

les 3 DVD  
 En vente EXCLUSIVEMENT sur le site [www.dna.fr/dvd](http://www.dna.fr/dvd) et dans les agences DNA

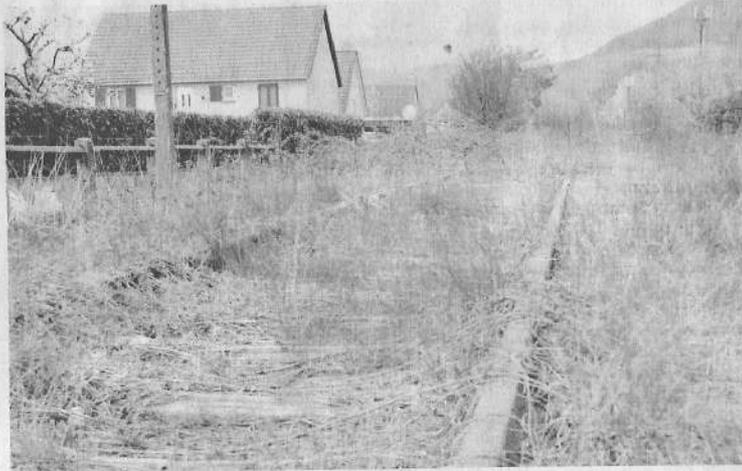
Guebwiller / Liaison ferroviaire avec Bollwiller

# Des voix discordantes...

Régulièrement, nous faisons état, dans nos colonnes, de la volonté affichée d'un certain nombre d'associations et d'élus, de réouvrir la ligne de chemin de fer entre Guebwiller et Bollwiller. Mais tout le monde ne l'entend pas de cette oreille...

■ Entre Guebwiller et Bollwiller, à Soultz, cette voie ferrée passe en bordure du lotissement Kleinfeld. «Il y a vingt ans, quand les parcelles de terrain ont été vendues, on nous a dit, quand nous évoquions la proximité de la ligne de chemin de fer, qu'elle ne serait jamais réhabilitée... Qu'il y aurait un peu de passage, de temps en temps, pour l'entretien, mais c'est tout», souligne Philippe Morcillo, un des riverains que nous avons rencontré sur le terrain, en compagnie de Louis Tavone...

Les deux Soultziens ont tenu à réagir notamment en raison «des coûts qu'ils estiment "astronomiques" du projet de réhabilitation de cette voie de 7,1 km, avec quand même onze passages à niveau, dont la plupart situés en milieu urbain, donc à risques...» Des passages à niveau «qui devront forcément, depuis les dernières directives de Dominique Busserau, secrétaire d'Etat aux Transports, être "revus", voire supprimés».



La voie est actuellement envahie par les ronces... Mais quel est son avenir? (Photo DNA)

«Ce qui entrainera d'ailleurs», comme le souligne Philippe Morcillo, «la révision en forte hausse des sommes nécessaires à la réalisation du projet.»

Au-delà des «menaces visuelles, de la dépréciation qu'entrainera la "réactivation" de la voie pour nos terrains et propriétés», le projet

représente, pour les riverains, «20 ans d'efforts financiers ou de travail pour bénéficier d'une qualité de vie correcte».

«Le scénario retenu en 2009 sous la présidence de Hubert Haenel, portait sur la mise en œuvre d'un TER diesel» rappelle Louis Tavone. Or, un train équivalent circule sur la ligne Thann-Kruth: «au PN 15, nous avons fait des mesures à quinze mètres de la voie -certaines maisons du Kleinfeld sont à 12m-... En faisant référence à l'arrêté du 8 novembre 99, relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, pour la période diurne, de 6 à 22h, la mesure dépassait de 15 décibels la norme», ajoute M. Morcillo qui pointe surtout le coût du projet: «la quatrième étude de faisabilité menée depuis 1997 devrait se chiffrer à plus d'un million d'euros. Sans parler du coût du projet, selon le scénario retenu, en tenant compte du réaménagement des passages à niveau...»

«La note s'avère donc salée... Même des décideurs commencent à hésiter» ajoute notre interlocuteur, qui tient à rappeler que, d'une manière

ou d'une autre, il faudra bien que «quelqu'un paye... Et c'est le contribuable qui est au bout de la chaîne...».

Même s'ils «doutent de la rentabilité de ce moyen de locomotion», les deux habitants du Kleinfeld que nous avons rencontré ne «veulent pas diaboliser le mode de déplacement par voie ferrée ou par voie routière, estimant ces deux moyens de locomotion complémentaires». Mais ils rappellent qu'il existe «une voie rapide avec une circulation très fluide, jamais engorgée jusqu'à Bollwiller». Et de proposer que l'on «améliore, s'il y a lieu, le service de transports en commun par car, de façon à le rendre plus attractif, de Guebwiller, voire du fond de la vallée ou des communes alentour, jusqu'à la gare de Bollwiller, qui deviendrait nœud de transit...» Et réduirait d'autant le coup de l'opération, le rendant «plus que raisonnable» selon eux.

R.B.