

Train : l'étude présentée lundi

La restitution de l'étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller aura lieu lundi prochain, dans les locaux de la Région à Strasbourg. Mathieu Taquard, président de l'association FloriRail, y sera aux côtés d'élus du secteur.

Mathieu Taquard, en tant que président de l'association FloriRail, vous êtes convié à la réunion de restitution de l'étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Soultz-Guebwiller. Des élus du secteur sont également invités. Que va-t-il se passer ce jour-là ?

Cette étude porte sur la possibilité technique de l'utilisation du tram-train sur la voie ferrée. Et elle devait être présentée en décembre 2016. Mais à ce jour, nous n'avons aucune idée de ses conclusions. Si l'étude dit que cette réouverture est possible, cela signifie que le projet suit son cours et se précise même. La question du franchissement de la RD83 serait donc réglée, les quatre rames du tram-train - disponibles à Mulhouse depuis la réorganisation de la ligne vers Thann - pourraient circuler sur cette ligne et la maintenance serait assurée à Mulhouse.

« Nous redoutons la navette de bus »
À l'inverse, les conclusions pourraient mettre un terme au projet. Si cela devait être le cas, nous redouterions alors que la Région propose une navette de bus...
Si l'étude ne devait pas être favorable à la réouverture de la ligne, y aurait-il des recours possibles ?

Rien n'est jamais définitif. Si le projet n'est pas retenu, nous continuerons à nous battre comme nous l'avons fait jusque-là. Après tout, nous avons déjà usé plusieurs équipes régionales et plusieurs



Mathieu Taquard, président de FloriRail, attend avec impatience les conclusions de l'étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller. PHOTO ARCHIVES DNA - M.PF.

conseillers régionaux... Surtout, nous nous appelons FloriRail, pas FloriBus. Nous ne pourrions pas nous contenter d'une solution au rabais. La région de Guebwiller mérite davantage. Je rappelle d'ailleurs que le rail, comparativement à la voiture, est dix fois plus performant en termes de consommation d'énergie et dix fois moins polluant.
Et qu'est-ce qui, selon vous, pourrait rendre l'étude faisable ?

Il y avait deux problèmes : le premier concernait le franchissement de la RD83 ; le second pointait la proximité de la nappe phréatique. Aujourd'hui, nous estimons que ce deuxième point n'était pas fondé et nous en avons apporté la preuve : un agriculteur du secteur a dû creuser jusqu'à 40 mètres pour avoir de l'eau. Entre les deux, il y a seulement des petites poches, qui peuvent être asséchées. Dès lors, le projet devient financièrement réalisable, dans un budget contenu.

Quels ont été les derniers rendez-vous sur ce dossier ?

Ils remontent à 2012 et 2014. Philippe Richert, alors président de la région Alsace, s'était engagé il y a cinq ans à batailler pour le retour du train d'ici 2020. Ensuite, le projet avait été inscrit au contrat de plan État-Région 2015-2020. Puis, à la surprise générale, le projet avait été retiré. Nous sommes intervenus auprès de Philippe Richert et lui-même a appelé directement le Premier ministre de l'époque, Manuel Valls, et la réouverture de la ligne a été réinscrite. C'était une première avancée, même si nous savons que tout ce qui est inscrit ne se fait pas nécessairement. Depuis, nous avons seulement les réunions des Corest, les Comités régionaux des services de transports...

Qu'est-ce qui, selon vous, explique les retards pris par ce dossier ?

Vu de l'extérieur, le retour du train paraît évident à tout le monde, même au président de la région, Philippe Richert. De notre côté, nous avons toujours essayé de faire du lobbying positif pour donner un maximum de chances au projet.

Le souci vient plutôt du soutien et de l'union des élus de la vallée : s'il y a une forte demande et une forte détermination, la région s'exécute ; s'il y a un peu de mollesse, les choses traînent... Notre association, à la limite, ne devrait même pas exister. Tout devrait se passer au niveau des collectivités.

Seulement, le découpage des collectivités n'a pas favorisé non plus ce dossier. Cette ligne est en effet à cheval sur le territoire de la communauté de communes de la région de Guebwiller (CCRG) et celui de la M2A... De ce fait, le transport ferroviaire n'est pas dans les attributions de la CCRG. Pendant ce temps, avec la piscine, elle a développé un projet de taille équivalente à celui du train. Sans tout cela, il est évident pour nous que la ligne serait ouverte depuis dix ans.

« En somme, tous les cinq ans, on paye l'équivalent du retour du train ! »

Quelles sont les conséquences de ces retards ?

Au-delà des questions d'environnement et de santé - il y a un fort taux de particules fines dans la vallée - et de la saturation du réseau routier aux heures de pointe, la conséquence principale est économique. Les vallées de Munster et de Thann ont, comme la nôtre, connu la désindustrialisation. Mais elles ont conservé le train. Aujourd'hui, elles ont un taux de chômage compris entre 14,5 à 15 %. Dans le Florival, selon l'Insee, on atteint 19,3 % ! Si on tient compte du manque à gagner pour les entreprises et des indemnités chômage versées, ça représente entre 3,7 et 5 M€. En somme, tous les cinq ans, on paye l'équivalent du retour du train ! Finalement, le coût global de l'absence de

Soutien

L'association FloriRail a décidé d'organiser un comité de soutien sur le parvis de la Maison de la Région, à Strasbourg, pendant la réunion, lundi 25 septembre, à partir de 17 h 30.

L'association FloriRail propose à ses membres et aux habitants du secteur de les accompagner à Strasbourg. Elle organise pour cela le voyage aller-retour en covoiturage depuis la gare de Guebwiller (15 h), place de la MAB à Soultz (15 h 10) vers Colmar (RDV à 15 h 50 à la gare, mais aussi à 15 h 35 à Mulhouse). Là, ils monteront dans le train direction Strasbourg (RDV à 16 h 40).

Trois membres de l'association - Mathieu Taquard, Florent Manrique et Stéphane Hissler - participeront à la réunion. Ils communiqueront les conclusions de l'étude à l'issue de la réunion.

► Inscriptions auprès de Florent Manrique (Tél. 06.70.94.58.94) ou de Mathieu Taquard (Tél. 06.15.98.09.24).

train est bien supérieur à celui de la réouverture de la ligne.

Au-delà de la situation locale, vous estimez que le Haut-Rhin est un peu le parent pauvre des dessertes ferroviaires...

Un seul exemple : pour nous rendre à la réunion de lundi soir, nous allons prendre le train. Mais seulement à partir de Colmar car, le soir, plus aucun train ne s'arrête à Bollwiller après 19 h 58 ! Pourtant, un TER continue à circuler entre Strasbourg et Mulhouse. Mais s'il y a des arrêts à Benfeld et à Erstein, il n'y en a pas entre Colmar et Mulhouse ! Par ailleurs, ces dernières années, d'autres lignes ont été renouvelées comme Sélestat-Barr ou Haguenau-Niederbronn, mais rien dans le Haut-Rhin. ■

PROPOS RECUEILLIS
PAR ELISE GUILLOTEAU

► Toutes les informations concernant l'évolution de ce dossier sont en ligne sur le site de l'association FloriRail <http://florirail.free.fr/>

DES RAISONS D'Y CROIRE MAIS...

Francis Kleitz est non seulement maire de Guebwiller, mais aussi vice-président de la commission transport de la région Grand Est. Il est donc bien au fait de ce dossier. « L'objet de cette étude est de vérifier qu'on rentre bien dans l'enveloppe de 30 M€. C'était la condition qui accompagnait la réinscription du dossier au contrat de plan État-Région, rappelle-t-il. La réunion de lundi vise à faire le point avec les élus et l'association. A ce jour, il y a toujours l'un ou l'autre point à préciser. Mais, pour l'heure, les choses ne se présentent pas trop mal ». Mais difficile d'en savoir davantage : il faudra attendre

l'issue de la réunion.

« Jusque-là, je n'ai pas vraiment eu à batailler : le dossier a suivi son cours à la Région. Mon rôle est à la fois de défendre le territoire tout en veillant aux intérêts de la Région. D'ailleurs, à l'échelle du Grand Est, les projets se sont multipliés », rappelle Francis Kleitz.

Et de préciser : « Même si les choses ne se présentent pas trop mal, rien n'est encore fait. En effet, ce projet doit impliquer l'Etat et la SNCF. Or l'Etat fait face à des difficultés financières et la SNCF a beaucoup de lignes à remettre en état. » Une précision qui vaut avertissement.