

Au train où vont les choses...

Le conseil régional a décidé une étude de faisabilité de la remise en service de la ligne de chemin de fer Bollwiller-Guebwiller. Une tâche de longue haleine.

Guebwiller est, à ce jour, la seule ville moyenne, sous-préfecture de district, de la région à ne pas être desservie par le rail. A une époque où le train connaît un regain d'intérêt, ne serait-ce que par opposition au « tout routier », une telle situation apparaît comme une anomalie. En effet, le Florival était autrefois desservi, à partir de Bollwiller, par une ligne de chemin de fer, désaffectée depuis des années, à l'exception d'un trafic marchandises du à NSC, dont l'usine est branchée sur la ligne. Or, le val de Guebwiller, véritable cul de sac, était mal desservi par la route jusqu'à la mise en service de la « Pénétrante ». Après, certains ont-ils imaginé que l'histoire du train n'était pas terminée dans le Florival. C'est le cas de l'association Florival qui, depuis six ans, se bat pour le retour du train. Et du maire de Guebwiller, Charles Haby, qui a défendu le maintien des infrastructures, notamment des voies, et qui, depuis 1994, a porté à plusieurs reprises le conseil régional d'Alsace sur le sujet.

L'étude de potentiel prend en compte le fond de vallée. Dans la zone considérée résident en 1990 (recensement) 10 900 actifs ayant un emploi et offrant 9 600 emplois. Sur les 28 500 habitants de la vallée, dont 3600 dans une autre commune de la vallée, 3 300 travaillaient en dehors de la vallée. En outre, 2 000 actifs ne résident pas dans la vallée, y entraient pour travailler.

La valeur moyenne étant de deux déplacements par actif et par jour, on peut estimer à 17 600 déplacements domicile-travail quotidiens à l'intérieur de la vallée. Selon les chiffres liés de la fréquentation de la ligne, Wingen-Wissembourg, la part du marché du train peut être estimée à 8 %, soit 600 personnes. De même on peut considérer que 300 élèves des établissements secondaires sont susceptibles d'utiliser le train. Ce qui donne un potentiel de clientèle pour le train de l'ordre de 800 personnes/jour, soit 1000 voyages/jour.



de première grandeur, surtout s'il comportait l'écoulement sur son parcours.

La SNCF a procédé à une estimation du coût de la remise à niveau de la voie entre Bollwiller et Guebwiller (8 km). Celle-ci prend en compte l'état de l'infrastructure en 1982 : le coût de la modernisation de la voie s'élèverait à 25 millions F. Par ailleurs, le tronçon Bollwiller-Guebwiller comprend cinq passages à niveau qui pourraient être automatisés pour le prix de 1,5 million F chacun. Toutefois le passage à niveau qui traverse la RN 83 pourrait être remplacé par un ouvrage d'art, au regard aux accidents qui ont marqué l'actualité récente. Coût matériel roulant,

la ligne pourrait être desservie par un autorail léger De Dietrich qui pourrait effectuer 18 circulations par jour (5,5 millions F).

Enfin, deux hypothèses se dégagent, selon que l'on crée ou non un ouvrage d'art sur la RN 83 : les investissements se montent à 44 millions F ou 70, 5 millions F, la dépense annuelle de fonctionnement se chiffrant à 2, 6 millions F sur lesquels le contribuable ne paierait pas un sou.

Il convient d'insister : rien n'est décidé pour l'instant, la tâche s'annonçant de longue haleine. Le TOV, pourtant à grande vitesse, a été si long à se dessiner...

JPM

Réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller : pour l'instant rien n'est décidé. Il s'agit d'un projet à très longue haleine.

UNE ÉTUDE PRÉALABLE SOMMAIRE

C'est que la politique des transports dépend en fait des régions, chargées de gérer et d'investir l'argent de l'État. En octobre dernier, le conseil régional d'Alsace a mené une étude préalable sommaire sur les estimations de population, de fréquentation et de coût du réaménagement de la ligne Bollwiller-Guebwiller. La commission permanente, par ailleurs, a décidé la mise en route d'une étude de faisabilité qui devra notamment affiner chiffres et estimations figurant dans l'étude préalable sommaire.

Cette décision est saluée par Pierre Bischoff, président du Florival, comme un grand pas vers la réalisation du projet de son association : « C'est le moment de prendre des décisions, et les bonnes décisions ».

UN TRAM-TRAIN POUR MULHOUSE

Ces chiffres peuvent paraître optimistes si l'on considère le peu d'intérêt manifesté par le public pour les transports en commun par bus créés par le district en fond de vallée. On peut également estimer que le train, qui s'arrêterait à Guebwiller, serait susceptible de donner un coup de fouet au transport par bus en fond de vallée.

Toutefois, ces prévisions supposent de bonnes correspondances à Bollwiller vers Mulhouse et Colmar. Pierre Bischoff relève qu'en face existent 80 km de voies ferrées privées appartenant actuellement aux MDPA et qui se trouveront inutilisées dans quelques années. En outre, Mulhouse possède un projet de « tram-train » qui, loin d'être incompatible avec la ligne Bollwiller-Guebwiller, pourrait constituer un stouf