

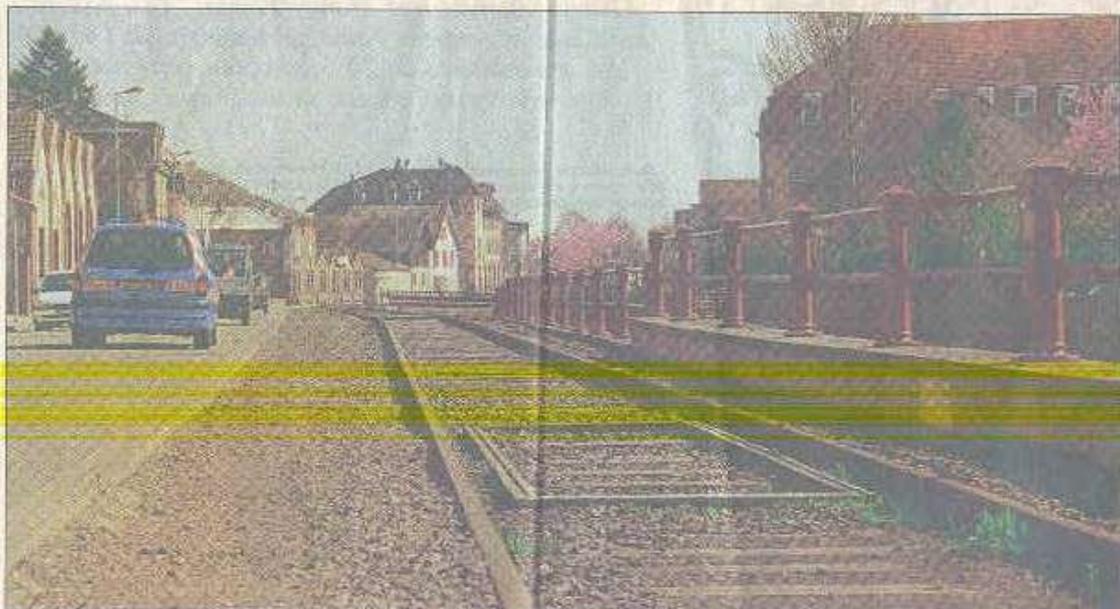
Bollwiller-Guebwiller : le bout du tunnel ?

Réclamée par l'association Florirail depuis 1992, la réouverture de la ligne de train pourrait être envisagée sérieusement. Le conseil régional vient de publier un appel d'offres pour une étude de faisabilité du projet.

UN TRAIN peut en cacher un autre... Trente ans plus tard. Clin d'œil de l'histoire, la région Alsace a lancé le 16 mars dernier un avis d'appel public pour mener une étude sur la reprise du transport de personnes sur la ligne Bollwiller-Guebwiller, exactement 30 ans, jour pour jour après qu'une micheline ait déposé les derniers voyageurs sur les quais de cette même ligne. « Il est indispensable de rouvrir cette ligne », souligne Georges Bort, vice-président de Florirail. Depuis 1992, l'association a fait de cette phrase son leitmotiv, au point de se faire entendre par le conseil régional et d'être associée au comité de pilotage chargé du suivi de l'étude.

1600 VOYAGES PAR JOUR

« Le potentiel de clientèle pour un transport collectif ferroviaire est de 800 personnes par jour, soit 1600 voyages par jour », relève une note de dossier émanant du conseil régional en octobre 1997. La même note évalue le coût de l'investissement de remise en état de la voie à 34,5 MF, l'achat de matériel roulant à 9,5 MF et le coût de fonctionnement à 2,5 MF par an. Ces « enveloppes » concernent



Le rail, alternative de la voiture ? La réouverture de la ligne Guebwiller-Bollwiller pour le transport des voyageurs pourrait le permettre... à long terme et à condition que la ligne soit reliée au réseau mulhousien de transports. (Photo « L'ALSACE » - AV)

un trafic de 19 circulations de 8 km par jour, à raison d'un départ toutes les demi-heures entre 6 h 30 et 8 h 30 et de 17 h à 19 h. En journée, jusqu'à 20 h, un train partait toutes les heures. Le schéma devient encore plus réaliste avec les recommandations de Florirail : « Pour que cette réouverture participe au désenclavement de la vallée, il serait judicieux que les trains aillent jusqu'au Helsenstein ». Afin de desservir également les habitants de Buhl et de Lintthal.

DESENCLAVER

Pourquoi 30 ans après se tourner à nouveau vers le train ? Georges Bort avance plusieurs raisons. La première est l'impérieuse nécessité à son avis de « vider le bassin d'emploi de Mulhouse et le bassin de vie qui en est devenu Guebwiller. 7000 emplois ont été perdus en une vingtaine d'années », souligne régulièrement Charles Haby, maire de Guebwiller. Autant de salariés qui se sont déplacés vers les environs de Mulhouse. Georges Bort, après le chemin de fer comme alternative à la voiture, rappelle les propos de Jean-Louis Hoffel, conseiller régional et 1er vice-président des syndicats des transports de l'agglomération mulhousienne : « 25 % des foyers n'ont pas de voiture. Ce sont essen-

tiellement des jeunes, des retraités et les plus démunis ». Ce moyen de transport est aussi plus écologique, rapide — en journée, telle Mulhouse en 25 minutes au lieu de 55 en bus — et moins cher pour l'usager.

NE PAS REVER

« Guebwiller cherche un bassin d'emplois et Mulhouse cherche un pôle vert », estime-t-il. Les 2 petits kilomètres de ligne pourraient devenir de la plus haute importance, en reliant Guebwiller au réseau tram-train de Mulhouse et à la ligne SNCF Colmar-Mulhouse. Si la ville de Mulhouse a déjà ébauché des plans, les travaux risquent de ne pas se réaliser avant une dizaine d'années. Et l'avis d'octobre 1997 se montre d'une grande prudence sur le projet : « En regard au potentiel reconnu, l'exploitation d'une ligne ferroviaire Guebwiller-Bollwiller semble pour le moins hasardeuse », précise-t-elle. Mais Georges Bort est optimiste : le conseil régional a fait voter en janvier 1998 une somme de 800 000 F pour conduire l'étude de faisabilité. Cette fois-ci, les usagers ne se plaindront plus d'avoir attendu leur train un peu longtemps : leur arrive à qui sait attendre.

René VOISARD