



24 janvier 2001 : à quelques kilomètres de Guebwiller, sur une petite ligne désaffectée à voie unique, un train de voyageurs (composé de quatre voitures et d'une locomotive BB 63000) vient de quitter la gare de Bollwiller et passe sous la voie rapide Florival - Mulhouse, alias «pénétrante». A bord, une équipe de cheminots et plusieurs membres de FLORIRAIL. L'aboutissement de dix années d'efforts en faveur de la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller? Hélas non. Il s'agissait en fait de l'acheminement de quatre voitures de voyageurs prêtées à l'Ecomusée par le Musée du Chemin de Fer et qui, à l'occasion de leur transfert de Richwiller à l'Ecomusée via Bollwiller, empruntaient une voie ferrée des MDPA fermée au trafic depuis quelques années déjà. Voie qui, dans un avenir relativement proche, jouera un rôle crucial à la fois pour la desserte ferroviaire de l'Ecomusée et du futur Bioscope (qui sera construit sur le carreau de l'ancienne mine d'Ungersheim) et, si tout va bien, pour celle de Sultz, de Guebwiller et de sa vallée, le Florival. (photo P. Bischoff)

FLORIRAIL : dix ans de bénévolat au service des rails florivaliens

FLORIRAIL a été créée il y a tout juste 10 ans. Notre association a donc décollé et atteint sa vitesse de croisière depuis pas mal de temps déjà, mais en 2001, l'atterrissage n'est toujours pas en vue. Et pourtant, que de paysages ferroviaires survolés, et ce dans un ciel de plus en plus dégagé pour le rail! En effet, donné pour mort au début des années 90, le train régional a depuis retrouvé une belle vigueur : sauvetage in extremis puis modernisation de petites lignes (telle que Colmar-Metzeral) vouées à la fermeture et au démantèlement, processus de régionalisation, mise sur pied de comités de ligne, introduction de nouveaux matériels, projets de tram-train, etc. En Alsace, où pour des raisons à la fois de forte densité de population et de pollution de l'air (notre région étant située dans la cuvette rhénane, très mal ventilée), ce nouvel essor du rail a pris une ampleur toute particulière, et ce sous l'impulsion de certaines locomotives politiques. Répétons-le pour la xième fois : dès le départ, nous avons fait une analyse du rôle que devrait - et doit - jouer le transport ferroviaire aux niveaux local et régional, qui s'est révélée totalement exacte. Cependant, nos efforts en faveur des rails florivaliens n'ont été que peu récompensés. De fait, les résultats obtenus à ce jour sont des plus mitigés, et le pire est toujours à craindre. Dans notre prochain numéro de FLORIRAIL info, nous tenterons d'établir pourquoi Guebwiller et sa vallée, pourtant la deuxième en Alsace en termes de population et d'activités industrielle, culturelle et touristique, restent à la traîne de cette nouvelle dynamique du rail.

FLORIRAIL actualités

- Novembre 2000 : l'Auto-Journal (pourtant peu suspect de partialité anti-voiture!) publie un sondage indiquant que 67% des personnes interrogées seraient prêtes à renoncer à l'usage de leur voiture en ville si les transports en commun étaient plus performants...

- 19 novembre 2000 : nous participons activement à l'Assemblée Générale de «Maisons Paysannes d'Alsace» à l'Ecomusée. A cette occasion, nous avons l'honneur d'accueillir à bord de notre locotracteur le président du Conseil Régional d'Alsace, M. Adrien Zeller, et le président du Conseil Général du Haut-Rhin, M. Constant Goerg. Au cours du bref trajet entre l'Ecomusée et le carreau Rodolphe, nous leur rappelons qu'il y a pour Guebwiller et son agglomération un besoin criant pour une desserte ferroviaire!

- 24 novembre 2000 : le Conseil Régional d'Alsace engage 1,3 milliard de francs pour l'acquisition et la modernisation de matériels TER. De façon générale, ce sont 20% des ressources propres de la Région Alsace (et donc de la part des impôts que payent les Alsaciens - y compris les Guebwillerois - à la Région) qui sont affectés au transport ferroviaire régional. A quand un retour d'ascenseur?

- 27 novembre 2000 : nous écrivons à M. Daniel Weber, conseiller régional et depuis peu, nouveau maire de Guebwiller, pour attirer son attention sur l'important préjudice que subissent les Guebwillerois du fait de l'absence de desserte ferroviaire de leur ville.

- 24 janvier 2001 : plusieurs membres de FLORIRAIL participent au transfert de quatre voitures de voyageurs (une voiture inox Trans Europe Express de 2ème classe, une voiture « grande ligne » de 1ère classe, un demi-fourgon ayant circulé sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg jusque dans les années 80 et une étonnante voiture de la banlieue parisienne à deux niveaux) de Richwiller à l'Ecomusée. Assurée par VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), cette circulation exceptionnelle, effectuée à toute petite vitesse (voir page 1) se déroule dans des conditions parfaites.

- 9 février 2001 : nous participons à Soultz à une rencontre publique avec des membres de l'Association du Kleinfeld (un nouveau lotissement construit à proximité de la voie ferrée Bollwiller-Guebwiller) qui craignent

pour leur tranquillité et leur cadre de vie en général, dans l'optique de la venue du tram-train. M. Jean-Claude Delbarre, conseiller régional, apporte les précisions nécessaires.

- 2 mars 2001 : M. Hubert Haenel, premier vice-président du Conseil Régional et qui a présidé la première réunion du comité de pilotage pour la réouverture de la ligne du Florival, le 26 juin dernier) nous écrit pour nous dire qu'il partage pleinement notre avis concernant l'opportunité que peut représenter le réseau ferroviaire des Mines de Potasse d'Alsace (MDPA, dont la fermeture définitive approche à grands pas) pour le développement des TER et le transport ferroviaire en général.

- 18 mars 2001 : les élections municipales à Mulhouse se sont déroulées en bonne partie sur le point de savoir s'il fallait construire le tram-train ou opter pour un autre mode de transport urbain, incompatible avec des extensions périurbaines ferroviaires. Très nette victoire du maire sortant, M. Jean-Marie Bockel, et donc pour le projet de tram-train, dont la première ligne devrait relier Kruth à Mulhouse dès 2004.

- 22 mars 2001 : nous écrivons à nouveau au sénateur Haenel pour attirer son attention sur le fait que 40% des électeurs guebwillerois ont voté pour des listes ayant explicitement mentionné le tram-train dans leur programme électoral. Et aucune des autres listes n'a osé critiquer ce nouveau concept de transport qui, malgré la proximité des réseaux de Karlsruhe et Sarrebruck, reste encore très abstrait pour la majorité de nos concitoyens. Il n'en sera plus de même lorsque, dans un avenir maintenant proche, les premiers trams-trains alsaciens circuleront dans la vallée de Thann et entre Strasbourg et le piedmont des Vosges! Dans cette même lettre, nous lui rappelons que la deuxième réunion du comité de pilotage avait été initialement prévue en octobre 2000, puis en mars 2001.

- 28 mars 2001 : la Vie du Rail consacre un important article aux projets de tram-train, dont celui de Mulhouse, qui fleurissent un peu partout en France. Selon les estimations, 13.000 usagers emprunteront la ligne Mulhouse-Kruth chaque jour. L'extension vers Guebwiller, évoquée également dans un cahier spécial de l'hebdomadaire «Le Point», est prévue «ultérieurement». A nous de tout mettre en oeuvre pour qu'«ultérieurement» devienne synonyme de «rapidement»!

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