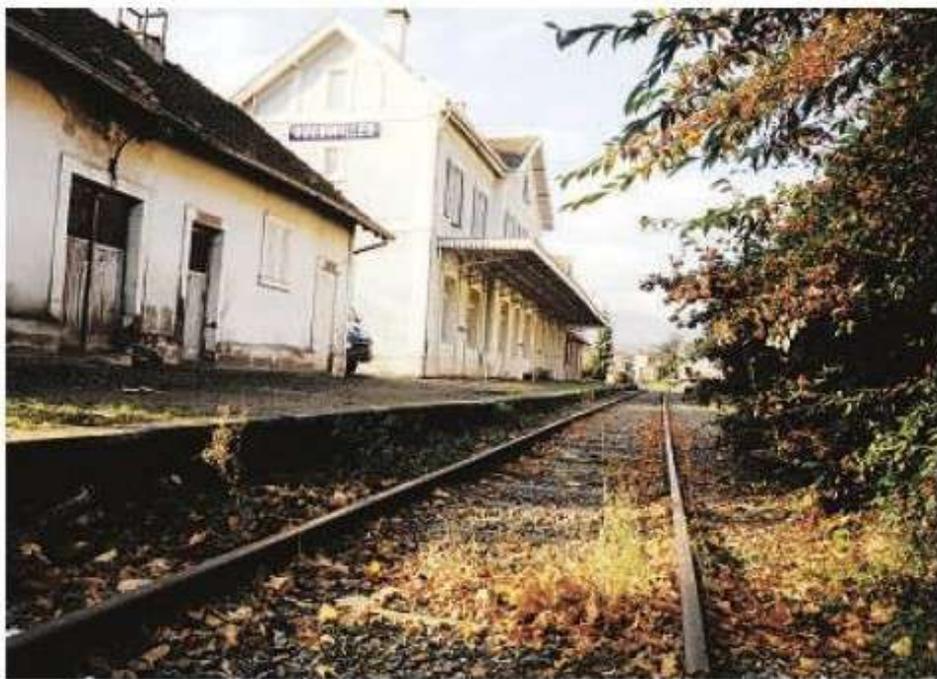


Rendez-vous en 2013 ?

Depuis 1992, date du passage du dernier train de fret, la ligne SNCF Guebwiller-Soultz-Bollwiller est en sommeil. A l'occasion des dernières municipales, une volonté forte s'est dégagée en faveur de la remise en service de la ligne. Ce qui pourrait intervenir bien avant l'horizon 2020...

■ «Sur la bonne voie...» Le raccourci est facile, mais c'est bien l'idée forte qui s'est dégagée de la réunion qui s'est tenue hier après midi en l'hôtel de ville de Guebwiller, sous la présidence de Hubert Haenel, vice-président du conseil régional et sénateur du Haut-Rhin. Il s'agissait, en présence d'Arthur Soëne, sous-préfet de Guebwiller, de Denis Rebmann, maire de Guebwiller, mais également de nombreux élus des communes du secteur, sans oublier les représentants de la SNCF, de Réseau Ferré de France ou encore de la DDE, sans oublier les associations d'usagers ou Florirail, de prendre connaissance du compte-rendu final de l'étude menée par une société spécialisée (SYSTRA) sur la faisabilité, avec approche financière, pour la réouverture de la ligne.



Gare de Guebwiller : selon la SNCF, c'est en 1969 que le dernier train de voyageurs s'y est arrêté. Un automoteur pourrait y faire halte «avant 2020»... (Photo DNA)

Trois possibilités envisagées

Après le rappel du contexte, l'occasion de rappeler que «la desserte en transports collectifs est assurée aujourd'hui par les autocars du conseil général, offre essentiellement orientée vers une clientèle scolaire» ou encore que la ligne actuelle «traverse Bollwiller, Soultz et Guebwiller, représentant 22000 habitants et plus de 8700 emplois», ce qui, «en comptant le fond de vallée, permet de desservir un bassin de 40000 habitants» et engendre «un potentiel de près de 57000 déplacements quotidiens intéressés par la ligne aujourd'hui, près de 62000 en 2020...», ce sont les trois «scénarii» possible qui figuraient au menu.

Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), avec un ter-

minus à Guebwiller-Heissenstein, et une fréquence toute les quinze minutes en heure pleine et 30 en heure creuse, dont les avantages étaient notamment la régularité, l'amplitude, la vitesse et le confort, pouvait apporter une réponse pour l'accès sur Mulhouse et Colmar, mais «peu de performance par rapport à la voiture en termes de temps de parcours». Mais le BHNS est synonyme, également, de «l'aménagement d'un giratoire sur la RD83 ou d'un ouvrage dénivelé, la réalisation d'une chaussée routière à voie unique, ou encore la refonte du plan de circulation dans Guebwiller...» soit un coût, pour la liaison Bollwiller-Guebwiller gare de 16,3 millions d'€, Guebwiller centre

de 18 millions et Heissenstein de 21,6 millions.

Pour le train, en fait un automoteur, le trajet, entre Guebwiller gare et Bollwiller serait d'un peu plus de 8 minutes. Avec deux aller-retour par heure et une rame simple, il représenterait «un système de transport efficace en complémentarité avec la desserte interne de la vallée, assurée par le conseil général». Dans ce cas, il faudrait «renouveler la voie et le ballast, aménager des points d'arrêts compatibles», mais aussi «construire un pont sur la RD83 et reconstruire celui de la Lauch et créer de nouveaux points d'arrêt». Reste en question, là, la réactivation des passages à niveau, en particulier... Coût de cette option : 16 millions d'euros.

Automoteur : le plus intéressant... et le moins cher

Dernière option, le tram-train, qui permettrait, outre des temps de transport compétitifs, une «meilleure pénétration du transport en commun dans la vallée», entres autres. Le coût, là, est en conséquence : 24 millions d'euros jusqu'à Guebwiller Centre, 29,6 jusqu'au Heissenstein... Handicap pour ce projet, «la faisabilité technique et les coûts, notamment en raison des travaux d'électrification à prévoir».

«L'automoteur semble le plus intéressant en première phase» n'a pas manqué de souligner Hubert Haenel, rap-

pelant à l'assemblée, fort nombreuse, que «les études menées ne concernaient que le trafic voyageur. Et pas du tout le fret»... Ce qui ne diminuait en rien, malgré tout, les inquiétudes des riverains de la voie existante, du côté du Kleinfeld, à Soultz. Ou encore celle du maire d'Ungersheim, Jean-Claude Mensch, à propos de l'impact des gaz à effets de serre.

Le geste attendu de Jean-Louis Borloo

«Pourquoi l'horizon 2020 et pas avant» ne manquait pas, aussi, de relever Denis Rebmann, maire de Guebwiller, en partie «rassuré» par le sénateur Haenel : «Les financements pour la seconde phase, la poursuite des études, approfondies cette fois, qui permettront de lever les incertitudes techniques, tourneront entre 500000 et 1 million d'euros... Il n'y a pas de financement prévu à ce jour dans l'actuel projet Etat-Région. Mais l'inscription de crédits d'études pourrait être proposé lors de la "revoyure" du projet, dès 2010... À moins que nous demandions au ministre concerné, François Borloo, les crédits nécessaires. Et qu'il nous les accorde... Dans ce cas, on arriverait sur 2013-2014... C'est bientôt.»

«Quand cette seconde étude sera terminée, il n'y en aura plus d'autre» n'a pas manqué de conclure Hubert Haenel, plutôt satisfait de l'avancée, hier en fin d'après-midi. Appelant tout le monde «à rester mobilisés, sans s'éparpiller», heureux, en tous les cas, de «voir bientôt le bout du tunnel». Du moins pour cette portion de voie. R.B.