

La nouvelle bataille du rail

La Région Alsace et l'État négocient actuellement les projets qui seront inscrits au contrat de plan 2014-2020. À l'heure des économies, l'État vient de réduire la part consacrée aux mobilités. La réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller pourrait en faire les frais. Mais la négociation n'est pas finie.



Le 13 septembre, quelque 80 personnes ont arpenté les rails de l'ancienne voie ferrée afin de réclamer la réouverture de la ligne.

Seulement voilà, il y a quelques jours, alors qu'il participait à l'assemblée générale de la Chambre de commerce et d'industrie de Colmar, Philippe Richert, le président de la Région, annonce que la part consacrée par l'État aux mobilités, estimée à 250 millions, passe à 198 millions.

Deux projets s'en trouvent menacés : le raccordement ferroviaire de l'Euroairport et la liaison Guebwiller-Bollwiller (notre édition d'hier). Il ne s'agit peut-être que du jeu normal des négociations entre la Région et un État qui cherche à faire des économies... Mais dans le Florival, où le retour du train est synonyme de renouveau, ces paroles résonnent de manière particulière.

Cet argent ne va pas s'évaporer. Il y aura un retour sur investissement

Du côté de FloriRail, Pierre Bischoff, cofondateur et vice-président de l'association, veut « rester confiant » : « Je suis convaincu que l'inscription de cette ligne au contrat de plan va être remise sur les rails. » Et de rappeler que la somme demandée à l'État est de 5 millions d'euros « seulement ». En parallèle, « la Région s'est déjà engagée à financer cette ligne à hauteur de 15 millions d'euros. Rajouter 5 millions, c'est une goutte d'eau », estime cet homme qui milite depuis plus de 24 ans en faveur du retour du train.

Pour FloriRail, cet investissement est d'autant plus nécessaire qu'il sera fructueux : « Cet argent ne va pas s'évaporer. Il y aura un retour sur investissement pour les habitants, qui bénéficieront d'un service public de qualité pour de très nombreuses années. Il aura aussi des effets sur l'emploi et les entreprises locales. » Peu importe pour lui que le projet soit inscrit finalement à ce plan : « Si ce n'est pas là, ce sera le suivant ou via un autre montage financier car la somme à trouver – 5 millions d'euros – n'est pas très importante. » Pierre Bischoff est convaincu que « de l'argent, il y en a. Après, c'est une question de choix. »

Il rappelle aussi que le temps est venu de passer à l'acte : « Plus on attend, plus la construction

coûtera cher. Mais surtout, plus on attend, plus les conséquences seront lourdes économiquement et socialement pour le Florival. Ce projet peut vraiment être un levier pour la vallée. » L'association vient d'écrire au préfet de Région pour défendre ce point de vue. Europe Ecologie-les Verts (EELV) met en cause la Région : « J'ai toujours eu un doute sur leur volonté réelle de défendre ce projet », lance Jean-Sébastien Cuisnier, secrétaire local, qui rappelle que, si EELV a organisé cette manifestation, « c'est bien parce que nous étions conscients qu'il y avait un risque que ce projet ne se fasse pas dans un délai court ». Néanmoins, pour ce militant, un refus de l'État ne devrait pas bloquer tout le processus : « Si la Région tient vraiment à ce projet, elle peut débloquent les 15 millions annoncés et commencer les premières études et l'avant-projet. Comme on part sur 6 à 8 ans de travaux, cette somme est suffisante pour lancer le projet. Ce serait un signe fort. »

Le processus de négociation entre l'État et la Région est en cours

Pour sa part, Francis Kleitz, le maire de Guebwiller, n'est pas inquiet mais reste « vigilant » : « Le processus de négociation entre l'État et la Région est en cours, il va y avoir plusieurs allers-retours.

Mais l'État cherche à faire des économies. Dans ce contexte, les projets liés au train ne sont pas faciles à défendre. Néanmoins, Philippe Richert me l'a redit : cette ligne est une des priorités de la Région. Je lui fais confiance pour défendre ce projet et le réinscrire au contrat de plan d'autant qu'il s'est déjà engagé à financer les trois quarts du projet. » Le premier magistrat de Guebwiller s'est lancé parallèlement dans une vaste opération de promotion du train. « Je prends rendez-vous avec les différents acteurs régionaux pour leur expliquer combien ce projet est important pour le développement de la vallée », insiste Francis Kleitz, qui entend mobiliser très largement car « tant que les premiers coups de pelle n'auront pas été donnés, rien n'est fait ».

Pour Alain Diot, adjoint au maire de Soultz en charge de l'urbanisme et de l'environnement, et vice-président de la communauté de communes de la région de Guebwiller (CCRG) en charge du service à la personne, « c'est une triste nouvelle d'entendre que cette ligne pourrait faire les frais de la politique du Gouvernement »

L'opportunité du retour du train n'a jamais été aussi proche de nous

Restent quelques inconnues dans cette négociation. « Nous savions que la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller était en compétition avec d'autres projets. Seulement nous ne savons pas quels critères de choix ont été appliqués pour sortir notre ligne du contrat de plan », souligne Alain Diot. Pour cet élu qui milite de longue date pour le retour du train, « il ne faut pas baisser les bras » : « Tous les élus de la CCRG connaissent l'impact structurant qu'aurait le retour du train dans le Florival. Nous sommes tous face à une conjoncture économique difficile à saisir mais nous devons réagir face au pessimisme ambiant. L'opportunité du retour du train n'a jamais été aussi proche de nous. Maintenant, c'est aux élus et aux citoyens de se mobiliser pour montrer leur attachement à ce mode de transport et obtenir sa réinscription au contrat de plan. La négociation n'est pas finie. »

Marc Jung, le président de la CCRG, est dans le même état d'esprit. « Tant que ce contrat n'est pas signé, il y a une chance pour que notre projet soit rajouté. » Il compte lui aussi sur l'engagement de Philippe Richert « de retourner au combat pour défendre cette réouverture de ligne ». Il sait aussi que tout se jouera autour de ces 5 millions d'euros. « Si ce projet doit se transformer en décision purement régionale, pourquoi pas. Seulement, personne ne sait à quoi ressemblera la Région dans quelques années... Alors autant que ce projet soit inscrit au contrat de plan : le moment venu, on aura une garantie et ce sera plus simple. » Pour lui, le fruit est mûr. « Si on laisse tomber maintenant, le projet ne repassera pas ! » La nouvelle bataille du rail a commencé.