvriers. La ville compte aussi des at-



À la gare de Guebwiller en 2010, une manifestation pour la réouverture. DOCUMENT REMIS

qu'au centre-ville, et une troisième gare sera construite pour desservir les usines à l'extrémité ouest. La voie ferrée sera enfin prolongée par l'administration allemande vers Buhl, puis Lautenbach en direction du Markstein (pour raisons militaires) en 1884. Le jour de l'inauguration de cette gare qui servira plus tard de

cadre au tournage du film *Jules et Jim*, un officiel dira : « Là où le train arrive, il n'en repart plus. » Il s'était bien trompé ! Aujourd'hui, les rails, toujours présents le long de la Lauch au centre de Guebwiller, disparaissent sous les herbes folles et la prairie fleurie que le conseil général a fait aménager à cet endroit. La ga-

pour obtenir sa réouverture. ■ VALÉRIE KOELBEL

► (*) Source : Jean-Marc Dupuy, Gares et tortillards d'Alsace, Editions L'Apert vagabonde, 2009.

A lire aussi : Le petit train du Florival, Vincent Conrad et Denis Lieber, Editions La Vie du rail, 2011.

Une annonce, cet automne ?

La visite de Philippe Richert à Guebwiller en juin dernier est un signe fort, estiment les militants pour le retour du train dans le Florival. Si les études préliminaires commencent cet automne, la ligne pourrait rouvrir en 2015.

C'ÉTAIT UNE RÉUNION informelle, presque en catimini, entre le président de région accompagné de sa directrice des transports, les représentants de l'association Florival qui milite depuis 1991 pour la réouverture de la ligne Guebwiller-Bollwiller et le conseiller général Alain Grappe. Ce jour-là, Philippe Richert s'est engagé formellement en faveur de la réouverture. Mais celle-ci doit encore être inscri-

ment économique, social et touristique de la vallée. La ville de Guebwiller qui s'étole compte tout de même trois lycées dont un hôtelier. Et le bassin de vie Guebwiller-Bollwiller représente 40 000 habitants. Le retour du train est une question de volonté et de bon sens », pointent les membres de l'association.

Le problème des passages à niveau
Du côté de la Région, on indique que « la réouverture de la ligne, une fois les études préliminaires achevées, pourra être envisagée au plus tôt en 2014-2015. A condition toutefois de régler le problème des passages à niveau sur lesquels la réglementation a été renforcée. L'aménagement de dénivelés pour le passage des voitures

reviendrait à tripler le coût des travaux qui passeraient de 20 à 60 millions d'euros... Impensable ! »

Du côté de Florival, on imagine une circulation à vitesse réduite dans les rues de Guebwiller, sans passages à niveau, ce qui reviendrait à réorganiser le plan de circulation automobile. Et pour qu'il y ait un tram-train ?

D'autres discussions portent sur l'emplacement de la future gare que la SNCF verrait bien à la sortie de la ville à côté du fast-food. « C'est totalement excentré, rétorquent les militants, et il y aurait un problème d'accès, de desserte et de parking. Pourquoi pas un arrêt à cet endroit, mais pas le terminus ! » Les débats sont loin d'être clos. ■