

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, 68 500 GUEBWILLER – florirail@free.fr site <http://florirail.free.fr>



Question orale avec débat n°0046A de M. Hubert Haenel (Haut-Rhin - UMP)

- publiée dans le JO Sénat du 06/08/2009 - page 1913

M. Hubert Haenel attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le rapport transmis au Premier Ministre en juin 2008 relatif à la sécurisation des passages à niveau. Celui-ci prévoit, dans la mesure n° 20, d'interdire purement et simplement la création de tout nouveau passage à niveau sur les lignes voyageurs à créer ou à réouvrir.

Une telle disposition aurait des conséquences financières très lourdes pour les collectivités régionales qui souhaitent réactiver certaines lignes du réseau ferré national et s'engager dans un développement de l'offre TER sur ces lignes.

La Région Alsace, à l'image d'autres Régions de France, souhaite pouvoir engager les études techniques approfondies visant à réouvrir au service voyageurs par exemple la ligne ferroviaire reliant Bollwiller à Guebwiller. Cette réouverture, dont l'intérêt a été démontré dans le cadre d'une étude de faisabilité, n'est envisageable que si elle se fait en train classique, pour un coût d'investissement estimé à 16 M€, hors dénivelation des passages à niveau. Si l'interdiction de créer de nouveaux passages à niveaux était confirmée, c'est l'ensemble du projet qui serait définitivement remis en cause.

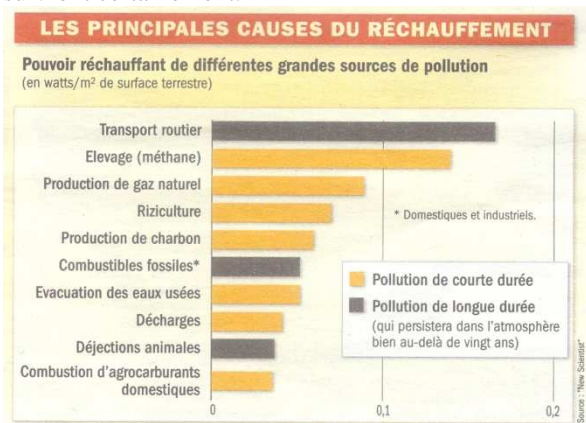
L'éventuelle décision d'interdiction de nouveaux passages à niveau conduirait à condamner de nombreux projets de réactivation ou de modernisation de lignes en France. Aussi, il lui demande s'il est opportun, sous prétexte de sécurité absolue, de handicaper le report modal de la voiture vers le train et ainsi de favoriser l'automobile, beaucoup moins sûre que le train pour les déplacements de nos concitoyens. Il lui demande de s'inspirer de ce qui se passe par exemple en Suisse et en Allemagne.

La question a été retirée pour cause de fin de mandat

Cent fois sur le métier remets ton ouvrage

Et voilà, nous avons réussi à monter la question de notre ligne Guebwiller-Bollwiller, avec argumentaire ad hoc, jusque au Sénat, avec demande de débat et puis, patatras, M. Hubert Haenel, alors sénateur et vice-président du Conseil Régional d'Alsace, se trouve nommé au Conseil Constitutionnel. Adieu le mandat de sénateur, et adieu la question au Sénat « pour cause de fin de mandat ». Nous n'irons pas jusqu'à dire que le projet de réouverture de notre ligne avance à un train de sénateur, mais citons quand même ces paroles du nouveau conseiller constitutionnel, reprises dans le mensuel Le Rail, paroles auxquelles nous souscrivons totalement : « La continuité de la politique ferroviaire, nous l'avons, mais hélas, c'est dans l'inaction ». Mais il en faut plus pour décourager FloriRail, son président et son bureau, et sans attendre nous allons demander audience à M. Philippe Richert, le nouvellement élu Président du Conseil Régional d'Alsace pour que notre dossier soit placé sur le haut de sa pile ! Et nous avons été reçus récemment par le maire de Guebwiller, M. Denis Rebmann, pour qui le retour du train dans le Florival est une priorité et qui nous apporte un appui sans faille depuis le début de son mandat. Autre source de satisfaction : au cours d'une réunion du SCOT (schéma de cohérence territoriale) à Guebwiller le 13 avril dernier, à laquelle nous étions invités, il a été réaffirmé que la réouverture de la ligne du Bollwiller-Guebwiller-Heissenstein était inscrite dans le schéma de développement de notre « territoire ». En fait une vaste zone d'aménagement qui, s'étendant du point culminant des Vosges au Rhin en passant par le vignoble, coupe l'Alsace en deux et qui ne comprend pas moins de 43 communes. Au cours de cette réunion, une intervenante a précisé que d'autres territoires nous enviaient d'avoir une telle voie ferrée ! Voie ferrée qui, sans l'action que FloriRail exerce sans relâche depuis bientôt vingt ans, aurait disparu et ne serait plus qu'un bien lointain souvenir...

- Le 9 mars, nous avons été invités à une réunion portant sur « les conclusions de l'étude de dénivellation des passages à niveau » conduite par la Région d'Alsace, et qui s'est tenue à Bollwiller. Présidée par M. André Reichardt, alors président du CRA, y assistaient les maires des communes concernées ou leurs représentants. Il nous a été dit que compte tenu du coût de dénivèlement des nombreux passages à niveau, il faudrait réétudier l'éventualité d'une liaison tram-train, mais aussi de bus ! Alors que cette dernière solution avait été écartée comme n'ayant pas un « intérêt socio-économique » par le même bureau d'études (cf. notre site internet) en septembre 2008 ! Il est totalement inacceptable qu'on envisage pour nous une telle solution, étant des contribuables comme les autres ! Une autre étude sur la dangerosité de nos passages à niveau est en cours et d'autres suivront certainement.



- Gros générateur de CO₂ (cf Florirail info N°1, avril 1992 !) le transport routier contribue de façon majeure au réchauffement climatique. Les microparticules émises par certains moteurs sont, par ailleurs, redoutables pour la santé. Et le fossé rhénan, mal ventilé, est un véritable caniveau à pollution atmosphérique. Principal, et quasi-unique remède : la diminuer en mettant en place des modes de transport alternatifs à la route, donc en développant le rail ! La Région Alsace s'est engagée dans la bonne direction, mais en ce qui nous concerne, les choses avancent bien trop lentement ! Rappelons que le Florival est une vallée étroite située dans le fossé rhénan et, de ce fait, est doublement enclavé. Cette situation particulière de notre vallée devrait donc bénéficier d'un traitement d'urgence, ce qui n'est pas du tout le cas, actuellement du moins ! (*schéma paru dans « Courrier international », mars 2010*).

- Les deux romans de notre ami et webmaster Vincent Conrad : « Dernier train pour Lautenbach » et « L'autorail de Jules » sont disponibles auprès de FloriRail, au prix de 20 € chacun. Un 3ème ouvrage « Le petit train du Florival », sortira bientôt aux éditions de la Vie du Rail. Richement illustré et documenté, il retrace, en plus de 200 pages, l'histoire de notre ligne, mais également les projets de réouverture. Nous en parlerons plus longuement dans le prochain FloriRail info, à paraître en août.



- Disposer d'une desserte directe par le rail est un atout essentiel pour le développement des grands aéroports. En Alsace, la desserte ferroviaire de Strasbourg-Entzheim est effective depuis plusieurs mois déjà (*photo P. Bischoff*). Celle de l'aéroport de Mulhouse-Bâle (alias EuroAirport, EAP) n'existe à ce jour qu'à l'état de projet. Et pourtant, une telle desserte avait été prévue dès son ouverture au trafic, en 1946 ! Son coût : 180 millions d'€ (soit 10 fois celui de la réhabilitation de notre voie ferrée). Début des travaux : 2014. Mise en service : 2017 au plus tôt.



- Retour vers le futur? Il s'agit en fait de l'entrée en gare de Lautenbach-Baden, située sur la ligne Offenbourg-Bad Griesbach, d'un autorail léger, du même type que ceux qui assurent, en alternance avec des X73900, les liaisons MétroRhine. Matériel qui conviendrait à merveille pour des navettes entre Bollwiller et Guebwiller. Et pourquoi pas, un jour, entre Bollwiller et Lautenbach ? (*photo F. Meyer*)

Par vote unanime, nous avons été élus membres de la Maison des Associations de Guebwiller, 1 rue de la République. Nos permanences s'y tiennent à présent tous les samedis de 10h30 à 12h00, sauf avis contraire, salle 11 au premier étage.