

Guebwiller et environs

Courrier des lecteurs

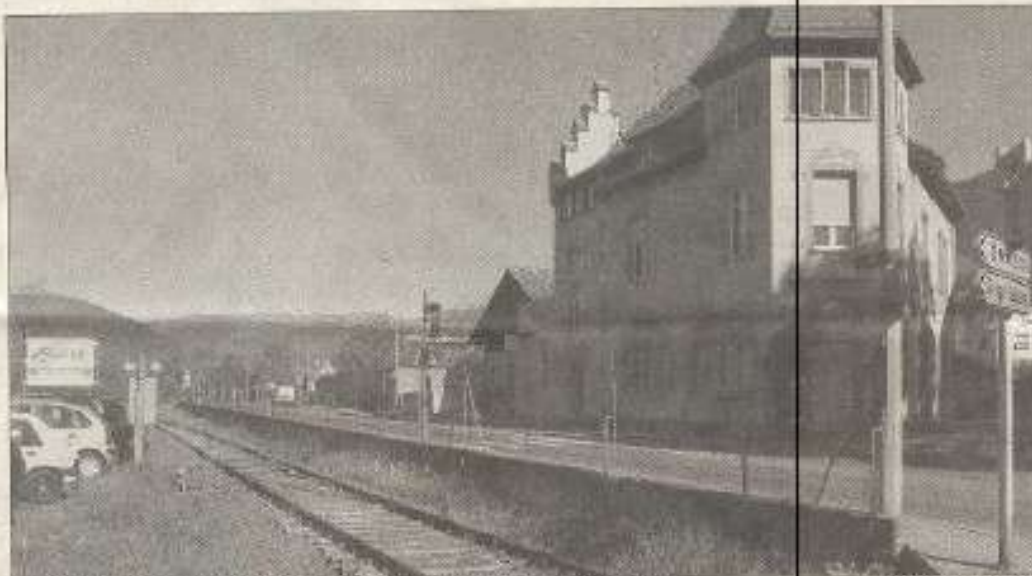
Bollwiller-Guebwiller: la bataille du rail

L'Association FloriRail, par la voix de son président Stéphane Hissler, répond à l'article « Une onéreuse réhabilitation » de Jean-Marie Wolff de Soultz qui argumentait contre la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller (L'Alsace du 30 mars).

Stéphane Hissler souligne « qu'il est important de voir l'intérêt général et de se situer dans une perspective avant tout citoyenne ». Voici les principales objections de Stéphane Hissler aux propos Jean-Marie Wolff (en gras les points abordés par ce dernier) :

« Le calme et la tranquillité ». — « On peut poser la question sur le bruit des voitures ? Des camions ? Tout au long du jour et de la nuit ? N'est-ce pas moins que le passage d'un train toutes les heures ou demi-heures en journée ? Et encore : avec un mur ou talus antibruit ou peut-être des murailles. Lorsqu'on s'installe au bord d'une voie ferrée ou d'une route, attention côté d'un terrain non-bâti, on ne sait jamais ce qui peut arriver ! A FloriRail, nous avons rencontré des riverains et nous avons tenu compte de leurs demandes dans nos réflexions et dans les propositions que nous avons faites au conseil régional ».

« Conseil régional ». — « Notre (député) élu Adrien Zeller de n'avoir pas dépensé l'argent des contribuables pour le rail à Guebwiller. Le président de la Région serait-il dubitatif quant à la réouverture du bassin d'emploi ? Le rail est un outil économique et social comme les autres ! Adrien Zeller n'a été dubitatif pour aucune des lignes ferroviaires aban-



FloriRail défend bec et ongles la réhabilitation de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller.

donnés et compte des nettement moins denses que la nôtre ? En voici une liste non exhaustive : Colmar - Mülheim, Mülheim - Kruth, Strasbourg - Lauterbourg, Strasbourg - Wissembourg, Mülheim - Mülheim. Toutes ces lignes sont déjà réouvertes, en cours de réouverture, ou vont être réouvertes bientôt ».

« Train et économie ». — « Dans l'état actuel des choses la route reste dans un strict point de vue économique, la meilleure des solutions. Notre député n'a-t-il déjà entendu parler d'écologie ? Qu'en sera-t-il dans 50 ans, quand il n'y aura plus de pétrole ? Quand le carburant sera limité aux seuls véhicules prioritaires et à ceux qui auront les moyens de s'en offrir, le train, aujourd'hui, n'est certes pas attractif pour les petites entreprises. Qu'en sera-t-il dans quelques années ? J'ajouterais que si le train pouvait attirer une "grasse" entreprise qui valorise le rail,

elle ne s'installera pas dans notre secteur, vu qu'il n'y a pas de desserte ferroviaire [...] ».

« L'amélioration de la desserte routière de la vallée de Guebwiller n'a pas été faite ».

Les busiers d'engrais et les busiers de vin ne se trouvent pas au même endroit. Ces deux bassins s'étendent de plus en plus. Cela fait partie des contraintes de notre société. La route s'y est très bien adaptée, le rail a encoché des progrès à faire pour mieux desservir ces zones (trains, train-train, des services locaux du type short line américain pour le bois). Ne pas oublier les étudiants qui doivent aller à Mulhouse ou ailleurs et qui ne conduisent pas encore, les seniors qui ne conduisent plus, les revenus modestes pour qui une voiture reste un gros investissement ».

« Desserte routière du Bollwill ». — « Elle est dense et mauvaise. Je ne crois pas qu'il soit possible de lire correctement de travailler sur un bloc papier ou sur un ordinateur portable dans un bus, ce qui est faisable dans un train ! Le temps de trajet est d'une heure de route (dans les embouteillages à l'entrée de Mulhouse) à ne pas confondre avec la demi-heure dans le confort d'un train. Dans toutes les vallées vosgiennes desservies par le rail, les services bus et bus couloirs sont parfaitement complémentaires. Ce type de service mixte est apprécié des usagers. Alors pourquoi ne pas le faire chez nous ? Après tout, nous payons les mêmes impôts mais sans avoir ce service en retour. Sans d'une manière ou d'une autre pour la réouverture de la ligne, il avait été décidé d'améliorer la desserte routière de la vallée de Guebwiller. Cela n'a pas été fait. (En outre) aucune concertation entre les trains et les bus

n'a été faite pour améliorer la desserte de la gare et il n'existe aucun accord d'intermodalité de correspondance en cas de retard. La gare de Bollwiller est assez mal desservie du point de vue ferroviaire. Grâce au TGV la situation s'est encore empirée ! Malgré cela, la fréquentation de la gare est en constante augmentation. Strange, n'est-ce pas ? ».

« Les nostalgiques du rail ».



Une future piste cyclable ? Le débat fait rage.

Geries, il y a des passionnés. Le terme est bien mal choisi. Une personne qui suit les étapes du musée en service de l'ASBO est elle un nostalgique des "Vieux four volants dans leurs dômes de machines" de Lindbergh ou de Latécoère ? Non ! Pour le rail, c'est la même chose. A FloriRail aussi, il y a des passionnés d'aéronautique ! Les véritables nostalgiques sont justement ceux de l'époque du tout automobile des années soixante-dix !

« Pistes cyclables ». — « Quant à transformer l'emprise ferroviaire en piste cyclable, nous la solution préconisée par nous interdicte pour les étudiants les seniors, et les bas salaires pour se rendre à Mulhouse par exemple ?

« Réhabilitation onéreuse ». — « FloriRail a fait deux études comparatives et arrive à deux estimations : 19,8 et 22 M€ (millions d'euros). Mais dans un souci de comparaison voici quelques chiffres : 19 km de Cannes à Gasse : 53 M€ ; 80 km de Hoenen à Saragossa : 80 M€ ; la voie ferrée de Strasbourg à Eszter : 103, 47 M€ ; tram-train Strasbourg - vallée de la Bruche : 60 M€ ; section de la gare de Strasbourg à 5 M€ ; route d'accès au Ruisseau : 8 M€ ; déviation de la RN 66 à Bischweiler à 89 M€ ; A390 : 238,6 M€ ; jadis en V de l'Eu-Airport 66 M€. À relier : la

Photos Bernard Biber