

Les montagnes russes, encore et toujours...

L'annonce, il y a trois semaines, du retrait du projet du Contrat de plan Etat-Région a douché les partisans du retour du train à Guebwiller. Si les élus affichent encore une certaine combativité (de façade ?), derrière, c'est bien l'idée du bus à haut niveau de service en solution de remplacement (provisoire?) qui semble faire son chemin.



« Le retour du train à Guebwiller, c'est pour demain ! », se réjouissaient les partisans du transport ferroviaire il y a encore de cela quelques mois, suite aux différentes communications de la Région, principal financeur du projet.

Depuis quelques semaines et cette annonce faite le 21 novembre dernier par le préfet de Région, Stéphane Bouillon (*), l'enthousiasme est bel et bien retombé.

Les plus virulents supporters du rail ont rapidement réagi : pour Pierre Bischoff, cofondateur de Florirail, association militant pour le retour du train dans la vallée, l'argument avancé par le Ministère des Transports ne tient pas debout : « alors que la ligne Delle-Belfort, neutralisée en 1992 est sur le point d'être rouverte ».

«Se préparer à rebondir»

Pour le groupe local d'Europe Écologie Les Verts, « la Région ne saurait se dédouaner : si elle est capable d'injecter des centaines de millions dans la ligne TGV-Est pour gagner quelques minutes ainsi que dans le Grand Contournement Ouest de Strasbourg, c'est à elle de suppléer l'État défaillant ».

Chez les élus, on essaye de ne pas céder à la résignation : « Je compte très fermement sur ce projet, dit Francis Kleitz, maire de Guebwiller. Les contacts que j'ai encore eus récemment avec le président de la Région, Philippe Richert, vont dans ce sens. Il est hors de question de signer ce contrat sans que la réouverture de la ligne y figure ! C'est un projet structurant pour le secteur »

« C'est vraiment une très mauvaise nouvelle pour le territoire », estime également Marc Jung, président de la Communauté de communes de la région de Guebwiller. Mais avec une nuance : « Même si tout n'est pas encore perdu, il faut être réaliste et donc un peu pessimiste : il faut se préparer à rebondir avec un plan B. »

Et ce plan B, ce serait le bus à haut niveau de service : « On peut aussi l'imaginer en site propre sur l'emplacement actuel des rails. Le plus important, c'est d'avoir une desserte. »

Une solution dont l'un des principaux mérites serait évidemment d'être bien moins chère que celle du train (même si aucun chiffrage n'existe à l'heure actuelle).

Et à la Région, cet argument risque fort de porter, même si on assure que la bataille pour le train n'est pas terminée. « Cette annonce est bien sûr une déception, avance Antoine Herth, vice-président chargé des Transports. Philippe Richert continue de négocier. Il a déjà obtenu qu'on inscrive des crédits d'étude supplémentaires pour des estimations plus précises des travaux à faire. »

Dans le même temps, l'alternative que constituerait une ligne de bus à haut niveau de service est plus que jamais d'actualité : « Je l'avais déjà évoquée lors de la dernière réunion de comité de ligne, mais elle avait été violemment rejetée par l'assemblée », rappelle M. Herth qui précise encore : « On parle là d'un bus à très haute fréquence, au moins toutes les heures. Et pas nécessairement sur site propre. » Cette solution permettrait également de se faire une « idée plus précise des réels besoins du territoire dans le domaine. »

Et si jamais, au bout de quelques années d'expérimentation, le bus à haut niveau de service ne devait pas rencontrer un grand succès, il ferait alors figure d'argument déterminant pour (définitivement ?) enterrer la réouverture de la ligne.

(*) Le préfet avait alors annoncé que la réouverture de la ligne ne figurait plus dans le Contrat de plan, précisant : « Nous nous heurtons à un refus de principe du ministère des Transports à la réouverture d'une ligne fermée ».

MATHIEU PFEFFER