

# L'option tram-train envisagée entre Bollwiller et Guebwiller

Longtemps attendue, l'étude sur l'éventuel retour du train entre Bollwiller et Guebwiller a été présentée hier soir. Elle crédibilise le projet d'un tram-train sur ce tronçon, ce qui a été jugé « positif » par l'association FloriRail.

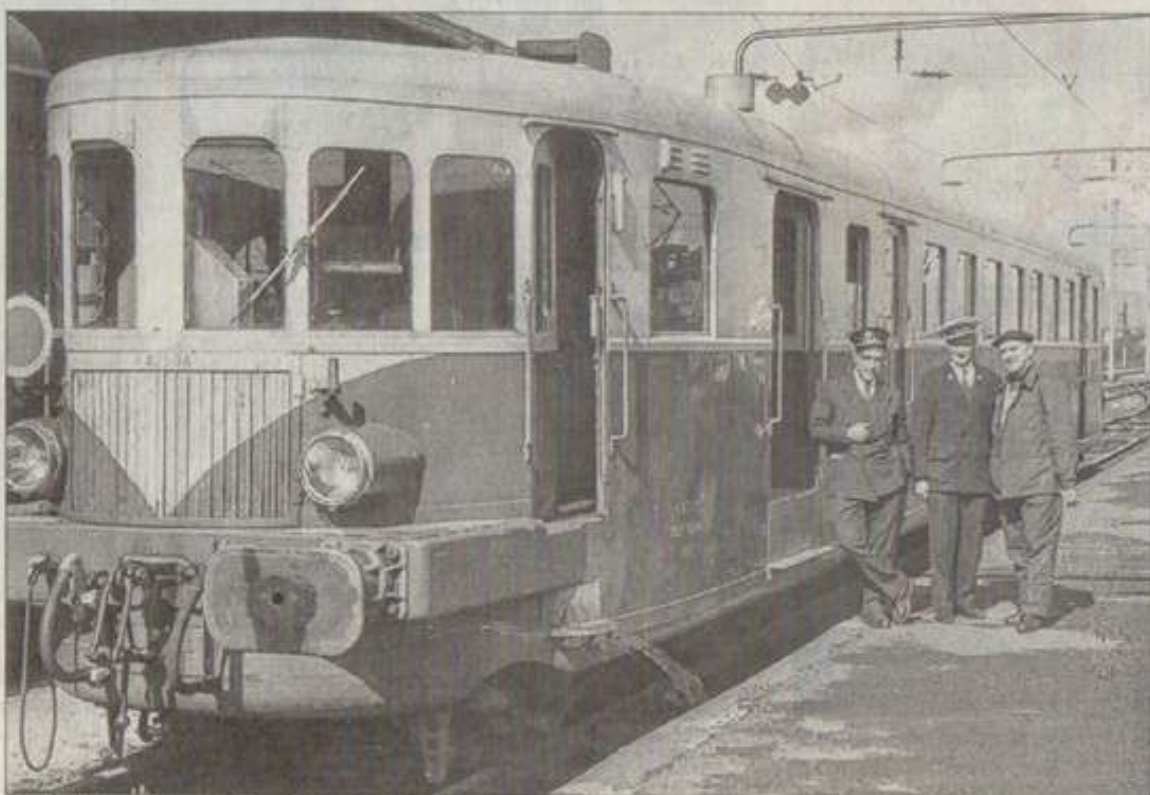
Jacques Fortier

Il est sérieusement envisageable d'installer une ligne de tram-train sur le trajet Bollwiller-Soultz-Guebwiller, en restant dans une enveloppe budgétaire de moins de 32 millions d'euros : c'est ce que conclut l'étude rendue par le cabinet Systra. Mais il subsiste encore plusieurs interrogations, a-t-il été dit lors de la réunion de restitution qui s'est tenue hier soir à Strasbourg avec les responsables de la région, les élus locaux et l'association FloriRail.

## Un pont sur la RD83 ?

Le premier est la traversée de la départementale 83. L'étude propose un passage « aérien », donc en viaduc, mais sa hauteur (6,70 m) fait craindre que certains convois exceptionnels des industries proches ne soient alors écartés de cet axe. Le conseil régional du Grand Est va donc commander une étude de génie civil pour analyser si un passage en souterrain, un peu plus cher (1 million d'euros en plus), n'est pas possible. Celle-ci, qui doit notamment vérifier l'humidité des sols, pourrait durer un an.

La seconde question tient au financement du projet. 20 millions d'euros sont inscrits au contrat de plan en cours, 11 autres devraient l'être dans le prochain. Mais, a rappelé David Valence, président de la commission transports de la région, pas question de sortir de l'enveloppe, car « ce sont en tout 500 millions d'euros qu'il faut trouver pour remettre en état ailleurs



Dernier départ d'un train de la gare de Bollwiller pour Lautenbach, le 15 mars 1969. Le conducteur était Albert Schach (à droite).

Photo FloriRail/Collection François Martin

*des petites lignes TER où l'on roule à petite vitesse et éviter ainsi des fermetures ».*

## Éviter de multiplier les arrêts

La troisième interrogation tient à la fréquentation de la future ligne. L'étude envisage 2 400 voyageurs par jour, ce qui permettrait de maintenir le

taux de financement du billet par l'utilisateur à 25 %. « Moins n'est pas envisageable », note David Valence. L'étude suggère, pour rendre la ligne attractive, d'éviter de multiplier les arrêts pour qu'un trajet de 8 à 9 minutes permette de bonnes correspondances avec les TER à Bollwiller. La maintenance des rames serait assurée par les ateliers de tram-train de Soléa, et non par le centre SNCF de Mulhouse.

« C'est une réunion positive, a commenté Mathieu Tacquard, président de l'association FloriRail, car nous étions jusqu'ici dans une grande incertitude. » Il énumère ainsi « le rappel de la volonté de la région, le choix de l'option tram-train, le sérieux de l'étude ». Et même si aucun planning n'a été avancé, FloriRail se prend à imaginer un tram-train en service dans cinq ou six ans.