



Comme nous l'annonçons dans notre précédent bulletin, la première réunion du Comité de Pilotage de "l'étude de faisabilité pour la reprise du transport ferroviaire de la ligne BOLLWILLER-GUEBWILLER" s'est tenue le 26 Juin dernier, sous la présidence du premier vice-président du Conseil Régional d'Alsace, le sénateur Hubert Haenel. Cette étude, réalisée par SEMALY, propose quatre scénarios routiers (!) ainsi que les quatre scénarios ferroviaires représentés sur cette page et qui seuls nous intéressent, comme vous vous en doutez tous! Nous les commentons page suivante. Dans notre prochain bulletin (à paraître en décembre), nous vous donnerons de plus amples informations sur cette étude. Nous vous parlerons également d'un autre évènement marquant dans la vie de notre association : le transfert, le 12 septembre dernier, de notre petit train - le "TZI" - à l'Ecomusée de Haute-Alsace où, d'un coup de baguette magique, ou presque, il s'est transformé en "TCR", alias "Train du Carreau Rodolphe". En attendant, bonne lecture de ce FI 32.

Nous reproduisons ci-dessous des extraits d'un courrier que FLORIRAIL a adressé aux membres du Comité de pilotage de l'étude de faisabilité, ainsi qu'à plusieurs élus.

Guebwiller/Heissenstein

- Tous les scénarios mentionnent comme point terminal "**Guebwiller-Heissenstein**" - et ceci à très juste titre : le Heissenstein, terminus historique de la ligne, conviendrait à merveille pour l'aménagement d'une station multi-modale : parking relais, location de vélos, point de départ pour des autobus desservant le fond de la vallée et les crêtes vosgiennes, etc. Ce n'est pas le cas de l'ancienne gare de Guebwiller, située tout à l'entrée de la ville-basse, côté plaine et dont le parking, à l'heure actuelle, c'est-à-dire en l'absence de toute circulation ferroviaire, est déjà bien rempli et ce aussi bien en semaine que les week-ends.

- Guebwiller est enserrée entre des collines qui la surplombent des deux côtés, et les rails la longent sur toute sa longueur jusqu'au Heissenstein (env. 1,6 km). Si donc des autorails TER ou des trams-trains allaient jusqu'au Heissenstein, il passeraient à quelques 200 mètres des deux marchés hebdomadaires (places de la Liberté et St Léger), du très important Centre Culturel Départemental des "Dominicains de Haute-Alsace" et du Centre-Ville. Ils desserviraient toute l'agglomération, y compris le Lycée Economique et Hôtelier Joseph Storck, le Lycée Théodore Deck et les collèges publics et privés, dont le CFAI Schlumberger, ainsi que le futur collège de Buhl qui sera construit non loin du Heissenstein.

- A certains endroits du parcours *intramuros*, il serait possible d'aménager un quai en surplomb de la Lauch, côté ville, évitant ainsi de devoir descendre du côté de la rue du Général de Gaulle (artère qui prolonge la RD430, dite "pénétrante," dans sa traversée de Guebwiller).

- Le Heissenstein étant au moins en partie sur le ban de Buhl, il desservirait cette ville ainsi bien que les lotissements et le stade situés à proximité de ce terminus de la ligne, à l'un des endroits le plus étroit de la vallée.

- Le Heissenstein étant connecté par un embranchement particulier à Schlumberger (800 personnes, fabriquant de machines-outils pour le textile, dernière usine importante de Guebwiller), la réactivation d'une desserte fret par wagons porte-conteneurs ne peut-être écartée.

- Le Heissenstein enfin est un excellent point de départ pour les randonneurs, à pieds ou à VTT.

Les différents scénarios ferroviaires proposés : analyse et commentaires

- Ou la liaison sera rapide (un temps de parcours comparable à la voiture), ou elle sera vouée à l'échec, et nous pouvons d'emblée écarter les scénarios par autocars - surtout en pensant à celles et à ceux qui devront les utiliser aux heures de pointe (c'est-à-dire la grande majorité des utilisateurs) deux fois par jour, où les horaires théoriques sont largement dépassés dès à présent, et avec l'accroissement du trafic routier, cela ne peut aller qu'en se dégradant!

a) Scénario TER

- C'est le plus séduisant, car qui peut le plus peut le moins (cf FI 30)! Ce scénario offre en effet les perspectives du développement le plus durable. Outre le transport de personnes, il permettrait également d'assurer une desserte fret de la zone industrielle intercommunale, de Schlumberger, ainsi que de tout autre industriel de la vallée. Les récents événements montrent à quel point il est vital de disposer d'une alternative au transport routier. Et ce d'autant plus que Guebwiller est la seule ville des vallées vosgiennes à dépasser les 10.000 habitants!

b) Scénario tram-train via Amélie ou via Amélie et Graffenwald

- Temps trop long - mêmes inconvénients que le car (voir ci-dessus).

c) Scénario Fer + TER

- Envisageable, mais la rupture de charge à Bollwiller est inquiétante, car elle augmenterait sensiblement le temps total. Ce scénario ne peut être retenu que s'il permet, dans les 5-10 minutes, une correspondance avec un train rapide (TER 200 ou rames "Colibri") allant vers Colmar/Strasbourg ou Mulhouse/Bâle. Si les temps d'attente à Bollwiller sont supérieurs à 10 minutes, le risque est grand que les usagers prennent leurs voitures jusqu'à cette gare, ce qui retirerait toute utilité à la réactivation de la ligne Bollwiller-Heissenstein! Autre inconvénient : pour les habitants en amont du Heissenstein se rendant à Mulhouse, un tel scénario implique une double rupture de charge, ce qui serait fortement rédhibitoire!

d) Scénario tram-train via Richwiller

- C'est le schéma proposé à l'origine par FLORIRAIL. Question : faut-il réellement "l'aménagement d'une 3ème voie entre Lutterbach et Dornach au sud de la ligne SNCF"? Ne pourrait-on pas se greffer en partie sur la ligne tram-train déjà programmée Mulhouse-Kruth?

Pour nous résumer, après le scénario "TER intégral" (a), c'est celui du tram-train via Richwiller (d) qui a la préférence de FLORIRAIL. Mais quel que soit le scénario qui sera retenu, le maintien du terminus du Heissenstein est impératif. Le supprimer, ou simplement dissocier dans le temps la remise en service du tronçon intramuros de celle du reste de la ligne en aval compromettrait gravement le succès de la réactivation de cette relation ferroviaire. A l'inverse, si dès le départ sa remise en service intègre toute l'infrastructure actuellement en place, la ligne du Florival ne tardera pas à devenir l'un des maillons essentiels du réseau ferré régional, le maillon d'un réseau moderne de villes-centres, reliées entre elles tout en gardant leurs spécificités.

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