

Ecotrain, l'avenir de la liaison ferroviaire Colmar Fribourg ?

Léger, autonome et économique, Ecotrain pourrait bien remettre sur les rails les « petites lignes » de chemin de fer. Candidate idéale : la liaison Colmar Fribourg, pour laquelle l'association Trans Rhin Rail se mobilise depuis 2012.

Un petit train léger qui ferait la navette toute la journée avec une cadence élevée et une offre ajustée sur les petites lignes abandonnées par la SNCF faute de « rentabilité » : c'est le concept d'Ecotrain. Et le rêve de nombre d'associations d'usagers qui, de Colmar à la vallée du Florival en passant par celle de la Thur, militent pour la réouverture de ces dessertes fines en milieu rural et fond de vallées.

2 132 km de lignes à réactiver

« Nous avons identifié 2 132 km de lignes qui pourraient être réactivées rapidement grâce à notre système de transport léger, autonome et innovant », détaille Carola Wichert, cofondatrice, avec Philippe Bourguignon, de la SAS Ecotrain. « Et la liaison Colmar Fribourg en fait partie », se réjouit Vincent Denefeld, coprésident de Trans Rhin Rail. L'association a profité de sa fête du train, organisée le 26 avril en gare de Volgelsheim, pour médiatiser cette innovation auprès des quelque 2 000 visiteurs et de la



Cofondatrice, avec Philippe Bourguignon, de la SAS Ecotrain, Carola Wichert a présenté la navette Ecotrain au public de la fête du train, organisée le 26 avril à la gare de Volgelsheim par l'association Trans Rhin Rail. Photo Anne Schurrer

vingtaine d'élus, français et allemands, venus afficher leur soutien à la réouverture de la ligne.

« Ecotrain fonctionne un peu comme un tramway, reprend Carola Wichert. Grâce à son poids plume – deux fois plus léger que le Drais (son concurrent développé par Lohr et la SNCF, N.D.L.R.) et cinq fois plus léger qu'un TER classique – il est beaucoup plus souple. Ses roues sont compatibles avec les rails existants, sa distance de freinage est plus courte et il est alimenté par une batterie chargée à l'énergie solaire. Dès lors, plus besoin d'électrifier la voie. Pas besoin de ga-

res non plus – des haltes lui suffisent. Quant à la conduite, elle est automatisée grâce à l'utilisation de la technologie de télédétection LIDAR ».

Recréer des « lignes de vie »

Une navette peut embarquer 48 passagers (30 assis et 18 debout), passer tous les quarts d'heure et atteindre 100 km/h selon les lignes. « C'est la solution pour décarboner nos trajets quotidiens, réutiliser les anciennes infrastructures, lutter contre la désertification et recréer dans nos territoires des lignes de vie, sources de croissance »,

Un «AMI» pour lutter contre la désertification

Né en 2018 dans l'esprit de Philippe Bourguignon, retenu en 2022 dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) lancé par les ministères des transports et de l'industrie et développé par un consortium industriel et académique avec un budget modeste de 4,3 millions d'euros, Ecotrain fait sa première sortie officielle ce 29 avril à Tours. « Tout est prêt : il ne manque plus que la volonté politique pour mettre en place des lignes pilote pour les passagers ou le fret », indique Carola Wichert.

L'Occitanie et les Hauts-de-France sont sur les rangs. La région Grand Est sera-t-elle la suivante sur les rails ?

assure Carole Wichert.

« En 3 ans, Ecotrain pourrait rallier Colmar à Volgelsheim, souligne Vincent Denefeld. Et cette solution permettrait une économie substantielle sur le coût global du projet ». À ce propos, la proposition de Johannes Fechner, député du Bade-Wurtemberg, que l'Allemagne avance une partie des fonds nécessaires au financement du projet pour l'accélérer et qu'elle participe à hauteur de 50 % à la construction des ponts sur le Rhin, a été reçue avec enthousiasme.

● Anne Schurrer