



Photo Vincent Voegtlin

Région de Guebwiller

Un projet sur les rails

Philippe Richert, le président du conseil régional, a annoncé jeudi aux élus de la Région de Guebwiller, qu'il s'engageait à faire revenir le train dans la vallée, si possible avant 2020.

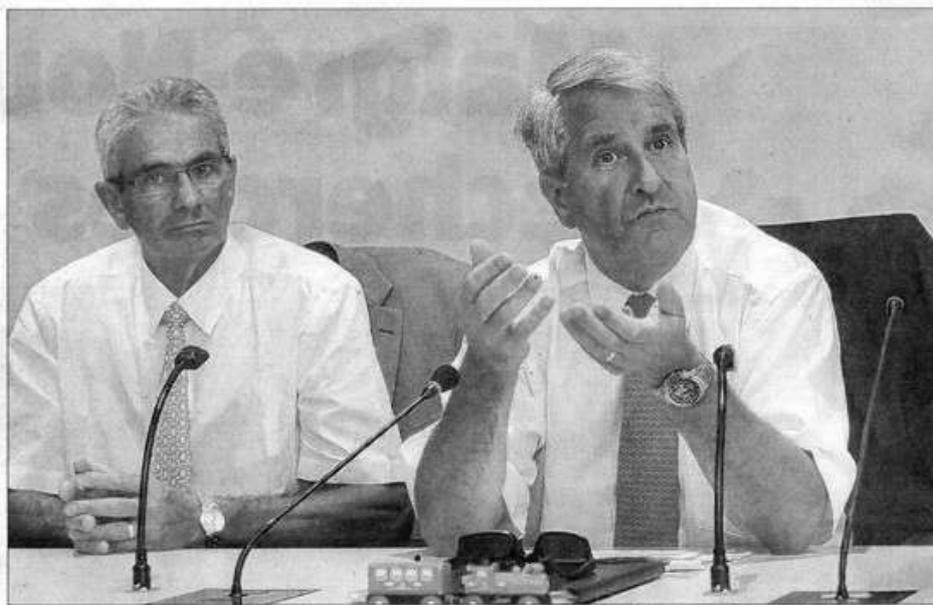
Florival Philippe Richert annonce le retour du train

Philippe Richert, président de la Région Alsace, ne veut pas se contenter d'une nouvelle promesse : il annonce qu'il va « batailler » pour que la ligne Bollwiller-Guebwiller soit réactivée d'ici à 2020.

Cela fait vingt ans que la question du retour du train à Guebwiller anime les conversations, au gré des promesses électorales et des études. Jeudi, Philippe Richert, président de la Région Alsace, en réunion avec les élus de la communauté de communes de la région de Guebwiller (CCRG), a annoncé qu'il « est temps qu'on entre dans une phase où le projet va se concrétiser » (lire notre édition d'hier, page 31). Sur ce projet d'ensemble, tous les participants semblaient d'accord... Même si, dans la réalisation, les choses seront certainement un peu plus compliquées.

« On commence par réactiver les 7 km de cette ligne et on verra plus tard »

Bien évidemment, toutes les difficultés avancées ces dernières années par les différents acteurs du dossier ne sont pas levées, loin s'en faut. « Notre problème est le suivant : comment réaliser une ligne qui fonctionne, qui réponde aux besoins de la population et lui rende service, et qui s'inscrit dans une enveloppe de 30 millions d'euros », celle-là même qui avait été évaluée par les dernières études lancées par la Région ?



Alain Grappe, conseiller général du canton de Guebwiller, a accueilli Philippe Richert (à droite), président de la Région Alsace, pour cette annonce de retour concernant le retour du train.

Photo Vincent Voegtlin

Le besoin, de toute façon existe, comme l'a rappelé le président Richert : la ligne désactivée traverse une zone où vivent près de 40 000 habitants, qui représente quelque 12 000 emplois et qui compte pas moins de trois lycées. « Ça justifie la réactivation de la ligne », assure Philippe Richert, qui pense aussi que cette ligne sera un plus en matière d'aménagement du territoire et de développement durable. Ce que les associations, à l'image de Florirail, répètent depuis plusieurs années.

La base sur laquelle les élus et les associations vont être amenés à réfléchir n'a pas changé depuis la dernière étude : le projet prévoit toujours quatre arrêts (Bollwiller, Sultz, Sultz-Winkelmann et Guebwiller-Gare), une ligne qui fonctionne de 6 h à 22 h 30, avec

une fréquence maximale de deux trains par heure de pointe et un en heure creuse. À la question du maire de Sultz, Thomas Birgaentzle, sur un éventuel raccordement à la zone industrielle pour le fret, Philippe Richert est très clair : « On ne va pas ajouter des demandes de bifurcation au risque de plomber le dossier. On commence par réactiver les 7 km de cette ligne et on verra plus tard. »

Désormais, Philippe Richert en appelle au bon sens et aux bonnes volontés. Le bon sens déjà, notamment de l'État, dans ses exigences de sécurité concernant les passages à niveau : « Nous devons dénivelier des voies à certains endroits, c'est évident. D'autres passages pourront être raisonnablement supprimés. Mais il y a aussi ceux que nous pourrions sécuriser. » Il pense en particulier au passage

n° 11 bis, à côté d'un fast-food guebwillerois : « Une solution consisterait à arrêter le train ici mais la desserte perdrait de son efficacité si on devait abandonner le centre-ville. Mais, quoi que nous proposons, je ne comprendrais pas que l'État bloque par principe »

« Il se trouve toujours des gens pour engager des recours abusifs »

Sur ce point, il attend d'ailleurs le soutien – et donc la bonne volonté – de tous les élus du secteur dans ce projet qui concerne aussi bien les communes (CCRG), la communauté de communes, le Département, la région que l'État. L'absence du maire de Guebwiller – ou d'un de ses adjoints – était regrettable.

« Dans les prochains mois, je vais batailler pour que ce dossier soit inscrit au contrat de projet Etat-Région 2014-2020 », a insisté Philippe Richert. À mi-mots, il aimerait voir un train en gare de Guebwiller à l'horizon 2018-2020. Jean-Louis Christ, député de Guebwiller, estime qu'il est toujours délicat d'avancer des dates car « il se trouve toujours des gens pour engager des recours abusifs ».

Autre point sur lequel il en appelle au bon sens : le nombre d'arrêts. « Si on doit les multiplier, nous perdrons en efficacité », assure-t-il. Marc Jung, président de la CCRG, approuve cette position : « Parallèlement à la réflexion sur le retour du train, nous devons voir comment faire évoluer notre offre de transport afin de conduire les usagers vers ces gares. »

Dernier point : TER ou tram-train ? « Je n'écarte rien, ce serait même une solution relativement adéquate par rapport au milieu à desservir », affirme Philippe Richert, avançant les coûts supplémentaires nécessaires à la venue du tram-train (environ 7 millions d'euros) mais contrebalancés par un assouplissement des exigences concernant les passages à niveau. Néanmoins, ce mode de transport pourrait avoir comme conséquence de lier la vallée à la région mulhousienne, limitant les facilités pour les usagers de rejoindre Colmar.

S'il est certain que ce train est attendu, il n'est pas encore arrivé : nombre d'habitants du secteur, échaudés par les annonces et les promesses passées, attendront peut-être de voir un train en gare avant de se réjouir vraiment.

Élise Guilloteau

Train Un espoir pour la réactivation de la ligne Bollwiller-Guebwiller

Sept kilomètres de rails fermés depuis quarante ans. Vingt ans de batailles associatives et politiques. De nombreuses promesses et autant d'études. Voilà comment résumer en quelques lignes le dossier de la ligne Bollwiller-Guebwiller.

Hier après-midi, Philippe Richert, le président de la Région Alsace, en réunion avec les élus locaux, n'est pas venu pour faire d'énormes promesses mais pour s'engager : « Au nom de la Région et à titre personnel, je souhaite que ce projet se fasse. Il est temps qu'on entre dans une phase où le projet va se concrétiser », a déclaré sans rire le président.

Pour fixer le cadre de travail, il a repris les conclusions des précédentes études, notamment en termes de service (circulation entre 6 h et 22 h 30, deux trains par heure aux heures de pointe et un en heures creuses, quatre arrêts)

et de coût : « Je souhaite tenir dans une enveloppe de 30 millions d'euros. » Il sait aussi que tout n'est pas gagné, la question des passages à niveau n'étant pas encore réglée. Mieux, Philippe Richert s'engage à « batailler » pour que cette ligne soit inscrite au contrat de projet Etat-Région 2014-2020, pour une réalisation possible avant 2020. « Ici, il y a 40 000 habitants, 12 000 salariés et trois lycées. Cela justifie la réactivation de la ligne. » Désormais, il en appelle au bon sens de chacun et incite tous les acteurs du dossier à travailler dans le même sens.

En face de lui, les élus et les représentants de l'association Florirail, qui se bat depuis 20 ans pour cette réouverture, ont envie d'y croire. Mais il s'en trouve certains qui attendent de voir le premier train en gare pour être convaincus qu'il ne s'agit pas d'une nouvelle promesse.

Élise Guilloteau