

# 10<sup>ème</sup> commission du 06 septembre 2010

## Réactivation d'un service voyageurs entre Guebwiller – Bollwiller



# Sommaire

- Rappel du contexte
- Résultats de l'étude initiale de faisabilité (2007-2008)
- Résultats de l'étude complémentaire relative à la problématique des passages à niveau (2009)
- Perspectives

# Rappel du contexte

- Une ligne qui n'est plus en service actuellement
  - Dernier train voyageurs en 1969
  - Dernier train fret en 1992
- 40 000 habitants, 12 000 emplois
- 2 grandes catégories de déplacements
  - Internes à la vallée
  - Vers les pôles de Mulhouse et Colmar
- Une desserte en transports collectifs assurée actuellement par les autocars du Conseil Général du Haut-Rhin
- Une offre orientée principalement vers une clientèle scolaire

# Présentation des scénarii étudiés

- 3 scénarios étudiés
  - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
  - Automoteur (train classique)
  - Tram-train

# Scénario BHNS

Bus à Haut Niveau de Service  
(BHNS)





# Le potentiel du scénario BHNS

- Intérêt du BHNS pour le territoire
  - Fréquences élevées et de nombreux arrêts pour desservir la vallée et assurer les déplacements entre Bollwiller, Soultz et Guebwiller
  - Apporte une réponse pour l'accès à Mulhouse et Colmar mais peu performante par rapport à la voiture en termes de temps de parcours, dû principalement au tracé sur RD en contre-pointe
- Le potentiel estimé du BHNS
  - Un potentiel quotidien estimé à 3.500 voyages, essentiellement internes à la Vallée
  - Une remise en service pertinente pour la desserte interne du pôle d'emplois de Guebwiller, mais moins pertinente pour les déplacements régionaux

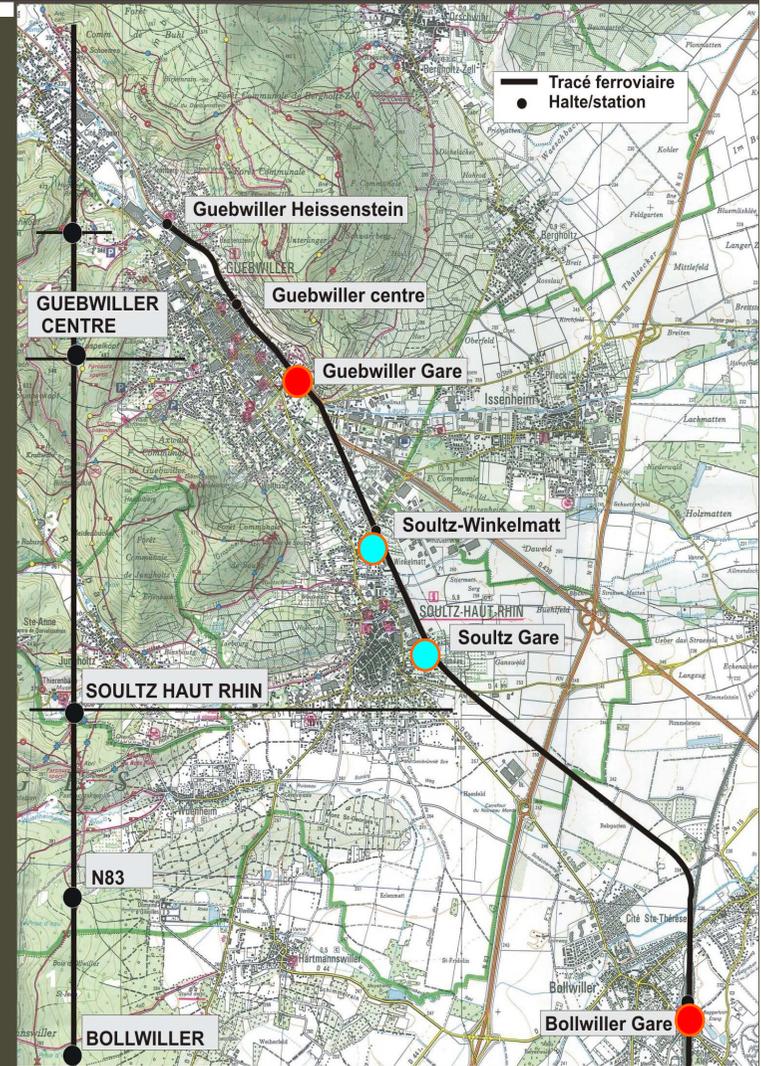
# Scénario Automoteur

Automoteur X 73500



# Scénarios Automoteur

- ✓ **Exploitation en navette**
- ✓ Circulation entre Bollwiller et Guebwiller-gare
- ✓ 2 arrêts intermédiaires
- ✓ Temps de parcours : 8 min 16"
- ✓ 2 allers-retours/heure
- ✓ 1 rame simple



# Le potentiel du scénario Automoteur

- Intérêt de l'automoteur pour le territoire
  - Desserte performante pour les déplacements régionaux depuis et vers la Vallée, et très attractive vers Mulhouse (27') et Colmar (28') avec une optimisation des correspondances à Bollwiller
  - Temps de parcours (8 min) très compétitif par rapport à la voiture
  - Système de transport collectif efficace en complémentarité avec la desserte interne de la vallée assurée par le réseau du CG68
- Le potentiel estimé de l'automoteur
  - Un potentiel quotidien estimé à 2.000 voyages/jour, essentiellement vers Mulhouse et Colmar
  - En heure de pointe, capacité d'un automoteur adaptée aux besoins de déplacement.

# Scénario Tram-Train

## Tram-train Avanto



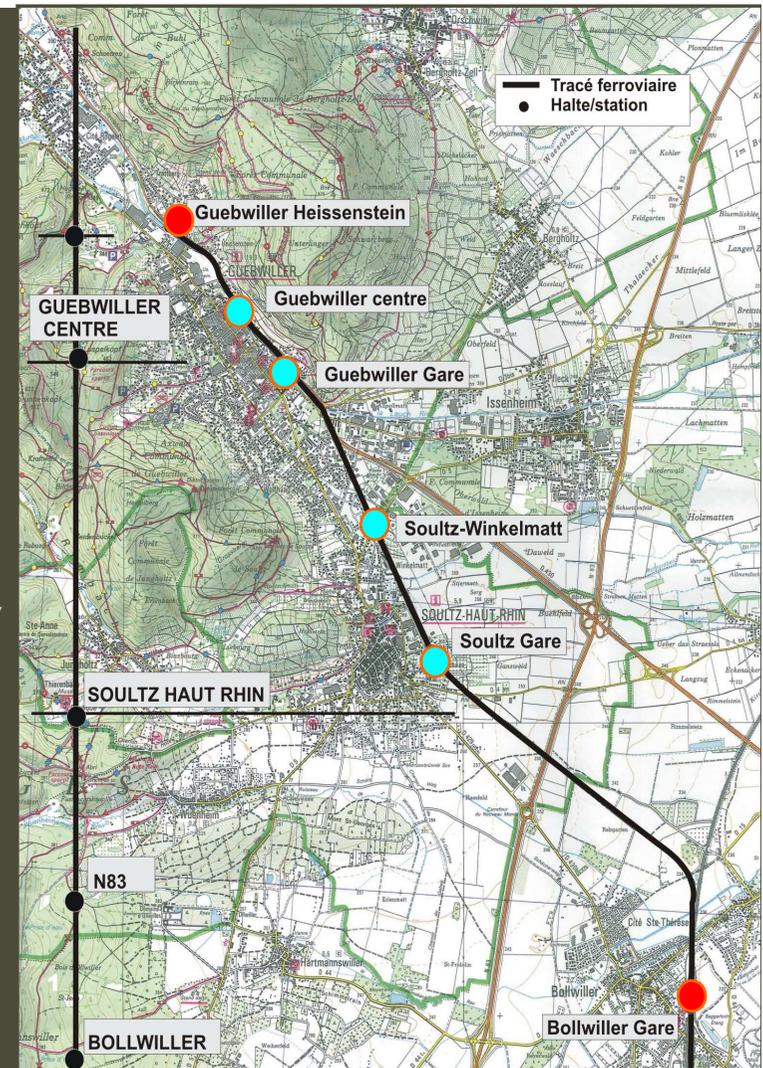
# Scénario Tram-Train

## Guebwiller-centre en navette

- ✓ Temps de parcours : 7 min 42"
- ✓ 1,5 allers-retours/heure
- ✓ 1 rame simple

## Heissenstein en navette

- ✓ Temps de parcours : 11 min 48"
- ✓ 3 allers-retours/heure
- ✓ 2 rames simples



# Le potentiel du scénario Tram-Train

- Intérêt du tram-train pour le territoire
  - Desserte performante pour les déplacements régionaux depuis et vers la Vallée, et très attractive vers Mulhouse et Colmar avec une optimisation des correspondances à Bollwiller
  - Temps de parcours très compétitif par rapport à la voiture
  - Meilleure pénétration du TC dans la vallée qui permet de mieux rabattre et desservir Guebwiller et le fond de vallée
  - Système de transport collectif efficace en complémentarité avec la desserte interne de la vallée assurée par le réseau du CG68
- Le potentiel estimé du tram-train
  - Un potentiel quotidien estimé à 2.500 voyages, dans sa 1<sup>ère</sup> phase (Guebwiller gare), et près de 3.500 dans sa 2<sup>nde</sup> phase (Heissenstein)
  - Une remise en service pertinente pour le bassin de vie de Guebwiller

# Incertitudes fortes à lever (scénarios ferroviaires, novembre 2008)

2 incertitudes fortes mises en évidence en novembre 2008, à l'occasion de la réunion publique de restitution :

- Réactivation des passages à niveau (19)
  - Incertitudes sur l'évolution de la législation
  
- Accès à l'atelier pour le tram-train
  - Capacité du matériel à rouler sur les voies de l'axe Nord-Sud (circulée à 200 km/h) ?
  - Nécessité d'une adaptation des appareils de voies

## Coûts Infrastructures (incluant uniquement le PN de la RD 1083) – CE 2008

BHNS	- Guebwiller-gare	16,3 M€
	- Guebwiller-centre	18,0 M€
	- Heissenstein	21,6 M€
X73500	Guebwiller-gare	16,0 M€
Tram-train	- Guebwiller Centre	24,0 M€
	- Avanto Heissenstein	29,6 M€

- Sous réserve de la levée des incertitudes mises en évidence, le scénario Automoteur a été retenu en fin de 1<sup>ère</sup> phase comme celui à approfondir

# Problématique des passages à niveau sur la ligne

- **Or, le 4<sup>ème</sup> objectif du plan Bussereau a confirmé l'interdiction absolue de tout nouveau PN sur des lignes voyageurs**

Mesure 20 : Veiller, lors de l'instruction des dossiers préliminaires de sécurité (DPS) à ce que les projets de création, mais aussi de "réouverture" de lignes, qui créent de nouveaux services - en général par reconstruction complète de l'infrastructure - sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau. »

# Problématique des passages à niveau sur la ligne

- Dès début 2009, courriers d'alerte de la Région à l'Etat concernant les nouvelles mesures de sécurisation des PN et les conséquences sur les projets régionaux de réouverture de lignes ferroviaires, notamment Bollwiller-Guebwiller ;
- Des réponses données témoignant de la volonté de l'Etat d'imposer la dénivellation des PN en cas de réouverture de ligne ;

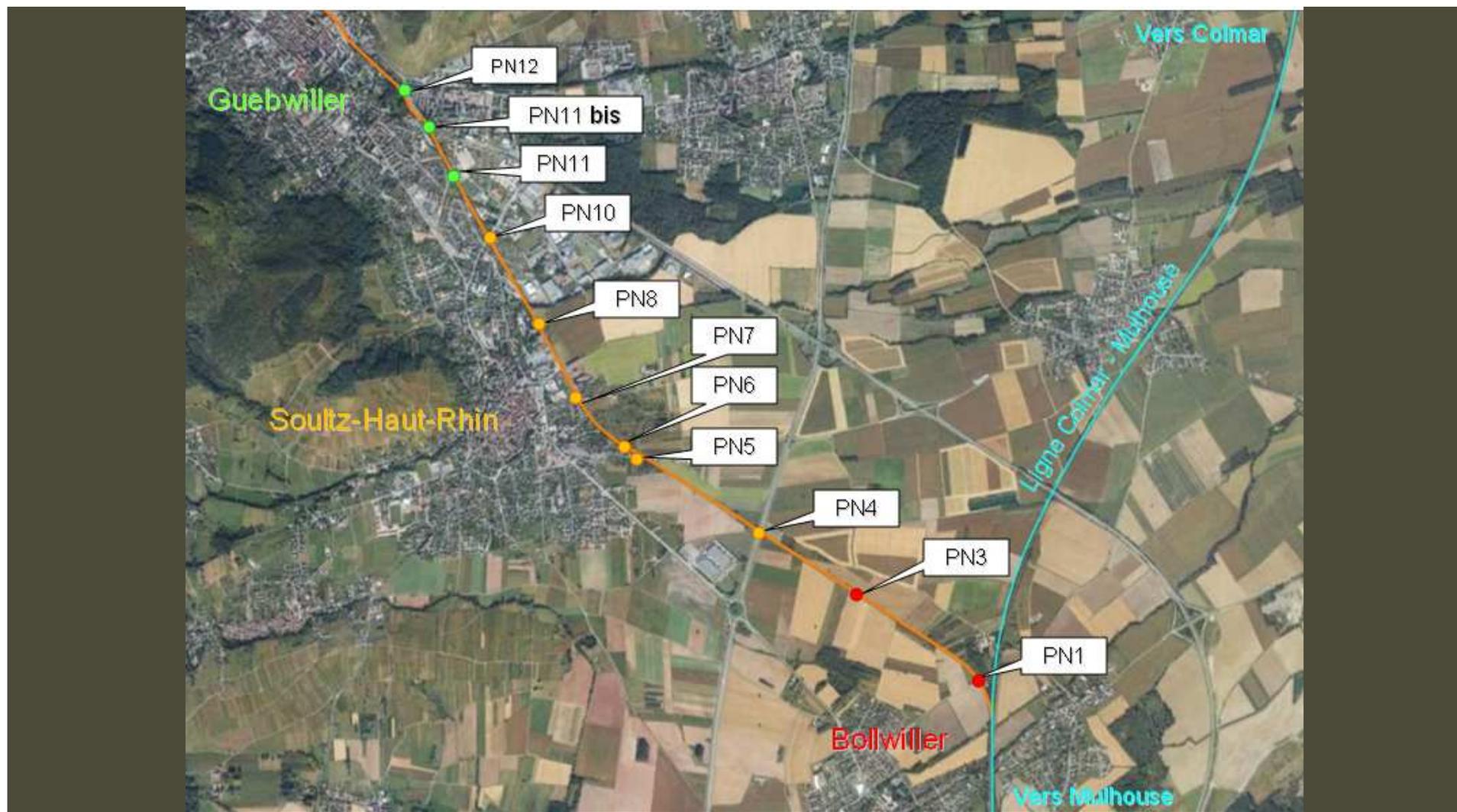
## **CONDUISANT A :**

**Une étude complémentaire pilotée par la Région, visant à évaluer le coût pour le projet que représenterait la dénivellation des PN de la ligne ;**

## **RESTANT A COMPLETER PAR :**

**Une étude de dangerosité des PN à mener par RFF sur la ligne, visant à expertiser la possibilité du maintien de certains PN à faible trafic, par dérogation ;**

# Résultats de l'étude pilotée par la Région



# Résultats de l'étude pilotée par la Région

## 2 chiffrages étudiés :

- Une dénivellation de l'ensemble des passages à niveau par un ouvrage de type Pont-Rail (PRA)
- Une dénivellation de l'ensemble des passages à niveau par un ouvrage de type Pont-Route (PRO), exception faite du PN11 qui ne présente pas un terrain naturel permettant la mise en œuvre d'un pont-route

# Exemple d'une dénivellation en Pont-Route (PRO)



# Exemple d'une dénivellation en Pont-Rail (PRA)



# Résultats, coût de la dénivellation (M€ HT, CE 2010)

PN à déniveler	SC Pt-Route	SC Pt-Rail
PN 4 (RD 1083)	9,8	10,7
PN 5	6,6	14
PN 7	4,1	5,8
PN 10	6,1	12,1
PN 11	10,5	10,5
PN 12	9,2	15,9
PN 8 (passerelle)		0,8
<b>TOTAL, or coût de réouverture de ligne</b>	<b>47,1</b>	<b>69,8</b>

*Il convient de rajouter pour chaque scénario, le coût de réouverture de la ligne estimé en première étude : 13 M€ H.T. (18M€ - 5M€ pour PN déjà compté, ce 2010)*

<b>TOTAL, y compris coût de réouverture de ligne</b>	<b>60,1</b>	<b>82,8</b>
--	-------------	-------------

# Perspectives

1. **Etude de dangerosité des PN à mener par RFF** → maintien d'un ou plusieurs PN à faible trafic (PN7 éventuellement). Malgré cela et sauf surprise, le projet en mode ferroviaire classique pose d'importantes difficultés de financement en raison du triplement, au minimum, du coût initial du projet ;
2. **Approfondissement du scénario de desserte en tram-train** (Coût estimatif du projet en investissement de 27M€ jusqu'à Guebwiller-centre, CE 2010) sous deux angles :
  - Confirmation de la possibilité du maintien des PN qui est conditionnée à une vitesse d'approche maximale de 40 km/h ;
  - Levée des incertitudes concernant les possibilités de maintenance et de rapatriement du matériel ;
3. **Approfondissement du scénario de desserte en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** faisable sans réserve technique
  - Plate-forme dédiée : coût de 20M€ d'investissement
  - 1ère phase possible incluant un développement d'offre, aménagement des stations, information dynamique, amélioration du confort, rapidité...

# Tableau de synthèse

	<b>BHNS</b> 	<b>Automoteur</b> 	<b>Tram-train</b> 
<b>Faisabilité technique</b>			
<b>Coûts</b>		Statut à confirmer par étude PN	
<b>Intérêt pour les déplacements régionaux</b>	Peut-être optimisé		
<b>Intérêt pour les déplacements internes à la vallée</b>			