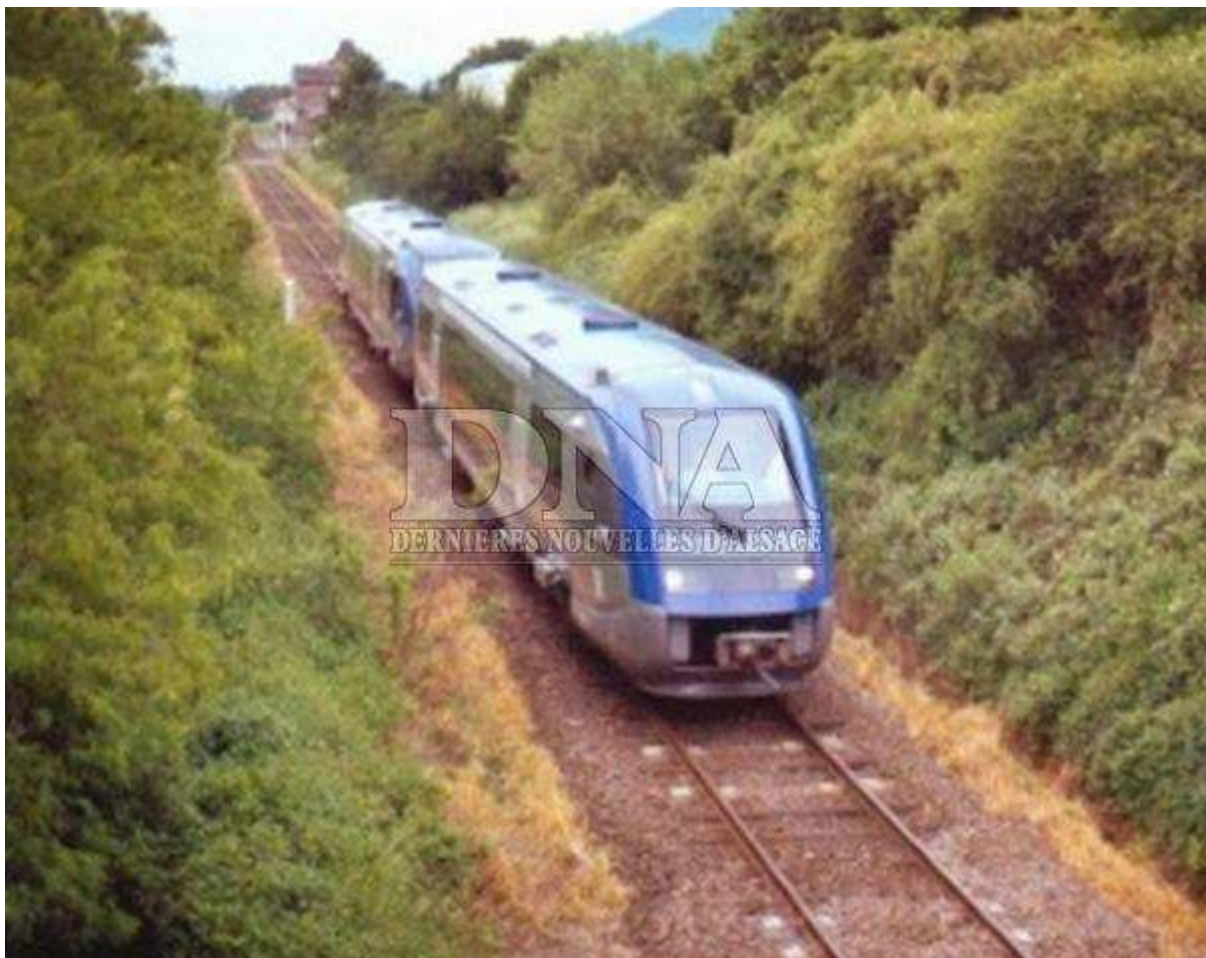


Transports / Liaison ferroviaire Bollwiller-Guebwiller

Le tram-train sur les rails ?

Le président de Région André Reichardt a présidé mardi une réunion relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller. « Pour témoigner de l'attachement de la Région à ce projet », était-il dit sur l'invitation.



Verra-t-on un jour ce TER entre Bollwiller et Guebwiller ? (Document Région Alsace)

Cette réunion s'est tenue à Bollwiller devant de nombreux maires, adjoints et responsables associatifs du secteur, en remplacement de celle prévue le mois dernier avec Hubert Haenel, appelé à d'autres fonctions.

D'entrée, André Reichardt a réaffirmé « la volonté du conseil régional de s'engager dans la réouverture de la voie (...) dans un cadre financier normal, qui est celui d'un contrat de projet ». L'horizon 2013, fixé par Hubert Haenel, ne pourra être tenu, mais « il faudra prendre une décision d'ici le prochain contrat », entre 2014 et 2020. Le point d'achoppement est dans la circulaire dite « directive Bussereau » du 26 juin 2008, dont la mesure n°20 proscrit la réouverture des passages à niveau, -il y en a une douzaine sur la ligne ! André Reichardt ne mâche pas ses mots : « Cette directive nous paraît scélérate ! ». Début 2009, une demande de dérogation a été adressée par la Région au ministre, elle reste sans réponse à ce jour.

Quatre formules,
de 20 à 70M€

Le cabinet Systra rend compte de son étude détaillée sur la problématique de ces passages à niveaux : si certains, traversant des chemins agricoles peu fréquentés, pourraient être purement et simplement supprimés ou remplacés par des passerelles, d'autres nécessiteraient pour les routes des passages inférieurs ou supérieurs, ces derniers étant beaucoup plus onéreux. Le franchissement le plus délicat est celui de la RD83 en 2 fois 2 voies, chemins de défrètement en sus. « A cause des convois exceptionnels, il faudra passer au-dessus de la voie ferrée », souligne Bernard Notter, vice-président du conseil général. Coût prévu pour ce seul ouvrage : 12,5M€ HT !

Au final, la réalisation des sept ouvrages indispensables reviendrait à 47M€ pour des passages inférieurs, 70M€ en passages supérieurs, inclus les frais de réouverture de la ligne avec réfection du ballast, des traverses et rails. Qui seraient soudés, afin de limiter bruit et vibrations. En attendant que Réseau Ferré de France puisse entreprendre une étude approfondie sur la dangerosité des passages à niveau, subordonnée au feu vert du ministère des transports, d'autres scénarios sont proposés : desserte en bus à haut niveau de service (« Cela ne répondrait pas aux attentes de la vallée de Guebwiller », précise André Reichardt) pour un investissement de 20M€, ou desserte en tram-train pour un coût estimatif de 27M€, la vitesse réduite limitant les contraintes aux passages à niveau. Cette dernière solution semble avoir séduit plus d'un élu présent !