

Bollwiller-Guebwiller

Le courrier relatif à la ligne de chemin de fer à réanimer entre Bollwiller et Guebwiller (*Dialogue 10/03*) a suscité des réactions.

L'absence du tram-train coûte très cher

•De M.T., de Guebwiller : « Je m'insurge contre les données fausses, avancées, sur le nombre de la population qui s'élèverait à 15 000 habitants. Le nombre total d'habitants de l'agglomération de Guebwiller s'élève à 37 239. La Région Alsace parle d'un bassin de population de 40 000 habitants, dans l'étude de faisabilité de 2008.

Les cars sont très utiles et leur nombre augmentera certainement pour assurer la continuité du service, mais ils sont destinés à desservir finement les villages et non les agglomérations importantes.

La longueur de la ligne est fautive. Elle est de 7 km jusqu'à la gare et de 9 km jusqu'au Heissenstein vers Buhl.

Nous nous posons aussi des questions sur le montant prétendu de 50 millions d'euros. La dernière étude de faisabilité de 2014 faisait état de 26,4 millions d'euros pour le tram-train jusqu'à la gare de Guebwiller.

Le train classique étant bien plus cher à cause de l'obligation de la réalisation de passages à niveaux.

L'absence du tram-train coûte très

cher. Les dégâts sont immenses :

- Fermeture de la sous-préfecture de Guebwiller au profit de celle de Thann, car Thann est mieux accessible en transports en communs.

- Départ du siège régional de la MACIF (trop de frais de taxi depuis Mulhouse).

- Transfert à Colmar de l'IUFM, à cause de l'absence du train.

- Manque d'attractivité du territoire pour l'installation de nouvelles entreprises à cause du manque de ce moyen de transport.

- Tourisme affecté par le manque de train, Guebwiller est inexistante sur la carte des marchés de Noël d'Alsace.

- Le Florival devient un désert médical à cause des familles de médecins qui préfèrent s'installer dans des secteurs mieux desservis.

- Les personnes qui ne roulent pas encore en voiture, celles qui n'en ont pas les moyens et celles qui ne peuvent plus, sont pénalisées par ce manque d'infrastructure.

Florirail n'est pas une association de musées et de locomotives à vapeur. Ces associations sont d'ailleurs très bien représentées dans le Haut-Rhin et font un travail remarquable.

Notre action est en faveur de la santé et de sécurité. Le déplacement en tram-train pollue jusqu'à 20 fois moins que le déplacement en voiture individuelle. La sécurité de ce mode de déplacement est bien supérieure ».

Pourquoi opposer cyclisme et ferroviaire

•De D.S., de Biltzheim : « Un réseau de bus est améliorable oui, efficace non. Par ailleurs, la seule problématique des embouteillages en fin de journée se pose, ce qui est le cas pour l'ensemble de la circulation routière, aussi bien dans Guebwiller qu'à proximité du rond-point du Nouveau Monde, non loin de là où passe la ligne.

Les bus scolaires sont remplis. Je me souviens encore qu'il n'y a pas si longtemps, lorsque j'étais lycéen, les bus étaient parfois pleins jusqu'à voir des élèves debout, ou se voir parfois refuser la montée à bord par manque de place.

L'argument de la piste cyclable est celui que j'entends le plus souvent, et qui me fait à chaque fois bondir. Le train est utile aux personnes voulant se rendre sur leur lieu de travail, aux personnes sans voiture ou avec, la voiture ne doit pas être une obligation, aux excursionnistes, aux personnes désirant se rapprocher de certains services qui s'en vont petit à petit mais sûrement de la capitale du Florival.

Je suis certain que ces personnes apprécieront plutôt de prendre une belle piste cyclable toute neuve par des températures négatives au mois de janvier.

Depuis quand une piste cyclable doit-elle être sur l'emprise d'une voie ferrée ? Depuis quand oppose-t-on cyclisme et ferroviaire ? »