

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## La Réouverture de la ligne du Florival

L'agglomération de Guebwiller (30 000 habitants) est la plus importante de la Région Grand Est (RGE), à ne pas être reliée au réseau ferré national. Plus de 36 000 véhicules/jour circulent sur entre l'agglomération et la plaine. L'association FloriRail défend depuis plus de 30 ans la réouverture de cette ligne, qui rejoint le grand axe Nord-Sud Alsace à Bollwiller entre Colmar et Mulhouse. Au terme d'un long combat, FloriRail a obtenu l'inscription de la réouverture de la ligne dans le CPER 2015-2020. Malheureusement la RGE n'a pas concrétisé, ni reconduit le projet dans le plan suivant. L'utilisation des trams-trains sur cette courte ligne de 9 km constituait une opportunité importante :

- Gain de temps, circulation en site propre, matériel électrique et silencieux.
  - Le statut de tram permet de franchir les 10 passages à niveau.
  - Possibilité de créer des arrêts en plus de celui de Soultz et une extension vers la vallée.
- La RGE a choisi la mise à niveau complète du réseau ferré régional avant cette réouverture. Nous nous insurgeons contre cette décision



politique arbitraire et demandons que le projet soit inscrit dans le volet infrastructures des transports 2023-2027. La RGE a créé un service de cars entre les gares de Bollwiller et de Rouffach vers Guebwiller, soulevant de nombreux problèmes :

- Ils se retrouvent dans un réseau routier saturé en heures de pointe et perdent 10 minutes en

empruntant les rues étroites de Guebwiller.

- Les horaires sont méconnus, difficiles à trouver sur internet et pas d'affichage aux arrêts.
- Ils sont bruyants et polluants.

Résultat, les cars sont presque à vide. Une solution pour cette ligne, le train léger hybride « électriques-batteries », aux

avantages suivants :

- Pas d'électrification de la ligne, d'où une baisse du coût de l'infrastructure estimée à 5 M€.
- Matériel bien adapté pour la ligne courte et urbanisée comme celle du Florival.
- Baisse du coût de la maintenance et de l'exploitation.

*Mathieu Taquard, Association FloriRail*