



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 22 JUIN 2001  
À GUEBWILLER**

Réf. : PV-ComPil-BollGueb-22-06-2001

Strasbourg, le **28 AOÛT 2001**

DIRECTION DES TRANSPORTS  
ET DES DÉPLACEMENTS

Projets Locaux & Intermodalité

Tél. : 03.88.15.67.22

Président : M. HAENEL, 1<sup>er</sup> Vice-Président du Conseil Régional

Membres et leurs représentants :

- M. BENT, Association "Florirail"
- M. BOHN, Maire Adjoint de Soultz
- M. BURGER, Maire Adjoint de Soultz
- M. DELBARRE, Conseiller Régional, représentant M. BAEUMLER, Député du Haut-Rhin
- M. HECKNER, Association Florirail
- M. HEID, représentant M. BANNWARTH, Vice-Président du Conseil Général du Haut-Rhin
- M. KAMMERER, Secrétaire Général du SITRAM
- M. KLAERR-BLANCHARD, DRE Alsace, représentant le Préfet
- M. LAFFOND, Responsable de ligne TER SNCF
- M. LASEK, Maire de Bollwiller
- M. LAURENT, Association "les Amis du Kleinsfeld"
- Mme MORAU, DDE 68 Service Urbanisme et Habitat
- M. MORCILLO, Association "les Amis du Kleinsfeld"
- M. SCHMIDT, Secrétaire Général de la Communauté de Communes du Bassin Potassique
- M. SPECHT, Vice-Président du SITRAM
- M. TAVONE, Association "les Amis du Kleinsfeld"
- M. THOMAS, RFF délégation régionale Alsace-Lorraine
- M. WALTER, Département du Haut-Rhin
- M. WEBER, Maire de Guebwiller, représentant M. GOERG, Président du Conseil Général du Haut-Rhin
- M. WEILL, Directeur Délégué TER SNCF

Excusés :

M. HEIDER, Vice-Président du Conseil Régional

Assistait également :

M. AUTUORI, Bureau d'étude SEMALY

Administration Régionale :

MM. LOTH, DOLLÉ

\*\*\*\*\*

M. WEBER accueille les participants à cette deuxième 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- Rappel du contexte et des scénarios étudiés
- 2- Présentation des conclusions de l'étude
- 3- Conclusions

## 1- RAPPEL DU CONTEXTE ET DES SCENARIOS ETUDIÉS

En introduction, M. HAENEL rappelle le contexte de l'étude qui ne vise pas à définir les conditions de remise en exploitation ferroviaire de la ligne 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. Les conclusions de l'étude permettront le cas échéant d'orienter les décideurs pour la poursuite des études (avant-projet) dans la perspective d'une réalisation au plus tôt au contrat de plan Etat-Région suivant 2007-2013.

Lors de la première réunion du Comité de Pilotage qui s'est tenue le 26 juin 2000, a été présenté un état des lieux du marché de déplacements du secteur. Le flux principal est orienté vers Mulhouse, les autres flux étant internes à la vallée, vers Colmar, vers Rouffach, vers le Bassin Potassique et vers la Suisse. L'ensemble des déplacements est comparable à ceux de la vallée de Munster, mais très inférieur à ceux de la vallée de la Thur.

Plusieurs scénarios de desserte ont été retenus par le Comité de Pilotage pour être approfondis par le bureau d'études :

- Scénario 1 : TER complet Guebwiller-Mulhouse (Bâle) ;
- Scénario 2 : Tram-train Guebwiller-Mulhouse par Lutterbach, Dornach et Porte Jeune ;
- Scénario 3 : Tram-train Guebwiller-Mulhouse par Pulversheim, Wittenheim et ligne tram urbain ;
- Scénario 4 : Autocar Guebwiller-Mulhouse par RD430.

## 2- PRESENTATION DES CONCLUSIONS DE L'ETUDE

Les documents présentés sont repris en **annexe 1**.

Le temps de parcours Guebwiller/Mulhouse-Porte jeune le plus intéressant est de 46 min avec le scénario TER et atteint l'heure dans les scénarios tram-train. Il reste nettement supérieur au temps de parcours automobile, qui s'échelonne de 20 min en heure creuse à 36 min en heure de pointe, du fait de l'existence d'un réseau routier d'excellente qualité (RD430 en particulier).

Le tram-train par Lutterbach (scénario 2) doit s'insérer dans la desserte de la vallée de la Thur. De ce fait, les scénarios à l'étude dans le projet tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur (TTMVT) peuvent contraindre plus ou moins fortement les possibilités de desserte vers Guebwiller (fréquence de dessertes). Ces éléments sont pris en compte dans les réflexions sur le TTMVT.

Il est à relever que le scénario tram-train par Wittenheim, s'il apparaît le plus cher, permet un meilleur maillage du réseau ferroviaire TER/urbain et offre deux possibilités d'accès à Mulhouse depuis Bollwiller. Il s'affranchit également des contraintes d'exploitation liées à la vallée de la Thur.

En ce qui concerne les aspects financiers, l'exploitation en tram-train apparaît plus économique que celle en TER, les coûts estimés étant globalement inférieurs. Ces coûts seront à confirmer avec la mise en œuvre des projets tram-train sur Mulhouse et Strasbourg. Les recettes sont également supérieures du fait du trafic plus important en tram-train.

Toutefois, le ratio Recettes/Dépenses (R/D), comparé aux autres projets, reste très faible et met en cause l'intérêt d'une desserte ferroviaire, le R/D pour le TER étant de 0,42 en moyenne régionale. Les scénarios tram-train obtiennent un R/D plus élevé et se rapprochent du R/D TER moyen, mais sont largement inférieurs aux ratios retenus pour les autres projets tram-train, au stade actuel des études d'avant-projet (supérieur à 0,58 et plus proche de 1).

En parallèle, la fermeture du site minier des MDPA d'ici 2004 va conduire à la cession du réseau ferroviaire MDPA. L'exploitant minier a annoncé sa volonté d'en maintenir l'intégrité, afin qu'il puisse être intégré dans un projet de développement global. Une réflexion est actuellement menée avec la Communauté de Communes du Bassin Potassique, interlocuteur privilégié des MDPA sur la reconversion des emprises industrielles.

## 3- CONCLUSIONS

Au vue des conclusions de l'étude, il est proposé à court terme l'amélioration de la desserte routière en transport collectif (scénario 4). Dans ce sens, le Département du Haut-Rhin a confirmé qu'il va engager une refonte de sa desserte routière à partir de 2002.

A plus long terme, la desserte ferroviaire en tram-train pourrait présenter des arguments plus convaincants, sans être pour autant du niveau de ceux de la vallée de la Thur. Néanmoins, l'évolution de l'urbanisme dans la vallée, dans le Bassin Potassique et au Nord de Mulhouse, comme le développement du réseau de tramway du SITRAM, pourraient influencer sur l'attrait d'un axe de transport collectif lourd. Le développement de l'Ecomusée et *a fortiori* du Bioscope, deux importants générateurs de flux, seraient susceptibles d'offrir les conditions suffisantes pour la création d'une offre de transport en site propre.

Aussi, il faut préserver l'avenir et maintenir l'intégralité de la plate-forme ferroviaire. Il reste néanmoins au gestionnaire (RFF) à définir le niveau d'entretien nécessaire pour limiter la dégradation de la plate-forme.

Enfin, la concrétisation du projet de tram-train dans la vallée de la Thur permettra de valider les coûts d'investissements et d'exploitation.

En tout état de cause, il apparaît que la gare de Bollwiller est un nœud stratégique commun à tous les scénarios :

- A court terme : gare de correspondance TER pour le Florival, l'Ecomusée et ultérieurement le Bioscope, et gare de correspondance TER/Réseau interurbain départemental ;
- A long terme : point de connexion TER/tram-train/Réseau interurbain départemental.

L'aménagement, à préciser, de la gare de Bollwiller, compte tenu des perspectives envisagées, pourrait être une première phase de développement du réseau ferroviaire du secteur en attendant une concrétisation vers le Florival et vers Mulhouse. Le projet de desserte ferroviaire de la gare TER de Bollwiller depuis l'Ecomusée est en cours de réalisation, avec la 1<sup>ère</sup> tranche réalisée en 2001 (Ecomusée-Carreau Rodolphe).

En parallèle, l'amélioration de la desserte TER de Bollwiller serait à rechercher pour offrir une desserte plus étoffée vers Mulhouse, mais également vers Colmar et Strasbourg. D'ores et déjà, tous les TER200 s'arrêtent à Bollwiller le week-end pour desservir l'Ecomusée par navette autocar. L'étude d'une desserte plus étoffée de Bollwiller va être demandée à la SNCF et la réflexion sur l'intermodalité (tarifaire et horaire) des lignes interurbaines avec le Département du Haut-Rhin.

La création d'un Comité Local d'Animation de Ligne (CLAL) sur l'axe Nord/Sud ferroviaire n'est pas envisageable du fait des contraintes et de l'interaction des enjeux (Fret, Grandes Lignes, TER, ...). M. HAENEL propose la mise en place d'un Comité de Site sur la gare de Bollwiller donc l'objet serait de mener une approche globale de l'insertion et du développement de la gare dans son environnement, concertée avec l'ensemble des acteurs locaux, à l'instar des CLAL. Une première réunion sera organisée à l'automne 2001, pour aborder les questions d'aménagement de la gare et des dessertes TER.