

# L'Alsace - 27 09 2017

## Ligne Bollwiller – Guebwiller « *Encore un long chemin* »

**Lundi soir, la Région Grand Est a présenté l'étude relative à la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller. Si l'arrivée du tram-train jusqu'à Guebwiller est possible, il faudra encore plusieurs années avant de pouvoir monter à bord.**

Pour les plus optimistes, le tram-train pourrait fonctionner entre Bollwiller et Guebwiller d'ici cinq à six ans.



Pour tous les défenseurs du tram-train, c'est une bonne nouvelle qui est venue de la Région Grand Est, lundi soir (lire nos éditions d'hier et du 20 septembre). « *La réunion s'est bien passée, le train reste faisable dans une enveloppe d'un peu plus de 30 millions d'euros, indique Francis Kleitz, maire de Guebwiller et vice-président de la commission Transport de la Région Grand Est. Tous les participants ont pu constater que l'étude est sérieuse. Elle détaille toutes les solutions techniques envisagées* ».

Archives DNA/BFZ

Sur ce point, l'association FloriRail est d'ailleurs rassurée : « *Pour nous, c'est une très bonne surprise. Nous pensions que le tram-train était la seule option possible et c'est celle qui est retenue. Les différentes possibilités de franchissement de la RD 83 vont également être étudiées. Il y a là une opportunité à saisir* », se réjouit Mathieu Taquard, le Président de l'association, qui voit dans cette étape un premier aboutissement de 26 ans de militantisme.

Les craintes des écologistes sont levées pour une part : « *La réunion devait avoir lieu fin 2016 à Guebwiller et elle avait été repoussée. On craignait que plus rien ne se fasse. C'est donc une bonne nouvelle, estime Philippe Aullen, membre d'EELV et élu guebwillerois. Néanmoins, je ne crois que ce que je vois...* »

**2400 passagers/jour**

C'est sur la question du franchissement que les difficultés commencent. Deux options ont été présentées lundi soir aux élus du secteur et aux membres de FloriRail : un pont ou un tunnel. Le

choix entre les deux va nécessiter au moins une année d'études géologiques et hydrauliques. « *Ce sont ces études qui vont déterminer l'ouvrage retenu et donc son montant. La suite du projet découlera de tout cela* », précise Mathieu Taquard. Et le maire de Guebwiller d'ajouter : « *Les convois exceptionnels, en provenance de General Electric Belfort, empruntent la RD83. Il faudra qu'ils puissent continuer à y circuler.* »

Autre frein : le potentiel de voyageurs. « *Le cabinet Systra a estimé le nombre de passagers à 2400 par jour, ce qui est peu pour assurer le bon fonctionnement de la ligne* », admet Francis Kleitz. « *Et c'est une estimation optimiste* », glisse Marc Jung, le président de la Communauté de Communes de la Région de Guebwiller.

Seulement, pour faire fonctionner une ligne, il faut que le montant des billets passagers représente au moins 25 % du coût d'exploitation... « *David Valence, le président de la commission Transport, qui a présenté l'étude, a quand même glissé que cette ligne sera sûrement la moins rentable du sud Alsace* », ajoute le président de la CCRG.

Pour limiter l'enveloppe globale allouée à ce projet, l'étude présentée lundi soir n'envisage que deux arrêts, l'un à Guebwiller, l'autre à Soultz. « *C'est moins que ce que nous estimions nécessaire, mais on est prêt à accepter cette option* », assure Mathieu Taquard, qui se rassure avec l'existence de réserves foncières : « *Si besoin, de nouveaux arrêts pourront être créés par la suite. Notre priorité, c'est la réouverture de la ligne.* »

En cas de surcoût - et ils sont possibles - « *Ils faudra parler de leurs prises en charge* », avance Francis Kleitz. Les budgets de la Région ne sont pas extensibles et la collectivité doit déjà trouver 500 millions d'euros pour rénover d'autres lignes... Marc Jung, de son côté, ne peut pas nier qu'il a entendu les appels du pied de David Valence sur ce point... « *Avant de dire oui ou non à un éventuel cofinancement, il faut connaître les montants. On poussera pour que ce projet se fasse mais pas à n'importe quel prix. On ne va pas y aller tête baissée.* »

## **La colère des riverains**

À supposer que tous les freins soient levés, « *il y a encore un long chemin à parcourir* », reconnaît Francis Kleitz, qui estime à cinq ou six ans le temps nécessaire à l'arrivée du tram-train en gare. Marc Jung table plutôt pour sept ou huit ans : « *Moins, c'est impossible.* » Il faut compter, selon lui, trois à quatre ans pour les travaux et au moins autant au préalable pour les études, le tour de table financier et les problématiques d'enquête publique.

D'ailleurs, les riverains de la ligne, qui s'étaient déjà mobilisés, pourraient de nouveau faire parler d'eux. « *Nous sommes des centaines à avoir construit, acheté ou loué le long de cette ligne ferroviaire, qui était désaffectée à l'époque. Nous allons donc être obligés soit de vendre, de déménager, soit d'accepter le bruit des passages de train* », nous a écrit une Soultzienne remontée.

« *Un tram-train n'est pas très bruyant et il n'en passe pas un toutes les 10 minutes* », tempère Francis Kleitz, qui tient à rappeler les enjeux en matière de développement : « *Sans transport en commun fiable et confortable, il est difficile d'attirer des investisseurs et de travailler sur l'attractivité d'un territoire. Il est même difficile de conserver les équipements en place.* »

Pour des raisons environnementales, Philippe Aullen soutient lui aussi ce retour du train : « *Pour nous, EELV, c'est une véritable alternative à la route. Le train permet d'accéder aux centres-villes et limite la pollution dans nos vallées.* » Reste à savoir si ces enjeux l'emporteront sur les défis à relever.