

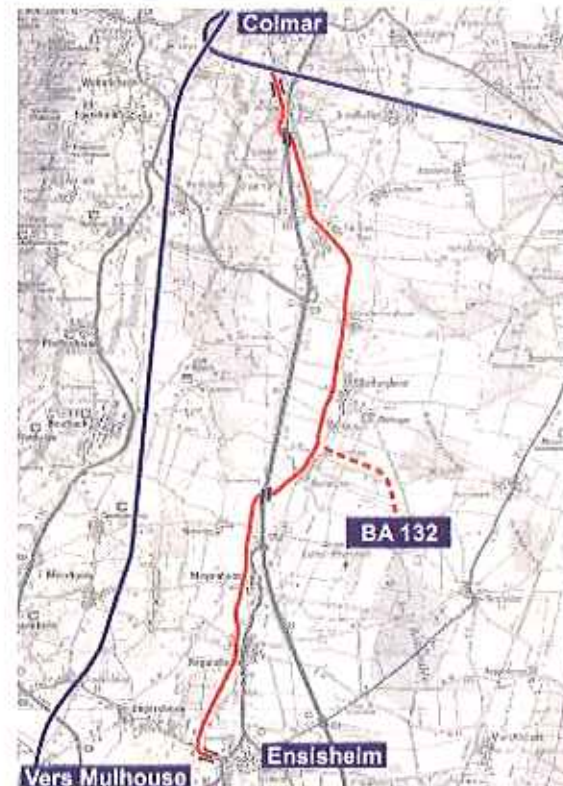
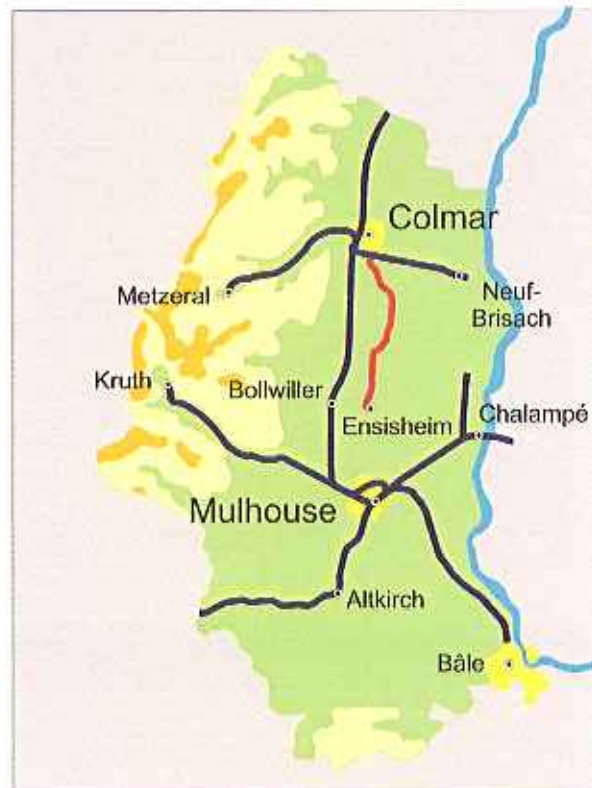
Etude prospective de la ligne Colmar – Ensisheim

Présentation des conclusions
1^{er} février 2007
Ensisheim

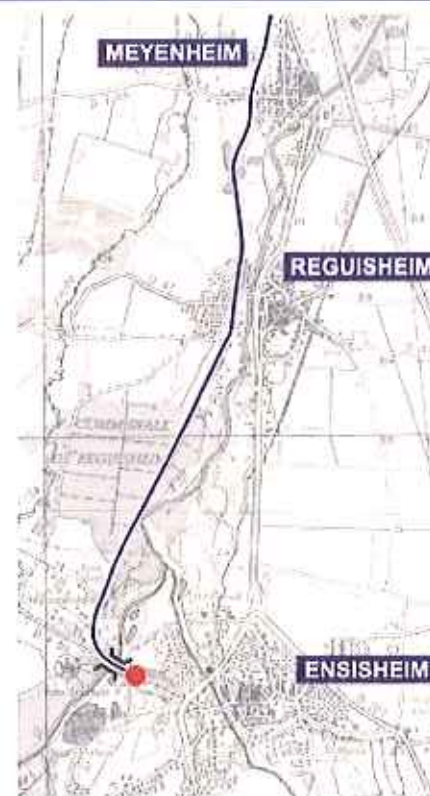
Problématique et méthodologie

- Ligne non exploitée depuis 1990
- Propriété de RFF
- Problèmes d'entretien / d'aménagements paysagers (sollicitation de RFF)
- Analyse terrain
- Diagnostic territorial
- Entretiens avec les Maires
- Rencontres avec les services des Collectivités, SNCF, RFF, SITRAM, DDE
- Comparaison scénarios

Situation de la ligne



Ensisheim



Ensisheim



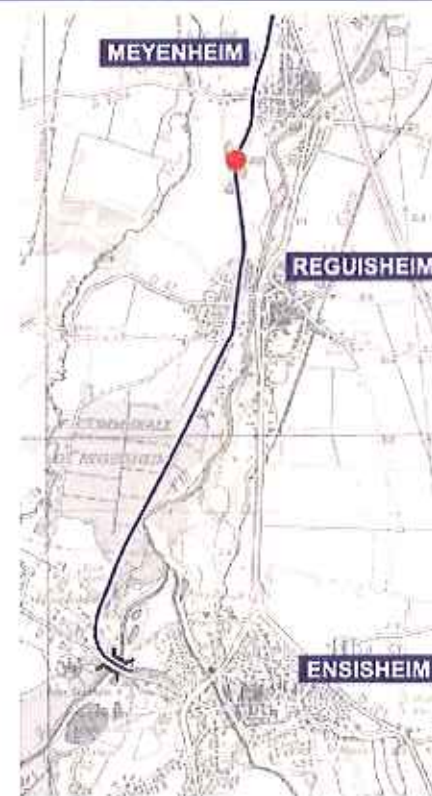
Réguisheim



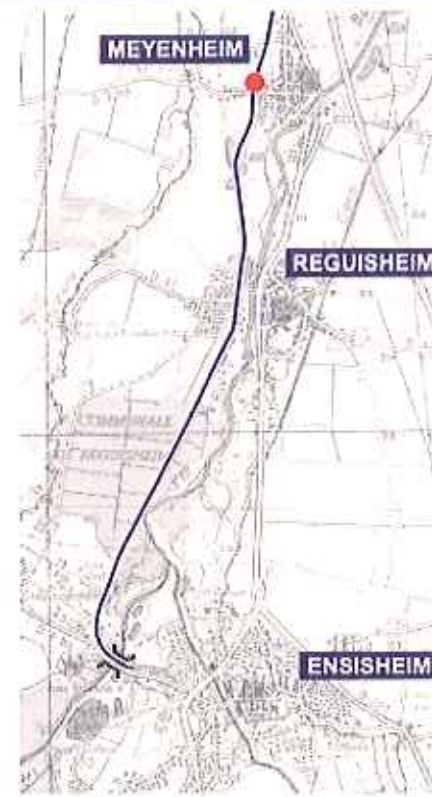
Réguisheim



Meyenheim



Meyenheim



Munwiller



Munwiller



Oberentzen



Oberentzen



Niederentzen



Niederentzen



Bilzheim



Bilzheim



Oberhergheim



Oberhergheim



Niederhergheim



Niederhergheim



Sainte-Croix-en-Plaine



Sainte-Croix-en-Plaine



Colmar



Colmar



Caractéristiques de la ligne

- 24 kilomètres
- Voie unique sans évitements
- Non électrifiée
- Embranchement vers la BA 132
- Bâtiments des gares sorties du patrimoine
- Section exploitable Colmar – Ste-Croix-en-Plaine
- Section non exploitable Ste-Croix-en-Plaine – Ensisheim
- Nombreux passages à niveaux (dont sauvages)

Organisation administrative

- 11 communes
- 2 groupements de communes
- 2 pays
- Attractivité de Mulhouse



Aspects sociodémographiques

- Évolution de la population
 - Colmar :
65.000 habitants en 1999
 - Hors Colmar :
15.000 habitants en 1999
23.000 habitants à long terme (20/30 ans)
augmentation de 53 %

Aspects sociodémographiques

- Structure par âge
 - Communes structurellement jeunes
(- 20 ans > + 60 ans)
- Mobilité
 - Hors Colmar, de 70 à 90 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence
 - Hors Colmar, la mobilité croît entre les deux RGP de 1990 et 1999

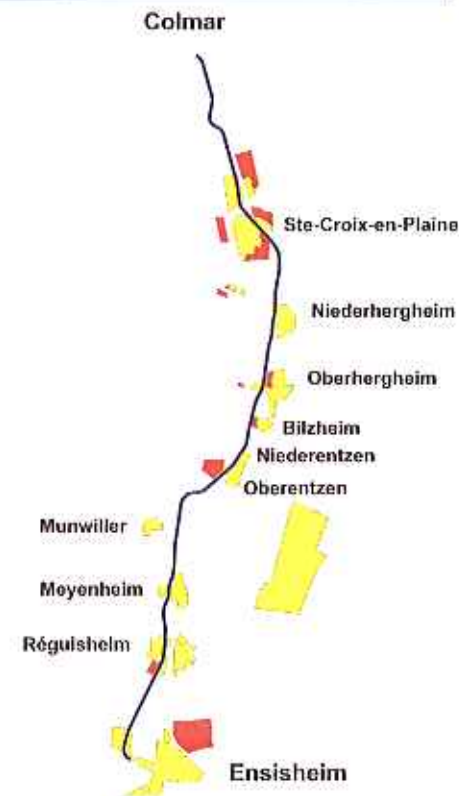
Aspects sociodémographiques

- Motorisation des ménages
 - Taux de motorisation > moyenne régionale
 - 10 % pas de voiture (18 % en Alsace)
 - 33 % une voiture (46 % en Alsace)
 - 58 % deux voitures ou + (37 % en Alsace)

Forte dépendance à la voiture

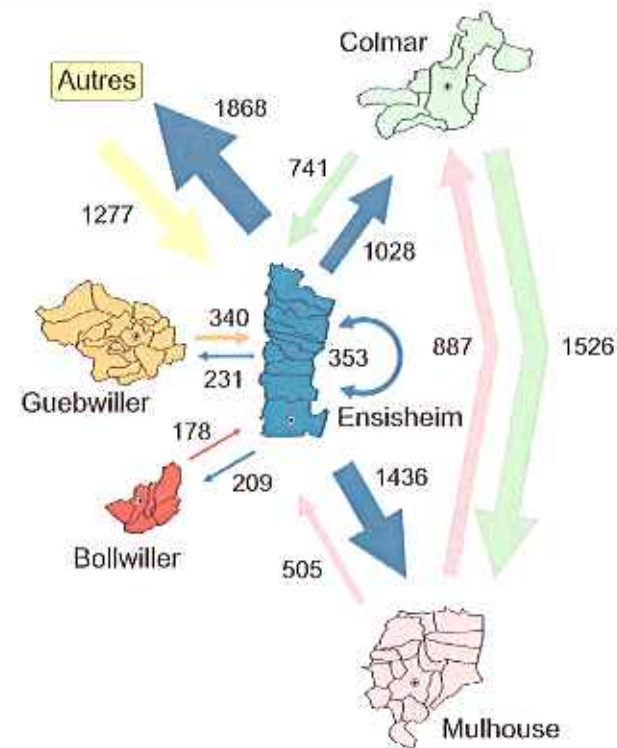
Urbanisme - aménagement

- Un « collier de perle » favorable à un transport ferré
- Nombreux projets de développement à court, moyen et long terme
- Un centre de gravité de l'urbanisation se rapprochant de la ligne



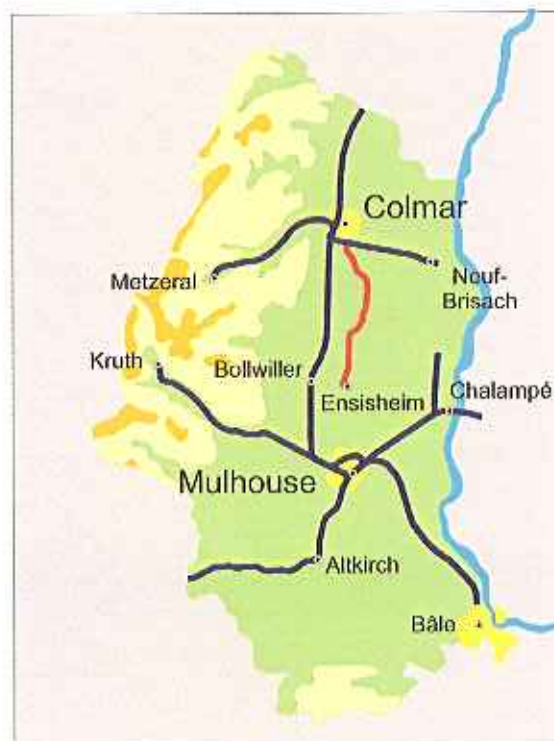
Les déplacements (dom.-trav.)

- Des flux conséquents
- Un potentiel doublé grâce aux flux de/vers Mulhouse

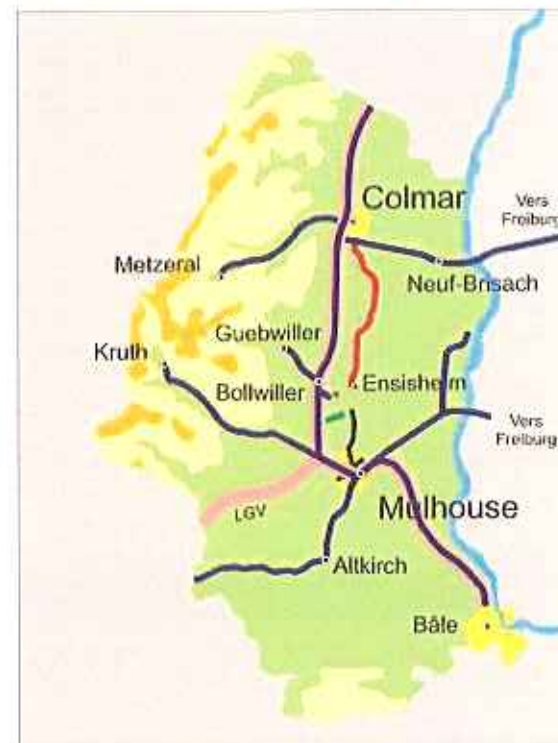


Le réseau ferré

Réseau actuel

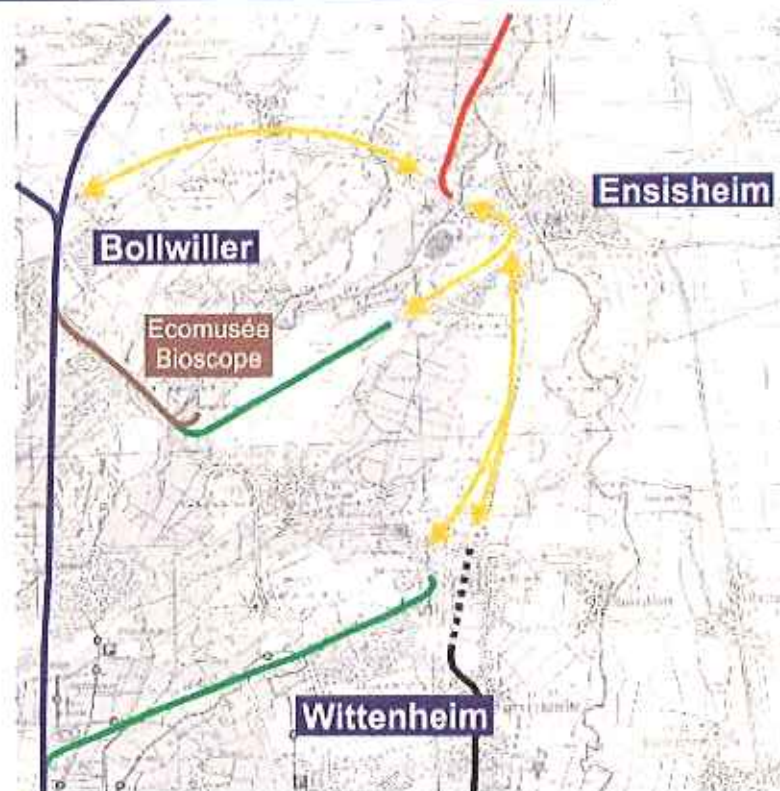


Hypothèse de réseau prospectif



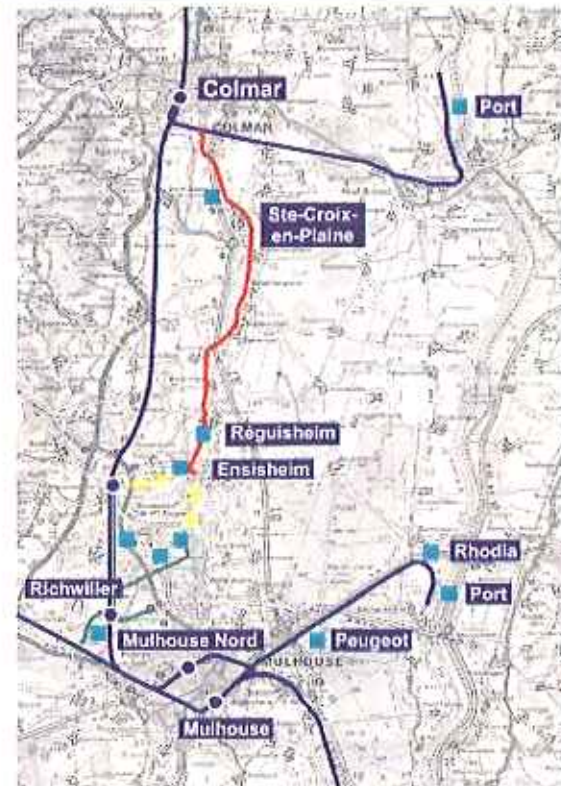
Opportunités de prolongement

- Ensisheim – Bollwiller via Ungersheim
- Ensisheim – Bollwiller via ligne Ecomusée
- Ensisheim – Mulhouse via MDPA Wittenheim
- Ensisheim – Mulhouse via Wittenheim tramway



Le potentiel fret

- Zones d'activités connectées
- Sites industriels
- Infrastructures nodales



Scénarios

Fer voyageurs		Fer fret		Autres TCSP	
Train long	☹️	Train long	☹️	Modes routiers	☹️
Train court	☹️	Train court	😐	Conversion	
Autorail	😊	Autorail (?)	😊	Vélorail	☹️
Tram-train	😊	Tram-train (?)	😊	Piste cyclable	😐
Tram	😐	Tram (?)	😐	Trame verte	😐

Conclusions

- Ligne remarquable par ses potentiels
- Ligne remarquable par l'intégrité de son linéaire

Conclusions

- Une ligne d'intérêt local
 - Structurante
 - Attractive
 - Orientée vers Colmar ET vers Mulhouse
- Phasages
 - Piste cyclable
 - Aménagements paysagers
 - Desserte ferrée de Sainte-Croix-en-Plaine

Recommandations

- Gouvernance forte indispensable pour encourager la valorisation de la ligne
- Un prolongement au sud vers Mulhouse pour maximiser l'attractivité de la ligne
- Urbaniser de manière cohérente
- Développer un transport de fret fiable et souple
- **Préserver l'intégrité des emprises dès aujourd'hui**