

Train Un projet à petite allure

Une soixantaine de personnes a assisté au débat d'information mené par FloriRail et le Collectif des riverains et contribuables de Guebwiller, dimanche devant l'ancienne gare de Guebwiller.

« Le train à Guebwiller, utopie ou réalité ? », clamaient les banderoles destinées à alerter le public sur la tenue d'une rencontre, dimanche après-midi, entre l'association FloriRail et le Collectif des riverains et contribuables de Guebwiller. Lors d'un jeu très didactique de questions (posées par Christophe-Pierre Ritz, du collectif) et réponses (données par Stéphane Hissler, président de

FloriRail), les présents ont appris que les voies de la ligne datent de 1870 dans leur ensemble, mais que quelques sections de la voie sont récentes. « Tout n'est pas en mauvais état. » À RFF de décider de refaire les rails et les berges de la Lauch « quand on rouvrira la ligne », en fonction du matériel utilisé et de la vitesse (lire ci-contre).

« 80 km/h seraient suffisants sur cette distance », concède Stéphane Hissler, qui attend les résultats, début 2008, d'une étude actuellement menée par le conseil régional. « La réouverture est en cours, progressivement. Cela ne se fait pas à grande vitesse, mais c'est encourageant. »

Le président de FloriRail estime que c'est la solution du TER qui serait la moins coûteuse mais il a le sentiment que « c'est un tram-train qui se profile » jus-



Juste avant les questions-réponses sur le projet, de la lecture pour les plus curieux. Photo Anne Vouaux

qu'à Mulhouse, pour un coût évalué à 77 M€. Si le débat visait à informer la population, il était également destiné à inter-

pellier les politiques en campagne sur ce sujet. Peine presque perdue : seuls quelques adjoints et conseillers

municipaux de Soultz, Issenheim, Orschwihr, et Marc Lauher, conseiller à Guebwiller, s'étaient déplacés.

En chiffres

■ 1991 : année de la création de l'association FloriRail pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Heissenstein.

■ 80 km/h : c'est la vitesse à laquelle pourrait rouler le TER Guebwiller-Bollwiller en ligne non électrifiée.

■ 10 M€ : c'est le prix que coûterait environ cette ligne à 80 km/h. Une ligne électrifiée, qui permettrait de rouler deux fois plus vite, coûterait deux fois plus cher.

■ 31000 : le nombre de véhicules comptabilisés traversant dans la vallée de Guebwiller par jour.

■ « Plus que dans la vallée de Munster », a assuré Stéphane Hissler.

■ 6 € : c'est, selon FloriRail, la somme que chaque contribuable alsacien paie dans le cadre de ses impôts locaux au conseil régional, responsable notamment de la politique des transports ferroviaires régionaux.