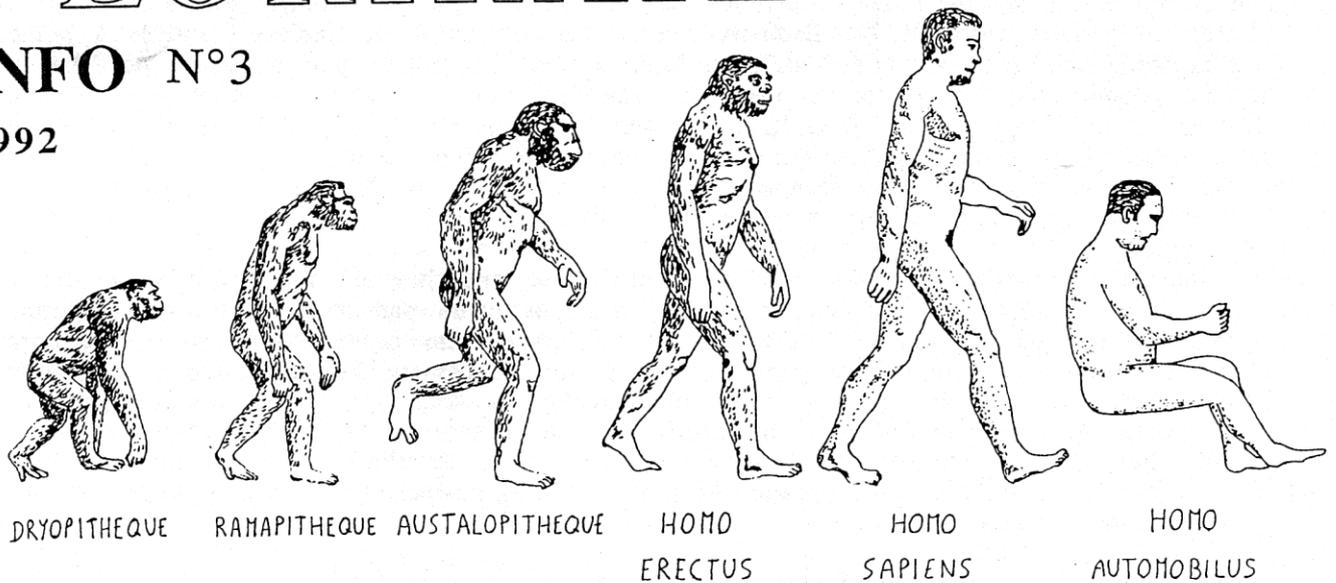


FLORIRAIL

INFO N°3

1992



Route ou Rail : faut-il (vraiment) choisir?

EZCURRA.D.

L'auto? Un formidable instrument de rapprochement et de découverte!. De nos jours, la voiture individuelle est devenue, dans nos contrées du moins, la chaussure de l'homme moderne et il serait bien difficile de s'en passer, reconnaissons-le! Mais il est tout aussi honnête de reconnaître que dans ces mêmes contrées, il reste beaucoup de va-nus-pieds: jeunes, personnes âgées ou ne disposant pas d'un budget nécessaire, ou tout simplement peu attirées par ce mode de locomotion (il en reste!) Par ailleurs, il est parfois bien agréable de se déchausser et de se faire conduire, lorsque la possibilité existe! Ce troisième numéro de FLORIRAIL info a l'ambition d'essayer de vous prouver, au travers de quelques considérations personnelles (mais largement partagées) que l'auto, ce n'est pas toujours le pied, et qu'elle le sera de moins en moins dans les temps à venir.

Le ton de ces lignes paraîtra peut-être léger à certains, et son contenu pas très sérieux (d'ailleurs, le rail, pour beaucoup de nos concitoyens, c'est de l'histoire ancienne)! Mais les apparences sont trompeuses. En effet, la situation actuelle du réseau ferroviaire dit "secondaire" est dramatique dans notre pays et ce qui se passe à Guebwiller est symptomatique à la fois de l'état de délabrement d'un service publique autrefois réputé (cf les doléances quasi-quotidiennes dans la presse au sujet de la SNCF) et de la mentalité de technocrates qui prennent de plus en plus de poids dans notre pays. Il est par ailleurs inadmissible que des usagers, des élus et des cheminots soient traités du haut de leur mépris par certains dirigeants régionaux de la SNCF, qui considèrent qu'ils n'ont pas de temps à perdre avec des interlocuteurs "secondaires" pour eux aussi. Pour ces dirigeants, la seule consigne semble être : "Les chiens aboient, la caravane passe". Et après le passage de cette caravane, les rails ne repoussent plus!

Auto-portrait

Le président de FLORIRAIL : un automobiliste averti et chevronné. Un permis de conduire passé quelques jours après ses 18 ans et depuis, des centaines de milliers de km passés au volant des véhicules les plus divers. Grand amateur de voitures modernes. Aucun compte personnel à régler avec la route, bien au contraire, un mode de communication qu'il apprécie et estime à sa juste valeur.

Automobiliste convaincu donc, mais devenu ferrophile...des ans. A l'instant précis de sa naissance à la maternité de Guebwiller, proche de la voie ferrée, le premier train de la journée quittait la gare. Imprégnation? Peut-être! Souvenirs de départ en vacances en train au départ de Guebwiller, ses parents n'ayant pas de voiture. Autre souvenir : celui des vieux autorails De Dietrich bondés de voyageurs et, quelques années à peine plus tard, celui des autobus SNCF de "substitution", circulant quasiment à vide! Par la suite, départ de Guebwiller et profond désintérêt pour le train, jusqu'en 1970. Cette année là, un inspecteur de la SNCF à la retraite commence à lui donner chaque semaine les numéros de "La vie du Rail", dont il conserve précieusement tous les numéros. A la mort de ce cheminot, il s'abonne à cette revue, dont il demeure un lecteur fidèle, malgré la "fercamisation" progressive de ladite revue.

Retour à Guebwiller en 1984 et depuis, utilisateur quotidien du rail, pour se rendre à son travail à Strasbourg (plus de 35.000 km parcourus par an). En outre, passionné d'aviation depuis toujours. Des dizaines de milliers de km passés dans les airs, à bord d'une trentaine de "liners" de types différents, du Dakota au Tristar. Donc : un intérêt ancien et très soutenu pour tout ce qui touche au transport, une grande expérience d'usager, et une conviction : **la route et le réseau ferroviaire secondaire ne font pas double emploi**, et doivent coexister et se développer en parfaite harmonie et synergie, pour le plus grand bienfait de la collectivité toute entière et des générations à venir!

Le chemin de fer en France : une copie à revoir!

Après les évènements que l'on sait, la constatation suivante devrait s'imposer à toute personne de bon sens : il sera de plus en plus difficile de s'en remettre uniquement à la route, dans les années à venir, pour assurer à la fois les déplacements de personnes et des marchandises. Mais la leçon suffira t'elle? On peut en douter. Il est tout aussi clair qu'il est plus qu'urgent de revoir la copie du Chemin de Fer dans notre pays, car au train ou vont les choses, il n'y aura bientôt plus de réseau secondaire, ni d'embranchements privés permettant la prise en charge de wagons "isolés". En effet, depuis quelques mois, on assiste à un gigantesque chantier de démolition des infrastructures ferroviaires déclarées "non-rentables". Ainsi, dans l'arrondissement, de Guebwiller, la ligne menant à Ensisheim et à la zone industrielle d'Ungersheim vient d'être déclassée, malgré une modernisation récente. **Et, sans l'intervention de nos élus, la ligne Bollwiller-Heissenstein aurait déjà passé à la trappe!** La SNCF n'est plus que l'ombre de ce qu'elle a été : un service publique digne de ce nom! D'un coté, des cheminots attachés pour la plupart au service publique et à un métier qui représente souvent pour eux une tradition familiale. Mais de plus en plus désabusés et démotivés! A l'autre extrémité, des technocrates-fonctionnaires, en d'autres termes des robocrates, parfaitement interchangeables, qui "font carrière" à la SNCF comme ils pourraient le faire ailleurs, où ils feraient mieux d'être, pour bon nombre d'entre eux! Une entreprise bien malade donc, victime à la fois de ces "ronds-de-cuir" mais également de tous ceux qui verraient d'un mauvais oeil un réveil du Rail.

Le réseau ferroviaire secondaire : la peau de chagrin.

Il y a quelques années à peine, il constituait un des réseaux les plus denses du monde. Progressivement modernisé, et avec les moyens informatiques puissants dont on dispose actuellement, il aurait pu devenir un gigantesque tapis convoyeur (comme c'est le cas en Suisse) permettant le transport des conteuneurs en toute sécurité et en toute fiabilité, d'une usine A à un utilisateur B. Exemple local : une bonne partie des machines-outils fabriqués par N. S. C. est destinée aux USA. Dans l'usine de Guebwiller, il existe un portique spécial permettant leur chargement sur des wagons. Au Havre, les containers sont déchargés directement sur les bateaux. Donc pas de rupture de charge. Par ailleurs, la durée de vie de ces machines est souvent de quelques dizaines d'années, donc sensiblement supérieure à celle d'un régime de bananes. Le facteur temps n'est pas critique, et une machine transportée par le rail, c'est toujours ça de moins sur les routes! Mais voilà, notre système de transport a été (des)organisé de telle sorte qu'il est moins couteux, pour une entreprise, de recourir à ces "messageries express" que constituent les poids lourds, plutôt qu'au train, moyen de transport intrinsèquement économique et sûr s'il en est!

Permis de conduire : à point ou saignant?

Sûres, nos routes le sont de plus, compte-tenu du nombre de véhicules en circulation. Des 16.000 morts/an des sixties, pour cinq millions de véhicules, on est passé à 10.000, pour un parc automobile cinq fois plus important. Les raisons de cette diminution spectaculaire : un réseau routier très amélioré, le port obligatoire de la ceinture, les limitations de vitesse, la sécurité passive des voitures (une Clio n'a plus rien à voir avec une Dauphine!). Mais, en dépit de ces "progrès" incontestables, il est difficile de passer sous la barre des 10.000 morts. Sans parler des centaines de milliers de blessés, dont de nombreux para et tétraplégiques/an? Le permis à point a franchi les barrages (routiers) et va entrer dans les mœurs. C'est une très bonne chose. Mais notre réseau routier n'est pas hermétique, et nombreux sont les chauffeurs étrangers, en particulier ceux de l'ancienne Europe de l'Est (de plus en plus nombreux), qui n'ont point encore de permis à point. Autre menace à venir : la drogue au volant! Elle rend la route moins monotone, surtout sur de longs parcours. A quand les analyses d'urine le long des routes par nos pandores?

Modes, slogans et bourrage de crane

Dans un contexte actuel de "productivisme", c'est-à-dire de fuite en avant de la production, rapidité et souplesse sont devenues des *must* en matière d'acheminement des marchandises. Le wagon "isolé", d'une gestion plus lente, est de ce fait de moins en moins sollicité, et les ferocrates n'ont aucune difficulté à convaincre nos industriels que tout ce qui pouvait être transporté autrefois par le rail peut l'être dorénavant par la route (comme si le contraire n'était pas également vrai...), que le transport par camion constitue pour eux un "stock sur pneu" (alors qu'un "stockage sur rail" peut tout aussi bien être envisagé!), etc.. Résultat : un monopole quasi-absolu de la route, une économie menacée de paralysie lorsque la circulation routière devient impossible, des routes surencombrées par des poids de plus en plus lourds (à quand les trains routiers?), des conducteurs de poids-lourds qui ressemblent de moins en moins aux routiers-sympa qui roulent-pour-nous de naguère (qui étaient et demeurent de vrais cheminots de la route!). Un métier harassant et violent, des emplois souvent précaires et sous-payés, une insécurité permanente pour eux comme pour les autres usagers de la route. Et, entre nous, faire tirer quelques malheureuses quarante tonnes sur des centaines, voire des milliers de km par un tracteur et un salarié, non seulement ce n'est pas une avancée sociale, c'est une aberration économique!

Entendu à France Inter (Marc Blondel de F.O.): *"Si les codes de la route et du travail étaient respectés par les routiers (et leurs employeurs), ça créerait 40.000 emplois!"* De cheminots? Les tarifs "poids lourds" seraient également beaucoup moins avantageux! Et s'il était tenu compte, dans le calcul de ces mêmes tarifs, de la dégradation des routes et des sites, de la pollution et autres nuisances, des accidents occasionnés par les PL, de la construction des déviations (qui, en détournant les flux de touristes et d'automobilistes locaux, sont dans bien des cas à l'origine de la désertification des bourgs et des villages) etc., nos industriels y regarderaient à deux fois avant de faire appel aux camions pour transporter des marchandises dont la vitesse d'acheminement n'est pas impérative.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, que de fois n'avons nous pas entendu dire : *"Tout le monde a sa voiture"* (l'un n'exclue pas l'autre : le choix d'un mode de transport n'est pas une option métaphysique, mais un accroissement des possibilités de déplacement) ou *"Plus personne ne prend le train"*, (à Guebwiller, effectivement, mais pour la raison très simple qu'il n'y en a plus) et, quant à la réouverture éventuelle d'un trafic voyageur dans notre vallée : *"Contre la SNCF, il n'y a rien à faire!"* (du ton qui devait être celui de nos ancêtres lorsqu'ils disaient : *"C'est la volonté du seigneur Untel, il faut s'incliner"*). Autre argument maintes fois entendu : *"Le train, c'est pas rentable!"*. Pour l'entreprise SNCF, qui mène une activité vestigiale et quasi-clandestine dans notre cité depuis plus de 20 ans, on a aucune peine à le croire! (Cette même société qui ferait bien, par ailleurs, d'expliquer ce qu'elle entend exactement par progrès et par partage!) Autre ritournelle : *"L a*

voiture, c'est la liberté, et puis c'est tellement pratique". "Plus la peine d'anticiper" enchaînent les industriels, "avec les camions, on peut s'y prendre au dernier moment pour nos approvisionnements ou nos expéditions". L'auto et le camion à outrance? : la pente glissante qui mène au moindre effort et à la facilité, à l'imprévoyance programmée et surtout à un individualisme forcené. "Les automobiles, écrit Serge Lepisco, ces asticots qui rongent le cadavre d'une société en décomposition..."

La vallée des camions.

Des chaussures, nos voitures particulières? Oui, mais également de gros souliers, et d'une sacrée pointure! Pour les ranger, des étagères ne suffisent pas! D'où le bituminage de centaines d'hectares de prés et de champs, aux abords de nos agglomérations, et permettant aux clients des supermarchés de se déchausser! Vu du ciel, de vraies marées noires qui s'étendent d'année en année de façon inquiétante. Du sol, le spectacle n'est guère plus réjouissant. Dans la vallée de Thann, par exemple, de la route, il est de plus en plus difficile d'apercevoir la montagne, ainsi que le relève un journaliste des DNA. En effet, la construction de nouvelles voiries est une incitation à la dispersion de l'habitat et la construction de zones d'activités, dévoreuses d'espaces "verts" et de sites. Le développement de ces lotissements et de ces zones industrielles nécessitent à leur tour la construction de nouvelles routes et de nouveaux parkings, et induisent l'installation de centres commerciaux en rase campagne. Résultats : une hypertrophie inquiétante des infrastructures routières, un allongement des distances et un recours obligatoire à la voiture individuelle pour le moindre déplacement.

La voiture individuelle et son grand frère, le camion, sont ainsi devenus les fruits mais également les principaux moteurs d'une société dont la consommation constitue la valeur suprême. D'une consommation source de gaspi et de gachis incroyable en temps, en espace et paysage, en combustible-fossile et en vie humaine. Cette image de la consommation-gaspillage a longtemps été celle des Etats-Unis. Et dans l'esprit de bien des gens, le modèle américain devrait être transposé à l'Europe de demain. La France deviendra une Nouvelle Californie, où les camions joueront enfin le rôle qui est le leur aux "States". Les cow boys sont déjà sur nos routes, on la vu récemment. Place donc aux nouveaux seigneurs de la route, dont les montures seront deux fois plus nombreuses d'ici l'an 2000. Dans cette perspective grandiose, la vallée de la Thur est destinée à devenir une gigantesque conduite forcée pour les 40 tonnes rejoignant le sud du pays. La vallée de Thann demain? : le Grand Camyon!

Ce siècle se termine comme il a commencé : la Belle Epoque est de retour! La guerre froide est finie. L'apocalypse nucléaire n'aura pas lieu. Certes, il y a quelques petits foyers de guerre chaude, par ci, par là, mais ce n'est pas bien grave. Bien sûr, il y a le chômage, mais c'est comme les accidents de la route, ce sont là des choses inévitables et on s'y habitue. D'accord, au dessus de nos têtes, l'atmosphère commence à donner des signes de faiblesse, mais inutile de dramatiser... Les enfants ont grandi. Insouciants, dans le vaste jardin, ils tournent inlassablement en rond au volant de leurs voitures et camions à pédale, écrasant les plates-bandes sur leur passage. A l'écart, d'autres enfants démontent les rails de leur petit train. Ce n'est plus de leur âge!

"Y a t'il un adulte dans ce pays?"

s'interroge Geneviève Jungensen dans "Pondération" le bulletin de la Ligue contre la violence routière dont elle est la présidente. Cette question, elle n'est pas la seule à se la poser...

- 0 -

FLORIRAIL, association pour la défense et la promotion de l'infrastructure ferroviaire du Florival, 4, rue des Boulangers, 68500 GUEBWILLER.