

12 octobre 2017

Bollwiller – Guebwiller : vers un tram-train

Alors que le ciel est particulièrement sombre sur le devenir des lignes secondaires régionales, une petite éclaircie en Alsace où on ose encore proférer un mot tabou de la langue française : réouverture !

Il s'agit de la section de Bollwiller à Guebwiller, faisant l'objet d'études depuis 2010. Le projet est également inscrit au CPER 2015-2020, mais l'horizon de réalisation s'est assez nettement éloigné puisqu'il était envisagé d'engager d'aboutir en 2018. Ce n'est plus vraiment le cas, et si réouverture il devait y avoir, ce ne serait vraisemblablement pas avant 2023. Le coût de l'opération est évalué autour de 32 M€ à ce stade.

Néanmoins, les riverains de la ligne viennent se rappeler au bon souvenir de leurs élus sur l'air : *"vous allez faire perdre de la valeur à mon bien !"*, joué en alternance avec *"et puis quoi encore ? et notre tranquillité ?"*. La suite du projet s'annonce donc mouvementée par une nouvelle illustration du courant nimbyste...

L'étude réalisée par SYSTRA évalue le trafic à 2400 voyageurs / jour sur le principe d'une navette Bollwiller - Guebwiller exploitée en tram-train, avec le surplus d'Avanto du parc Mulhouse - Thann, en correspondance avec les TER omnibus Colmar - Mulhouse. La desserte serait cadencée à la demi-heure. La section Bollwiller - Guebwiller serait exploitée en navette (une seule rame en ligne) sans signalisation.

Sur 4 stations potentielles, 2 ont été retenues pour limiter les coûts : le tram-train ne desservira que Soultz et Guebwiller. Un ouvrage d'art devra être créé pour franchir la RD83 : le tram-train passant soit sur soit sous la 2 x 2 voies. Les deux options sont à peu près équivalentes en coût, et on peut penser qu'une solution "par en-dessus" peut être pertinente d'autant que le tram-train peut s'accommoder de rampes de 6 à 7% pour limiter le coût du génie civil.

Le matériel devrait toujours être entretenu dans l'atelier Soléa qui accueille le tramway urbain de Mulhouse et le tram-train de la vallée de la Thur, afin d'éviter un sous-parc au technicentre de Mulhouse. Conséquence, la voie devra être adaptée pour un profil de roues mixtes, y compris entre Mulhouse et Bollwiller, pour la circulation à vide des Avanto.

On comprend bien la logique de réutilisation du surplus de matériel commandé pour la vallée de la Thur, du moins tant qu'on ne remet pas sur la table la question de son prolongement à Kruth pour rationaliser l'exploitation. Même chose pour l'alimentation électrique en 25 kV "repiqué" sur l'axe Strasbourg - Bâle.

Deux questions pour conclure :

- cette ligne a-t-elle vocation à faire partie du réseau ferré national : un passage sous réglementation STRMTG ne serait-il pas opportun ?
- quel exploitant ?