



Ligne de Bollwiller à Guebwiller – passage à niveau n°4, franchissement de la route départementale 83

Contexte d'étude	1
1. Introduction.....	1
2. Mise en situation	2
3. Circulation routière	3
4. Problématique du coût.....	3
5. Etude Systra de 2014.....	4
Position de FloriRail	5
1. Train désherbeur du 15 avril 1996	5
2. L'idée d'un pont-route... depuis 2004	5
3. FloriRail Infos n°81.....	6
4. La question de l'alimentation électrique.....	6
5. Exemples à travers le département	6
Conclusion	7

Contexte d'étude

1. Introduction



Ligne livrée (presque) à l'abandon, mais toute la signalisation est encore présente.

La ligne Bollwiller \rightleftharpoons Lautenbach, ouverte en 1870 jusqu'à Guebwiller et prolongée en 1884 jusqu'à Lautenbach, accueille un trafic de voyageurs jusqu'en mars 1969. Le trafic marchandises subsiste jusqu'en juillet 1992. La section Guebwiller-Heissenstein \rightleftharpoons Lautenbach fonctionne jusqu'en juillet 1971, pour être finalement fermée et démontée en 1974.

La route départementale n°83 (ancienne route nationale n°83) est constituée de deux séries de deux voies, séparées par un terre-plein central. Initialement à deux voies, la section étudiée de ce qui était alors la N 83 a été mise à quatre voies en 1978-1979¹. Elle est traversée par la ligne Bollwiller \rightleftharpoons Lautenbach au passage à niveau n°4, entre la gare d'origine, Bollwiller, et la gare de Sultz. Le franchissement se fait à l'aide de barrières et de feux rouges d'annonce. Pour la signalisation à destination des agents des trains, une pancarte « PN 4 » et de deux feux

¹ En se référant aux vues aériennes disponibles sur le site Géoportail (<http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>), cette mise à quatre voies aurait été réalisée entre 1976 et 1979.

à franchissement conditionnel. Si les 2 ou l'un des 2 feux est éteint, le conducteur du train doit être en mesure de s'arrêter avant le PN. Ils viennent compléter le dispositif dans les années 1980.

Au début du mois de juin 2003, suite à des plaintes d'usagers de la route qui se plaignent d'un effet de cuvette provoqué par la présence de la voie à cet endroit, les rails sont recouverts par une couche d'enrobés.

2. Mise en situation



Vue satellite de la zone d'étude, en date du 23 septembre 2014. La voie a été enfouie onze années auparavant.

L'ensemble des photos qui suivent a été réalisé le 12 juin 2016.



Photo de gauche : Vue de la ligne, côté Bollwiller, en direction de Bollwiller.

Photo de droite : Franchissement de la D 83, côté Bollwiller, en direction de Guebwiller.



Photo de gauche : Vue de la ligne, côté Guebwiller, en direction de Guebwiller.

Photo de droite : Franchissement de la D 83, côté Guebwiller, en direction de Bollwiller.



Côté Guebwiller, les rails sont encore visibles juste avant le passage de la D 83.

3. Circulation routière

Etablie à environ 19 000 véhicules par jour en 1996, le nombre de passages empruntant le tronçon a évolué depuis. Sur la base de calculs effectués en 2015 et de mesures antérieures², le nombre de véhicules empruntant la D 83 à cet endroit est de 22 000 véhicules environ, soit une augmentation de 13,6% sur environ vingt ans. En 2015, 2 000 poids lourds franchissent la section de route étudiée. Les convois exceptionnels, de type E (supérieurs à 400 tonnes), lors de leur traversée dans le département du Haut-Rhin, sont tenus d'emprunter la départementale 83.

4. Problématique du coût

En l'état actuel, il est difficile d'avoir des données précises sur le coût d'un éventuel passage souterrain sous la D 83. Un seul fait est établi : les estimations énoncées depuis quelques années sont en constante augmentation. S'il était question, dans un premier temps, d'un coût estimé à 2 millions d'euros, il a ensuite été évalué à 4 millions, voire plus récemment à 13 millions d'euros, ce qui représenterait entre la moitié et

² http://www.inforoute68.fr/pdf/carte_de_trafic_TV_2015_RD.pdf

les deux tiers du budget accordé à la réouverture de la ligne, sur la base d'une fourchette [20 – 30] millions d'euros.

5. Etude Systra de 2014

Une étude menée par Systra en 2014³ indique, en page 10, que pour un coût de 26,7 millions d'euros (sur une échelle définie entre 26,7 et 40 millions d'euros), la traversée à **niveau** de la D 83 est nécessaire. Il convient de noter que cette mise à niveau ne s'applique que dans le cas de l'option « tram-train », offre privilégiée par la région Alsace puis la région « Grand Est ». Un tel scénario aurait des difficultés à être installée dans le cadre d'une mise en service purement ferroviaire, avec du matériel TER type X 73500 ou AGC⁴. En effet, selon la mesure n°20 de la « Circulaire Bussereau⁵ » de 2008 :

« 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. »

Si l'application d'une telle circulaire est inadaptée pour la réouverture de lignes ferroviaires en France, notamment en raison de passages à niveau de faible importance (circulation faible entre autres), il est curieux de noter que pour une route extrêmement fréquentée telle que la D 83, l'option d'un passage à niveau puisse être retenue.

Des installations supplémentaires de sécurité devront être envisagées. En plus des feux rouges obligatoires à hauteur du passage à niveau, la réduction à une voie dans chaque sens de circulation devrait être envisagée, le croisement avec 4 voies de circulation se révélant impossible. Mais la problématique des coûts peut laisser penser que la Région optera pour l'option la moins chère. Ainsi, la liaison Nantes ⇄ Châteaubriant a été réhabilitée en mode tram-train en partie pour pallier à la problématique des passages souterrains et/ou supérieurs, et, de ce fait, réduire les coûts. Il y a des risques que la région Alsace fasse de même avec la ligne du Florival.

³ <http://florirail.free.fr/Etudes/Pr%E9sentation%20DTM01016.pdf>

⁴ Autorail à Grande Capacité.

⁵ S'agissant d'une circulaire, le texte n'a aucune valeur législative, et donc d'obligation.

Position de FloriRail

1. Train désherbeur du 15 avril 1996

Le 15 avril 1996, un train désherbeur effectue un aller-retour sur la ligne. A cet effet, un suivi a été réalisé. Ce document de 4 pages, décrit les modalités de franchissement du PN 4 par le train désherbeur lors du trajet retour Guebwiller → Bollwiller. Une série de 5 photos vient illustrer l'argumentaire. Le jour de la circulation, les feux rouges en place ne fonctionnaient pas et les barrières étaient déjà démontées.

Les seules personnes chargées de la régulation du trafic étaient les agents SNCF présents à bord du train. A noter que pour le bon déroulement du trajet, deux d'entre eux se trouvaient respectivement dans la draine-conteneur de tête, ainsi que dans le locotracteur de fin de convoi. Afin d'arrêter la circulation routière, quatre des agents étaient munis d'un drapeau rouge. L'opération de franchissement a duré environ 2 minutes, pour un convoi long d'environ 70 mètres roulant à la vitesse d'un homme au pas. La conduite des automobilistes était qualifiée par le rapport de « nerveuse » pour une circulation de densité « moyenne », mais l'opération n'a été entachée d'aucun incident. Du point de vue de l'attente :

- 9 véhicules circulant dans le sens Colmar > Belfort ont été stoppés.
- 13 véhicules circulant dans le sens Belfort > Colmar ont été stoppés.



Franchissement du PN 4, respectivement durant le trajet Bollwiller > Guebwiller et Guebwiller > Bollwiller.

Ces données sont à mettre en lien avec la densité de circulation établie par la DDE cette année, évaluée sur cette portion de la D 83 à 19 000 véhicules par jour. En conclusion, l'étude a émis, à ce moment, l'absence de danger de franchissement du passage à niveau. La principale raison pointée, en-dehors des opérations de sécurité, est l'absence d'obstacle visuel de part et d'autre du passage à niveau, qui rend la visibilité du train plus aisée.

2. L'idée d'un pont-route... depuis 2004

Mais depuis cette étude, le point de vue a changé et l'argumentaire étoffé. Le 22 mai 2004, *L'Alsace* titre « *Passage sous la RN 83* ». FloriRail, par l'intermédiaire de son président d'alors, Stéphane Hissler, fait connaître sa préférence pour la réalisation d'un pont-route. L'idée était alors de construire le pont de manière à ce que route et rail soient tous deux en légère pente : il s'agit de « pentes partagées ». Stéphane Hissler s'exprime en ces termes : « *C'est économique, car le rail-route à pentes partagées est 30% moins cher que les autres projets. L'emprise au sol est moins importante et ne nécessite aucune expropriation. Enfin, il*

est écologique car il s'intègre parfaitement dans le paysage ». La voie ferrée descendrait de 3 mètres et la route remonterait de 3 mètres. Pour illustrer le projet, Stéphane Hissler avait réalisé une maquette aux 1/160^e du projet de pentes partagées.

3. FloriRail Infos n°81

Le FloriRail Infos n°81 du mois d'avril 2015 fait mention, dans un article intitulé « *Le passage des rails sous la RD 83* », des avantages à réaliser un pont-route. Les avantages ne sont pas limités à la circulation ferroviaire. La création d'un passage routier souterrain, qui ne constitue qu'un point de liaison entre les deux chemins de défrètement bordant la D 83, serait utile pour les engins agricoles, ainsi que les cyclistes et les piétons. En effet, pour le moment, le franchissement doit s'effectuer via le carrefour giratoire du « Nouveau Monde », situé 500 mètres au sud du point de franchissement. La circulation routière crée, de ce fait, nombre de soucis pour les usagers vulnérables (piétons et cyclistes). En outre, la création d'une telle liaison entre les deux chemins de défrètement constituerait un raccourci non négligeable pour cette même catégorie d'usagers.

4. La question de l'alimentation électrique

Dans le cas d'un scénario « tram-train », à l'image du passage de la ligne Mulhouse ⇌ Thann sous la D 83 au niveau de Cernay, la caténaire peut être coupée le temps d'un passage sous le pont. Le tram-train circulerait alors « en roue libre » le temps de quelques secondes. Un changement d'électrification pourrait être alors imaginé à cette occasion. Le 25 kV utilisé sur ligne classique pourrait être envisagé jusqu'au franchissement de la 83, avec utilisation du 750V par après (tension utilisée sur le réseau de tramway mulhousien, par exemple).

5. Exemples à travers le département

A cet effet, il convient de noter la réalisation de ponts souterrains pour une autre ligne ferroviaire. En effet, la ligne Colmar ⇌ Ensisheim, régie depuis les années 1950 sous le statut de VUTR⁶, franchit à deux reprises l'autoroute A 35, au sud de Colmar et au sud d'Oberentzen (anciennement PN 39). La réalisation de ces ponts est consécutive à la construction de la section d'autoroute :

- Pour le pont au sud de Colmar, suite à la mise en service de la section Colmar ⇌ Sainte-Croix-en-Plaine, en avril 1992⁷⁻⁸.
- Pour le pont au sud d'Oberentzen, suite à la mise en service de la section Niederhergheim ⇌ Munwiller, le 30 septembre 1982. L'ouvrage d'art aura servi moins de dix années.

⁶ Voie Unique à Trafic Restreint

⁷ Les travaux de réalisation ont débuté bien évidemment avant. A l'été 1991, le pont avait déjà été réalisé.

⁸ Bien qu'une grande partie de la ligne n'ait plus accueilli de marchandises à partir de juillet 1992, la section de ligne de Colmar à Sainte-Croix-en-Plaine a été utilisée jusqu'en 2007 pour un trafic irrégulier et officiellement fermé en 2011.



Exemples sur la ligne Colmar ⇌ Ensisheim.

Photo de gauche : Pont-route au sud de Colmar. A noter que la D 201 suit le tracé de la voie ferrée et passe également sous l'autoroute. Une situation similaire pourrait être imaginée pour le passage sous la D 83.

Photo de droite : Pont-route au sud d'Oberentzen. Ce pont passe successivement sous l'autoroute A 35 et la départementale D 201. Ces routes constituent le tracé de l'ancienne route nationale 422, à deux voies.

En ce qui concerne la départementale 83, de l'entrée de Colmar (au niveau de l'entreprise Ricoh) jusqu'à l'entrée sur l'autoroute A 36 au niveau de Burnhaupt, 26 ponts ont été comptabilisés. Ce dénombrement tient compte des passages supérieurs sur la ligne Mulhouse ⇌ Kruth et sur la Thur, au niveau de Cernay.

Conclusion

En conclusion, dans les conditions actuelles de circulation et en dépit du contexte budgétaire, l'option d'un passage de la voie ferrée sous la route départementale 83 reste la plus pertinente. L'argument de la sécurité et, par conséquent, de la pérennité de la ligne, devrait primer sur les autres impératifs. De plus, le contexte géographique (PN en rase campagne) constitue un avantage non négligeable à la réalisation d'un tel ouvrage. Alors que la réouverture de la ligne est inscrite dans le Contrat de Plan Etat-Region 2015-2020 et que des études sont actuellement menées, FloriRail continuera à promouvoir cette option du passage inférieur de la ligne.