BOLLWILLER-GUEBWILLER

« UN PETIT TRAIN S'EN VA DANS LA MONTAGNE... »

Il y a quelques jours, je voulais aller rendre visite à des amis du Florival en partant de la Haute Vallée de la Bruche. Il y a une gare en bas de chez moi, ici. Je consulte les horaires pour me rendre compte qu'il faudra compter trois heures, mais uniquement jusqu'à Bollwiller, pour la simple et bonne raison qu'il n'y a pas de train pour Guebwiller... et pas non plus de bus de correspondance le dimanche. Bref, impossible, à moins de trouver un taxi à Bollwiller, un dimanche !

Cette histoire de train pour la vallée de Guebwiller ressemble à ce qu'on rencontre à toutes les élections : des grandes promesses avant, silence radio après... Si, dans pas mal de territoires excentrés (Thann, Munster, Schirmeck, Haguenau, etc.), le TER existe et dessert les communes, ce qui est un réel service, la vallée de Guebwiller a été laissée pour compte par un manque évident de volonté des élus successifs et actuels.

Une association, FloriRail, se démène depuis des années, mais ses choix techniques (tram-train plutôt que TER automotrice) ne font guère avancer le dossier. Les Verts ont pris le relais avec des actions médiatiques pour une mobilisation plus massive des habitants de la vallée. Car la voie ferrée entre Bollwiller et Guebwiller existe toujours encore et sa réhabilitation a été chiffrée depuis longtemps dans des études à 18 millions d'euros.

Quand on sait ce que la Région a déjà investi dans le train (TGV, LGV, projets shunt de Mulhouse et voie Mulhouse-aéroport Bâle), on arrive à des centaines de millions d'euros, et elle a un budget de 230 millions d'euros par an. Alors, pourquoi ce report permanent depuis des dizaines d'années pour un coût somme toute minime ?

La réponse est à chercher du côté des élu[e]s

Quand je parlais de retour de train à la Communauté de communes, il y a une dizaine d'années, à inscrire dans tous les projets structurants, on me répondait qu'il fallait plutôt investir dans les accès routiers, car tous les déplacements se font en camion et en voiture (le ferroutage était alors considéré comme farfelu, incongru). Soit ! Sauf que les mêmes élu(e)s pleurent aujourd'hui que leur vallée perd de son attractivité, que les centres de formation et autres services émigrent ailleurs, que les touristes ne peuvent accéder en train, etc.

Électoralisme, puisque bientôt ce sont les élections régionales : vous avez tout compris !

Les élus aux manettes de la région et des transports avaient certes promis-juré de mettre prioritairement le retour du train dans leurs dossiers pour le présenter dans les plans État-Région : ce fut le cas en 2000, puis 2006 et à présent en 2013 !!!

Haenel (encore lui : voir Bioscope, article de septembre), Richert, aujourd'hui, sont sur la même ligne : on promet que c'est « prioritaire » et on « fera tout » pour l'inscrire dans le projet

Plan État-Region

Électoralisme, puisque bientôt ce sont les élections régionales : vous avez tout compris ! Électoralisme aussi localement, car l'actuel conseiller général-Maire du coin (Alain Grappe) lors de la campagne des cantonales s'était déclaré, lui, pour une priorité de la voie ferrée Mulhouse-Aéroport (solidarité UMP oblige !) : il n'a même pas défendu son canton.

Même chose du côté de la mairie de Guebwiller : le maire (PS) Denis Rebmann préconisait d'abord un tram-train électrique, puis il voulait laisser tomber la belle ancienne gare pour faire construire une nouvelle à la périphérie de la ville (pour protéger l'accès direct au MacDo ?). Pourtant, les points noirs d'entrée de ville pourraient trouver des solutions simples. Ses adversaires potentiels à la mairie rajoutent à la confusion générale : Mme Dehestru (Modem, passée à l'UMP,) veut le tram-train ce qui suppose l'électrification de la ligne entre autres et donc délais plus longs, sans compter un coût bien plus élevé ; M. Bingert, (centriste opportuniste) prône le bus à haut niveau de service !!! Il n'a rien compris. Philippe Aullen (EELV-Liste Citoyenne), lui, a parfaitement intégré les enjeux : pour un retour rapide, puisque la voie existe encore, il y a une solution : le TER comme dans toutes les autres vallées. Tant que les élus se battent entre eux, ce bassin de vie de 40 000 personnes continuera à n'avoir qu'une solution pour se déplacer et aller travailler (en dehors du vélo) : la voiture.

Et pourtant dans les archives, on apprend que cette ligne a été construite avant 1870, jusqu'à Lautenbach où la gare a servi de décor au film de François Truffaut « Jules et Jim » en 1961, et que la ligne a été fermée en 1969 pour les voyageurs et en 1971 pour le fret.

Christian Weiss