

Association pour la réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller - Guebwiller

Membre de la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT)

Membre du Conseil de Développement du Pays Rhin - Vignoble - Grand Ballon

4, rue des Boulangers, 68500 GUEBWILLER - florirail@free.fr site <http://florirail.free.fr>

La suppression des passages à niveaux



Ci-dessus le passage de la ligne Mulhouse – Thann sous la RD 83 à Cernay.

L'erreur a été commise à la fin des années 70, lors de la mise à 2 x 2 voies de la RN 83. Il a été décidé de ne pas faire de pont route par-dessus la ligne Bollwiller – Guebwiller près du Nouveau Monde. Cela a été le principal frein à la réouverture de la ligne. Pourtant, la ligne du Florival était encore en activité pour le fret. A Cernay, on n'avait pas fait la même erreur qu'à Soultz et on a construit ce pont sur la RN 83.

Quelques années plus tard, lors de la construction de la voie rapide Guebwiller Mulhouse RD 430, le département a réalisé trois ponts par-dessus des voies ferrées. En plus du pont route obligatoire sur la ligne principale Colmar – Mulhouse, deux ponts route ont été réalisés sur deux toutes petites lignes. L'un par-dessus la voie ferrée Bollwiller - Carreau Rodolphe (déjà hors activité) – Ecomusée, l'autre par-dessus la voie ferrée Wittelsheim – Cité Sainte Barbe.



L'étude de réouverture de la ligne, faite par la Région Alsace en 2008, prévoyait uniquement la suppression du passage à niveau de la RD 83. Pour des raisons de protection du paysage, de circulation des convois et de coûts, nous pensons que la voie devrait passer en dessous de la route comme toutes les autres voies ferrées de la région. C'est le cas à Cernay et Colmar nord sur la RD 83, et aussi à Meyenheim et à Colmar Sud sur l'A 35, qui sont toutes des lignes secondaires.

Ci-contre la voie ferrée coupée par la RD 83 entre Bollwiller et Soultz près du Nouveau Monde. Elle n'a malheureusement pas eu le même traitement que les autres voies ferrées de la région.

Ci-contre, la route Sultz – Raedersheim qui passe sous la RD 83 au nord de la ligne prouve qu’il n’y a pas d’eau ni de nappe très élevée dans le secteur, contrairement à ce qu’on veut nous faire croire.



Un pont rail serait extrêmement onéreux et inesthétique car un tirant d’air d’une hauteur de 8 m est nécessaire pour le passage des convois exceptionnels. L’ouvrage à construire serait « monstrueux ».

L’étude en cours sur les passages à niveaux de la ligne, sera bientôt achevée communiquée par la Région Alsace. Nous en saurons plus sur les options possibles, par rapport à la directive Busserau qui interdit depuis 2008 la réouverture des anciennes lignes comprenant des passages à niveaux. En attendant, toutes les réouvertures de ligne ferroviaires en France, comprenant des passages à niveaux, sont remises en question.

Combien ça coûte ?

Ci-dessous un tableau qui reprend les données chiffrées des différentes études de faisabilité pour réouverture de la ligne. Quelques exemples d’investissements et de projets ferroviaires régionaux sont rajoutés en comparaison .Certaines de ces études sont consultables sur notre site Internet.

Réouverture Bollwiller – Guebwiller Gare en train TER, pont de la RD 83 compris. (option la plus intéressante, Guebwiller serait une destination du réseau ferré national)	16 M€
Réouverture Bollwiller – Guebwiller Gare en train TER, pont de la RD 83 compris, plus le surcoût des 7 ponts pour supprimer les passages à niveaux secondaires, en appliquant la fâcheuse directive Busserau de 2008.	60 à 82 M€
Réouverture : Bollwiller – <u>Guebwiller Centre</u> en Tram-Train, pont de la RD 83 compris : ou jusqu’au <u>Heisenstein</u> , avec possibilité de continuer vers Buhl et la vallée : (ces options sont très intéressantes et évitent de construire des ponts, mais obligent dans un premier temps de changer à Bollwiller, en attendant la troisième voie entre Bollwiller et Lutterbach).	24 M€ 29 M€
Shunt court de Mulhouse (longueur 800m) qui sera emprunté par 1 puis 3 TGV par jour pour gagner 10 à 20 mn en évitant la gare de Mulhouse pour les TGV Strasbourg – Lyon. Il sera inutile quand la 2ème phase de la branche Est de la LGV Rhin – Rhône sera réalisée entre Petit-Croix et Lutterbach.	45 M€
Tram train Mulhouse – Thann (en service depuis le 11 décembre 2010).	150 M€
Projet de raccordement ferroviaire de l’EuroAirport (selon les différentes sources).	170 à 300 M€

La Région Alsace finance ces investissements en accord et avec des aides de l’Etat principalement. Les communes ne participent qu’aux réfections éventuelles des gares et de leurs abords. Refuser le retour train signifie en quelque sorte, refuser des subventions pour le développement économique, social et touristique du Florival.

Le samedi 11 juin nous vous invitons à fêter avec nous, les 20 ans de FloriRail à la gare de Guebwiller. Pour cette occasion le quai sera « ouvert » au public. Et cette année, cela fera également 40 ans que Lautenbach était desservi pour la dernière fois par un train de marchandises. Là aussi, une petite manifestation est prévue, peut-être dans l’ancienne gare de Lautenbach. Enfin, le livre illustré de Vincent Conrad et Denis Lieber « Le petit train du Florival » ne devrait plus tarder à paraître aux Editions de la Vie du Rail. Plus de renseignements dans notre prochain bulletin.