



La voie ferrée Bollwiller-Lautenbach, un signal fermé et une Lauch en furie. Quelle meilleure illustration pour ce numéro 40 de FLORIRAIL info que cette photo prise en janvier 1948 ? Si la Lauch est de nos jours assagie et son débit bien maîtrisé, ce n'est hélas pas le cas de la circulation routière, dont le flot enfle d'année en année. L'inondation menace, mais on ne fait rien pour l'endiguer, bien au contraire. Pourtant la solution existe : la Région Alsace ne s'est-elle pas faite le chantre du rééquilibrage rail-route ? Cependant, vu de Strasbourg, le Florival est bien loin, et malgré tous nos efforts, le signal reste désespérément fermé. De fait, le train du Florival est devenu au fil des ans un véritable monstre du Lauch Ness. Un grand nombre d'habitants de notre vallée l'ont vu ou aperçu, il y a de nombreuses années à présent. Certains d'entre eux espèrent fermement le revoir. D'autres doutent qu'il réapparaisse un jour. Beaucoup de nos concitoyens, ne voyant pas plus loin que le bout du capot de leur voiture, s'en moquent comme de l'an quarante. Pas tout à fait cependant, car l'élargissement de la rue du Général de Gaulle au détriment de la voie ferrée leur ferait gagner de précieuses secondes pour faire leurs courses dans les hypermarchés de l'agglomération mulhousienne. Certains (en particulier dans la direction de Soultz) en ont une peur qui relève de la superstition. D'autres préfèrent nier son existence. Heureusement, le plus grand nombre d'entre nous, jeunes et moins jeunes, sait qu'il existe et qu'il a de nombreux petits frères partout ailleurs en Alsace. Toutes ces personnes savent également que le train du Florival n'est pas un monstre et que lorsqu'il reviendra, il deviendra très vite un fidèle et inséparable compagnon de tous les jours. C'est pour elles que nous nous battons depuis onze ans et que, plus que jamais, nous continuerons à le faire. (photo Richard Bischoff)

Petite revue de presse

- La Vie du Rail du 10 avril 2002. En page 22, ce titre, auquel nous souscrivons totalement, étant bien placé pour le savoir : « **Régionalisation : Alsace, sans droit au transport, on n'existe pas.** La fréquentation du réseau local ne cesse de croître (...). Fermeture de gares et de lignes, absence de dialogue, matériel vétuste (...). Il fallait du courage politique pour relancer le fer dans ce contexte, se souvient Gérard Moreel, à propos des débuts des comités de ligne en 1997. Cinq ans plus tard, d'échecs en réussites, la fréquentation a explosé (...). Effectivement, entre 1997 et 2001, l'offre des transport régional a progressé de 32,2%, le nombre de voyageurs de 34,7% et les recettes de 39,3%, tandis que la contribution publique au voyageur/km a baissé de 22,5%. Mais il reste à pousser les feux ».

- Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA) du 28 avril 2002. Edition de Saverne. Titre de l'article « **A eux de nous faire préférer le train** ». Un nouvel autorail régional X73500 a été baptisé aux armes de Saverne. Mariette Siffert, vice-présidente du conseil régional, a exprimé sa satisfaction d'être la marraine d'un TER aussi moderne, « authentique lieu de convivialité entre les Savernois et les touristes ». Le maire de Saverne s'est vu remettre une maquette de l'autorail flambant neuf, estampillé à l'effigie du blason savernois. Il a promis de le déposer à une bonne place, pour que le public ait tout le loisir d'admirer ce dernier cri de la technologie. 140 km/h, un TER chaque heure, deux aux heures de pointe, 80 places, 240 si on attelle trois TER à la suite, la climatisation, système d'information par affichage externe et interne (...). Le directeur de la SNCF a rappelé les caractéristiques essentielles de ce bijou de modernité ».

- La Lettre des Hôpitaux Universitaires de Strasbourg, n° 111, avril 2002, page 2 : « **SNCF, trajets domicile-hôpital, l'alternative à la voiture.** Depuis plusieurs années, les TER ont su s'adapter à la demande d'une clientèle de plus en plus nombreuse. L'apport de 130 trains supplémentaires par jour sur l'ensemble du réseau sont autant d'aménagements destinés à s'adapter à votre demande (...). Les études démontrent que régulièrement, les salariés recherchent des solutions alternatives à la voiture, souhaitent réduire leurs coûts de transports, le stress lié au déplacement ou tout simplement résoudre leurs difficultés de stationnement ». Et dans un tableau à la fin de l'article : « Le savez-vous ? Un kilomètre effectué en voiture coûte en moyenne 3 francs, pour seulement 20 à 30 centimes pour un abonné du train ».

- DNA du 29 avril, page Région, sous le titre : **Toqués de locos** : « C'était dimanche l'occasion rêvée de visiter le Musée du Chemin de Fer de Mulhouse. Organisée par l'Association mulhousienne d'études et d'excursions ferroviaires (AMEEF), la 11^{ème} journée du collectionneur a attiré un public d'amateurs (...). Cette année, l'AMEEF avait mis le

paquet sur le volet animation, absent des éditions précédentes. Pas des animations spectaculaires, mais une tribune offerte aux clubs et aux associations de la région (...). Par exemple, FLORIRAIL a pu exposer toute la cohérence de son action pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller dans le cadre de la politique régionale des transports ».

- « Région Alsace », n° 11, avril-mai 2002. Dans l'éditorial du président Zeller, en page 2 consacrée à l'eau en Alsace, qui « constitue un patrimoine exceptionnel, mais très vulnérable (...). L'avenir est dans le développement durable (...). Dans le même esprit, en misant sur le transport ferroviaire, la Région Alsace vise à transférer, vers le rail, des déplacements routiers particulièrement nocifs pour la qualité de l'air que chacun d'entre nous respire. C'est du développement durable ».

Document FLORIRAIL

A partir de ce numéro de FLORIRAIL info seront publiées régulièrement, sous forme de tableaux ou de schémas, des informations diverses concernant les transports régionaux en Alsace. Nous commençons par la comparaison de l'offre de transport public entre Guebwiller-Mulhouse (gare) et Thann-Mulhouse (gare)* (journée-type du 15 mai 2002 ; trajet aller uniquement).

	Guebwiller	Thann
Distance à Mulhouse-SNCF	21 km	23 km
Nombre d'habitants	11.883	8145
Nombre de circulations/jour*		
- Autocar	16	5
- Train	0	24
total	16	29
Temps moyen du parcours		
- Autocar	53'	50'
- Train	-	26'
Meilleur temps	42'	19'
Capacité totale en places assises**	800	> 2650

* données : site Internet de la SNCF (TER, Région Alsace)

** calculée sur la base suivante : nombre de places assises dans un autocar standard : 50 ; dans un train : 100 (autorail X73500 : 80 ; rame RRR : plus de 200 ; comme les autorails circulent souvent en unité multiple, l'estimation d'une moyenne de 100 places assises par circulation est largement sous-évaluée).