



DIRECTION
GÉNÉRALE
DES SERVICES

**COMITÉ DE PILOTAGE
DE L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ POUR LA REPRISE DU
TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS
SUR LA LIGNE BOLLWILLER-GUEBWILLER**

**RELEVÉ DES CONCLUSIONS
DE LA RÉUNION DU 26 JUIN 2000
À GUEBWILLER**

Réf. : PV-ComPil-BollGueb-26-06-2000

Strasbourg, le

DIRECTION DES TRANSPORTS
ET DES DÉPLACEMENTS

Projets Locaux & Intermodalité

Tél. : 03.88.15.67.22

Président : M. HAENEL, 1^{er} Vice-Président du Conseil Régional

Membres et leurs représentants :

M. BANNWARTH, Conseiller Général
M. BAUEMLER, Député du Haut-Rhin
M. BENT, Association Florirail
M. BIRGAENTZLE, Maire de Soultz
M. DELBARRE, Conseiller Régional
M. HABY, Maire de Guebwiller
M. REBOUL, Responsable TER SNCF
M. SCWARTZ, Adjoint au Maire de Bollwiller
M. THOMANN, Secrétaire Général du SITRAM
M. WALTER, Département du Haut-Rhin

Excusés :

M. HABIG, Conseiller Général
M. HEIDER, Vice-Président du Conseil Régional
M. LAUMIN, RFF
M. WEBER, Conseiller Général

Assistaient également :

Mme BUISSON, Bureau d'étude SEMALY
MM. HARTMANN (DNA), MOEGLIN (L'Alsace)

Administration Régionale :

MM. LOTH, DOLLÉ

M. HABY accueille les participants à cette première réunion du Comité de Pilotage de l'étude de faisabilité pour la reprise du transport ferroviaire de voyageurs sur la ligne Bollwiller-Guebwiller.

Le Président HAENEL ouvre la séance. Il propose l'ordre du jour suivant :

- 1- Présentation de l'état des lieux des déplacements
- 2- Propositions de scénarios
- 3- Conclusions

En introduction, il rappelle le contexte de l'étude qui ne vise pas à définir les conditions de remise en exploitation ferroviaire de la ligne ferroviaire entre Bollwiller et Guebwiller, mais résulte d'une démarche objective qui doit permettre de déterminer le système de transport collectif le plus pertinent pour desservir la vallée, et répondre aux attentes des voyageurs.

1- PRESENTATION DE L'ETAT DES LIEUX DES DEPLACEMENTS

Mme BUISSON présente l'état des lieux des déplacements et le potentiel du secteur, établi sur la base des données existantes et des enquêtes de circulation réalisées en début d'année auprès des automobilistes et dans les autocars de la ligne interurbaine.

Le flux principal de déplacements est orienté vers Mulhouse. Les autres flux se répartissent de manière plus diffuse et sont internes à la vallée ainsi que vers Colmar, Rouffach, la Suisse et en particulier le Bassin Potassique. L'ensemble des déplacements est comparable à celui de la vallée de Munster, mais très inférieur aux flux rencontrés dans la vallée de la Thur, pour laquelle un projet de tram-train est à l'étude.

Enfin, l'Ecomusée constitue un générateur de déplacement important. Il peut être comparé au Puy de Dôme ou au Mont-St-Michel pour lesquels une desserte ferroviaire est envisagée.

Les infrastructures de transport existantes sont performantes, avec un axe Nord-Sud ferroviaire de qualité mais ne desservant pas directement la vallée, et un réseau routier développé qui permet des temps de parcours très attractifs.

Ainsi, l'objectif de part de marché de déplacements par les transports collectifs est estimé à 22% entre la vallée et Mulhouse.

Ces éléments sont repris en **annexe 1**.

Ils appellent plusieurs remarques :

- Les données de population et économiques présentées doivent être précisées, car elles ne prennent *a priori* pas en compte le fond de vallée ;
- La comparaison des temps de parcours Voiture/TC doit être complétée par celle des coûts voiture/TC ;

- Une comparaison de l'Ecomusée avec un des grands sites touristiques alsaciens permettrait de situer le niveau de fréquentation (Haut-Koenigsbourg, Mont Ste-Odile).

[NdR : Les éléments complémentaires sont joints au présent compte-rendu]

2- PROPOSITIONS DE SCENARIOS

Le bureau d'études propose deux familles de scénarios, l'un routier et l'autre ferroviaire, pour lesquels plusieurs schémas de principe d'exploitation sont présentés (**annexe 2**).

M. HAENEL précise en préalable au débat que si une réouverture de la ligne était décidée, son financement ne serait envisageable qu'au 13^e contrat de plan Etat-Région 2007-2013. La conservation de la ligne ferroviaire entre Guebwiller et Bollwiller permettra de préserver l'avenir, comme cela a été le cas jusqu'à présent par la volonté politique locale. D'ailleurs, le principe du maintien dans le domaine public d'une emprise ferroviaire devrait être plus généralement appliqué.

En tout état de cause, il est indispensable d'améliorer le système de transport collectif actuel à court terme, pour induire un report modal de la voiture vers le transport collectif.

M. HAENEL propose que soient étudiés trois types de scénarios contrastés qui permettront une approche des systèmes de transport collectif la plus large possible :

- Un scénario TER de bout en bout, dont l'étude est incontournable ;
- Un scénario tram-train ;
- Un scénario autocar, qui pourrait constituer une réponse à court terme.

Les Membres du Comité de Pilotage évoquent les points à prendre en compte dans l'étude des scénarios, notamment la desserte des zones d'activités, les points d'arrêts à créer, les risques de nuisances aux riverains et l'accessibilité de la gare de Bollwiller qui pourra devenir une gare intermodale importante.

Il est précisé qu'une desserte ferroviaire et *a fortiori* marchandises induit des caractéristiques de l'infrastructure plus contraignantes qu'avec des circulations tram-train. L'étude des scénarios fera ainsi apparaître les avantages et inconvénients de chaque scénario.

M. LEHMANN attire l'attention concernant l'induction de trafic de rabattement sur la gare de Bollwiller dans la traversée de la commune.

M. HABY évoque l'avenir de la section de la ligne entre Guebwiller-gare et Heissenstein qui peut conditionner le projet de piste cyclable dans le secteur.

Pour le scénario routier, il conviendra de vérifier la cohérence avec le Schéma Départemental des Transports Collectifs routiers actuellement en cours de révision par le Département du Haut-Rhin.

M. THOMANN souligne enfin l'intérêt d'étudier une variante du scénario tram-train par le Nord de Mulhouse (Pulversheim-Wittenheim) où se développera l'agglomération mulhousienne, donc un potentiel de déplacement, et qui permettra un maillage du réseau ferroviaire.

3- CONCLUSIONS

Les scénarios retenus par le Comité de Pilotage sont les suivants :

- desserte TER complète Guebwiller-Mulhouse (Bâle)
- desserte tram-train Guebwiller-Mulhouse par Lutterbach, Dornach et Porte-Jeune
- desserte tram-train Guebwiller-Mulhouse par Pulversheim et Wittenheim et ligne tram
- desserte routière Guebwiller-Mulhouse par RD430

La prochaine réunion du Comité de Pilotage se tiendra en octobre 2000. Le Groupe Technique suivra l'avancement de l'étude.

M. HAENEL remercie les participants du Comité de Pilotage, le bureau d'études SEMALY, ainsi que les personnes de la presse invitées, qui auront apprécié la transparence des travaux menés.