

Train : ça coince aux passages à niveau



La récente circulaire BusserEAU, qui interdit toute nouvelle création de passages à niveau sur une ligne ferroviaire ouverte aux voyageurs, est un frein à la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller.

Photo DR

La réouverture de la ligne de chemin de fer Bollwiller-Guebwiller n'est pas pour demain, ainsi qu'il en ressort de la récente réunion entre les élus locaux et le conseil régional. Si le principe d'une desserte ferroviaire n'est pas remis en

cause, le coût de sa mise en place dépasse largement les prévisions, ce qui encourage la Région à reconsidérer d'autres scénarios. Et le problème des passages à niveau n'est pas résolu.

Train Coup de frein sur la réouverture de la ligne

Beaucoup d'incertitudes et peu de réponses claires, c'est ce qui ressort de la réunion qui s'est tenue, mardi, à Bollwiller, entre les élus locaux et le conseil régional, à la suite des conclusions d'une nouvelle étude sur la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller. État des lieux.



Si le principe du train à Guebwiller n'est pas remis en cause, l'échéance de son arrivée s'éloigne à grande vitesse.

Photomontage L'Alsace/Photo Bernard Biehler

Et de quatre. Depuis 1997, c'est la quatrième étude conduite par la Région Alsace sur la réouverture aux voyageurs de la ligne de train Bollwiller-Guebwiller. L'avant-dernière, rendue publique à l'automne 2008, avait fait apparaître trois scénarios : le bus à haut niveau de service (22 M€), le tram-train (30 M€) et l'automoteur type TER (16 M€). Plus simple à réaliser, moins coûteux et offrant un bon niveau de service, c'est ce dernier qui avait été retenu par la Région. On parlait alors d'une mise en service possible en 2014.

Néanmoins, l'étude indiquait déjà que les difficultés les plus importantes portent sur les ouvrages de franchissement, nombreux sur les 9 km de la ligne : on dénombre 11 passages à niveau (PN) sur le tronçon Bollwiller-Guebwiller, et 8 dans le prolongement jusqu'au Heissenstein.

L'affaire s'est corsée un peu plus tard, lorsqu'une circulaire Bussereau, du nom du secrétaire d'Etat

chargé des Transports, est entrée en vigueur : elle interdit désormais toute nouvelle création de passages à niveau sur des lignes ferroviaires ouvertes aux voyageurs.

Un frein au développement

Des travaux pourtant indispensables sur la ligne Bollwiller-Guebwiller, propriété de Réseaux ferrés de France (RFF). Un coup de massue pour les élus locaux et les responsables associatifs, pour qui cette directive empêche le développement économique, touristique et culturel de la région de Guebwiller.

C'est donc avec une grande impatience qu'étaient attendues les conclusions de l'étude portant sur le coût de la dénivelation des passages à niveau. Systra, le cabinet qui a réalisé le chiffrage pour le compte de la Région, a proposé pour chaque ouvrage une solution par pont route et une autre

par pont rail (la plus coûteuse). Au total, la dénivelation des 11 passages à niveau situés entre Bollwiller et Guebwiller entraînerait un surcoût de 47 à 70 M€, hors coûts de réouverture estimés à 13 M€. « L'option la moins chère est celle des ponts route, mais c'est encore trois fois le tarif d'origine. Ça change singulièrement la donne », a commenté André Reichardt, le président de la Région Alsace, lors de la présentation de l'étude qui s'est déroulée, mardi, à la MJC de Bollwiller.

D'autant que les élus sont dans l'incertitude totale en ce qui concerne la circulaire Bussereau : des dérogations seront-elles accordées pour certains passages à niveau ? Si oui, quand ? Et si toutefois le ministère rendait possible la prise en compte de la dangerosité des dits passages, encore faudra-t-il que RFF mène à son tour une étude — dont la méthodologie n'a pas encore été validée par le ministère — afin de

déterminer quels PN devront être conservés ou supprimés. Bref, on n'est pas sorti de la gare.

Face à cette voie sans issue, de nombreuses voix se sont élevées. À commencer par celle de Denis Rebmann, maire de Guebwiller, rejoint par d'autres élus : « L'intérêt de cette ligne est tout à fait nécessaire. Je ne pense pas que l'on puisse accepter qu'une directive bloque le développement de notre territoire. »

L'hypothèse du tram-train

« L'autre hypothèse, a annoncé le président de la Région, c'est de reconsidérer les autres options, c'est-à-dire le tram-train et le bus à haut niveau de service. » L'installation du tram-train, qui semble faire l'unanimité auprès des élus concernés et des défenseurs du train, est pourtant soumise à conditions : « Le maintien des passages à niveau est conditionné à une vitesse d'approche de 40 km/h, ce qui signifie une incidence en terme de temps de parcours, et d'autre part, il faut lever les incertitudes concernant les possibilités de maintenance et de rapatriement du matériel sur Mulhouse », a expliqué André Reichardt. Remarque d'un usager, « le tram-train peut rouler en régime ville sans qu'il y ait de passages à niveau, mais avec des feux rouges, comme c'est le cas à Mulhouse. »

Le président de la région n'a cessé de réaffirmer la volonté de la collectivité de rouvrir la liaison ferroviaire. « Nous ne sommes dans aucune impasse. Nous attendons un cadre. La position du ministère finira bien par tomber. » Et d'annoncer que les moyens pourront être inscrits dans le contrat de projets Etat-Région 2014-2020.

Céline Bechler

Questions à... Mathieu Taquard



Mathieu Taquard est le nouveau président de FloriRail. Photo DR

C'est l'idéal pour le Florival. Ça désengorgerait la traversée routière des centres urbains de Guebwiller et de Sultz, et il aurait l'avantage d'aller jusqu'au Heissenstein. En mode tram, on pourrait imaginer qu'un jour il desserve le collège de Buhl. L'inconvénient, c'est que le tram-train nous mène très loin dans le temps alors que les besoins sont urgents. Mais nous savons pertinemment que toutes les petites lignes finiront par en être équipées.

Vous avez été élu président de FloriRail le 30 janvier dernier. Quelles sont vos priorités ?

Mes premières actions ont été guidées par le calendrier, c'est-à-dire être présent à tous les meetings des candidats aux élections régionales qui nous sollicitent. Ainsi, l'association remplit son rôle de faire connaître ce besoin de liaison ferroviaire. Guebwiller est tout de même la seule ville moyenne d'Alsace à être dépourvue du train, alors qu'il a été démontré que la ligne serait rentable. Pendant la campagne, nous sommes courtisés. Il faut prendre la balle au bond et faire valoir nos arguments, car une fois les élections passées, les élus ne savent plus où se trouve Guebwiller.

Propos recueillis par C.B.

SE RENSEIGNER l'association FloriRail tient une permanence tous les samedis matins, de 10 h 30 à 12 h, à la Maison des associations à Guebwiller. Site internet : <http://florirail.free.fr>

Le comité

Élu le 30 janvier, le nouveau comité de FloriRail se compose de la façon suivante : président Mathieu Taquard ; vice-présidents François Debrowska et Pierre Bischoff ; secrétaire Georges Bent ; trésorier Jean-Jacques Braesch ; vérificateurs aux comptes Jean-Marc Adnot et Jean-Frédéric Lehmann ; assesseurs Marie-Aimée Debrowska, Jean-Frédéric Lehmann ; René Steiner ; Jean-Maurice Knecht ; Daniel Ezcurra ; Robert Zagala.

En succédant à Stéphane Hissler à la tête de l'association FloriRail, le Guebwillerois Mathieu Taquard poursuit le combat pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller.

Quel est votre sentiment après la présentation des conclusions de l'étude menée par la Région (lire ci-contre) ?

Ce qui apparaît, c'est le coût exorbitant de la dénivelation des passages à niveaux situés le long de la ligne, et l'impact de la circulaire Bussereau qui empêche toute réouverture. Nous sommes donc à nouveau mis en position d'attente. L'idée de la réouverture avance, mais aucune décision concrète n'est prise. Plus aucune date n'est annoncée. Même si la Région nous écoute attentivement, nous ne sentons pas que le train dans la vallée de Guebwiller soit une priorité régionale. Si on avait réagi tout de suite après la phase 3 de l'étude de faisabilité, on aurait pu avoir le train en 2014.

À la vue de ces résultats, quelle est, pour vous, la meilleure solution ?

On se dirige obligatoirement vers le tram-train, bien que cela reste un investissement lourd.