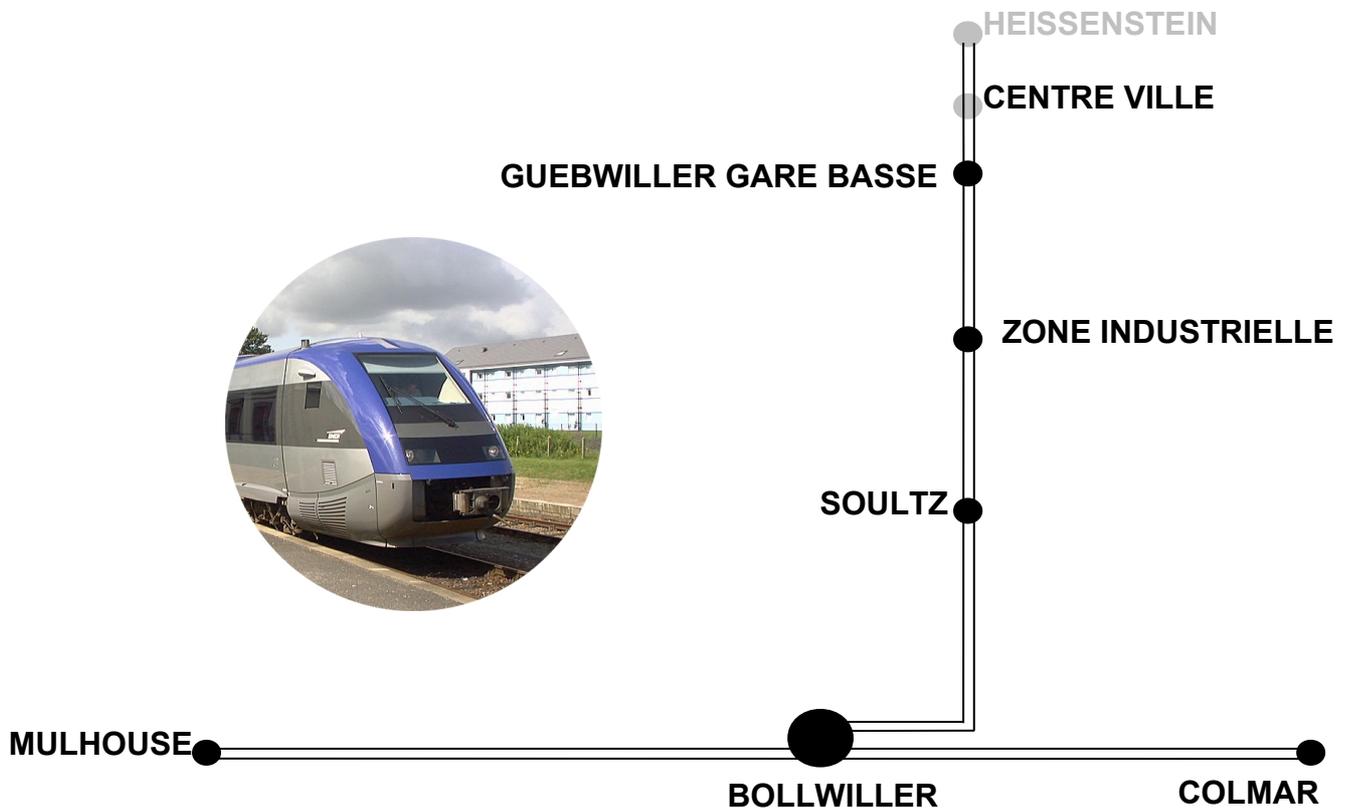


FloriRail

Association pour la réouverture de la liaison ferroviaire
Mulhouse – Bollwiller – Soultz – Guebwiller – Heissenstein
4, rue des Boulangers – 68 500 GUEBWILLER
<http://florirail.free.fr> – florirail@free.fr

Navette ferroviaire Bollwiller – Soultz – Guebwiller

Une étape vers le tram – train
Mulhouse – Vallée de la Lauch



Le but de l'Association FloriRail est la réouverture d'une liaison ferrée entre Mulhouse et la vallée de Guebwiller.

Vue la surcharge sur la ligne Strasbourg ⇌ Bâle, une relation directe entre la vallée de Guebwiller et Mulhouse n'est actuellement pas réalisable en utilisant la voie entre Bollwiller et Mulhouse.

Le but de ce document est de montrer qu'il est **techniquement et économiquement viable de rouvrir Guebwiller Gare Basse – Bollwiller « avec des correspondances de grandes qualités à Bollwiller »**, en attendant l'arrivée du tram – train par les emprises des anciennes voies des Mines de Potasse d'Alsace.

Schéma de Principe



Comme le montre le schéma de principe et les photos suivantes, la ligne de la vallée de Guebwiller, n'utilise en aucun cas la voie Strasbourg ⇌ Bâle.

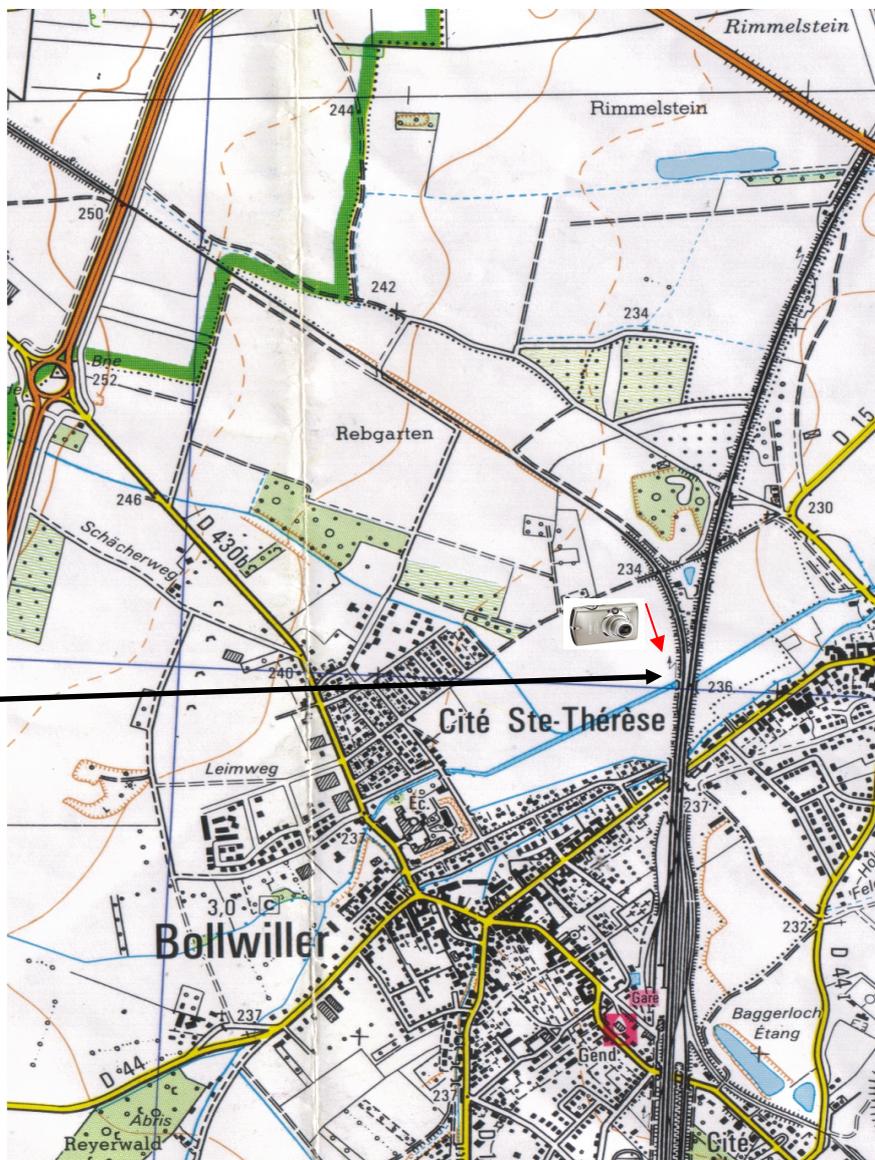


La ligne Bollwiller ⇌ Guebwiller longe la voie ferrée Strasbourg ⇌ Bâle sur une distance d'environ 850 mètres.

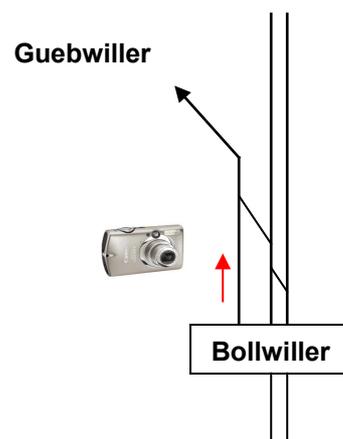
Un appareil de voie permet de passer d'une ligne à l'autre, cet aiguillage est parcourable à la vitesse de 30 km/h.

Carte
IGN 3719 OT

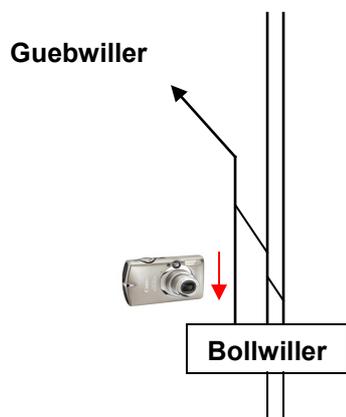
Bollwiller



Sortie de la gare de
Bollwiller vers la ligne
de Guebwiller.
Sur la droite, la voie
principale Strasbourg
↔ Bâle.



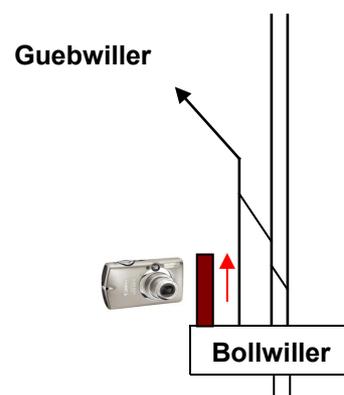
La ligne de Guebwiller se termine dans la cour de la gare de Bollwiller, le long de l'ancien quai de chargement du fret.



La ligne de Guebwiller vue de l'ancien quai de chargement du fret.



Après rabaissement, ce quai marchandise, pourra servir de quai pour la desserte en provenance de Guebwiller.



L'itinéraire qui permet de passer d'une ligne à l'autre est électrifié et parcourable à 30km/h.

Il serait intéressant de prévoir une augmentation à 60km/h afin de faciliter l'exploitation.

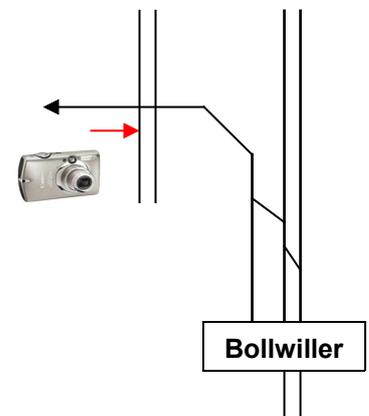
Passage de la RN 83

Le franchissement de la RN 83 ne pourra pas se faire à niveau par l'ancien passage à niveau n°4. Il faudra donc construire un ouvrage de franchissement. La RN 83 est un itinéraire de convois exceptionnels, de plus elle est surélevée par rapport au terrain naturel d'environ 1,50 m (site hors d'eau).

Etant donné la topographie des lieux et l'environnement, un franchissement souterrain apparaît comme pertinent. Un ouvrage de type cadre béton préfabriqué pourrait facilement être réalisé sur place et mis en position rapidement afin de limiter les interférences avec les circulations de la RN 83.

Cet ouvrage, conçu pour une ou deux voies dégagerait le gabarit ferroviaire, soit une hauteur libre de 5,80m.

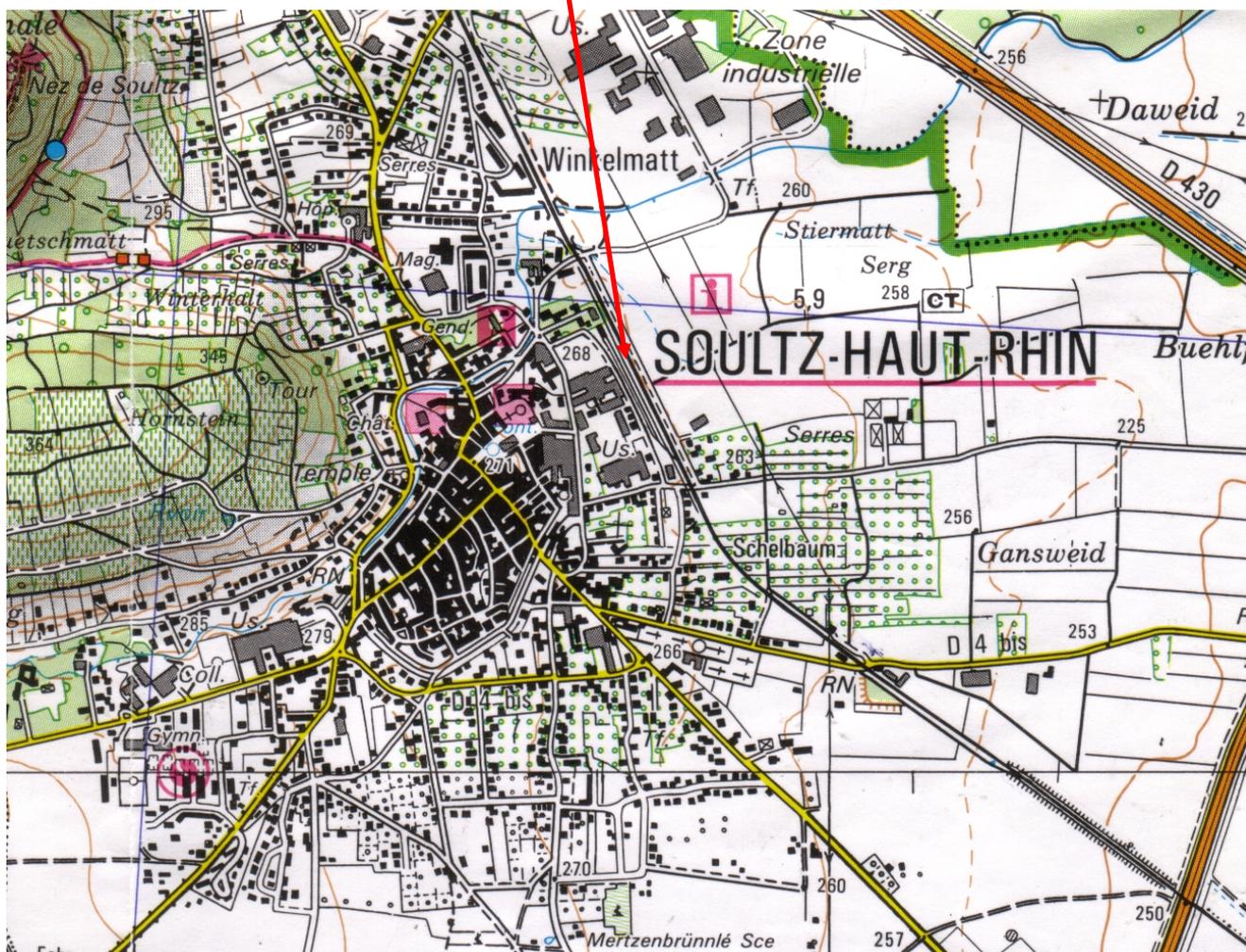
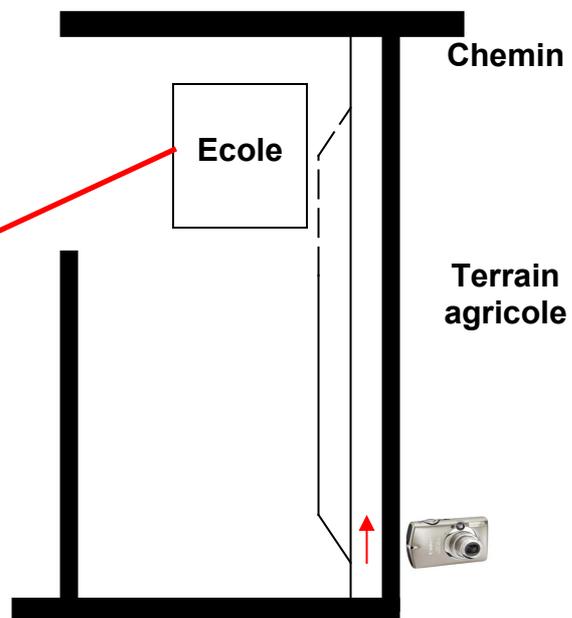
A signaler qu'à quelques centaines de mètres de là, il existe déjà un passage inférieur sous la RN 83 pour la route de Soultz à Raedersheim. Ce passage inférieur est équipé d'une station de pompage en cas de venue d'eau.



Passage du dernier train en 1996 sur la RN 83.

Gare de SOULTZ :

La Municipalité de Soultz a d'ors et déjà pris des mesures pour réserver un terrain le long de la voie ferrée pour l'implantation de la future gare.

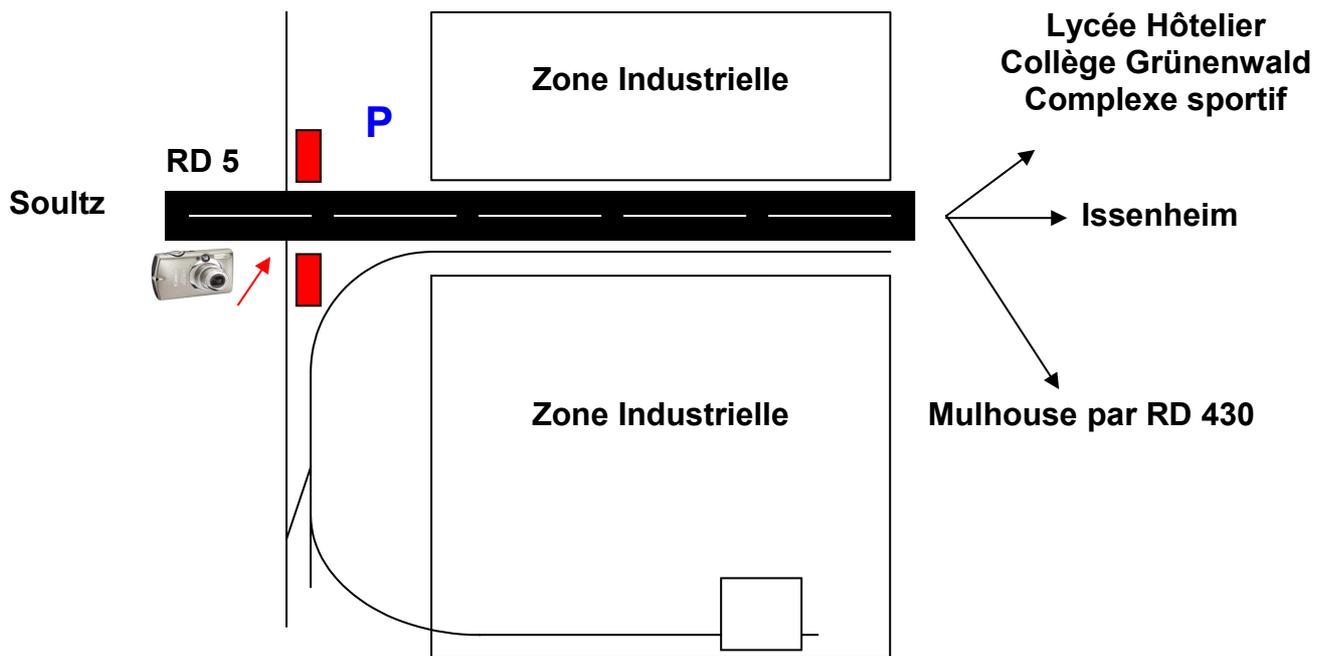


Carte IGN 3719 OT

La voie ferrée est tangente à la ville de Soultz et passe à moins de 500 mètres du centre ville et de ses centres d'intérêts (salle de la MAB, Nef des Jouets, Château du Buchenek).

Zone industrielle Intercommunale

La voie ferrée marque, ici, une nette séparation entre la ville de Soultz et la zone industrielle.



 Quai potentiel

Il pourrait être intéressant de créer un arrêt au croisement de la RD 5 et de la voie ferrée, un arrêt similaire à celui de Graffenwald sur la ligne de Thann.

Cet arrêt desservirait :

- Le haut de la ville de Soultz
- La Zone Industrielle avec ses 1 200 emplois
- La Commune d'Issenheim distante de 1, 5 km
- Le Collège Grünenwald
- Le Lycée Hôtelier
- Le complexe sportif de Guebwiller



Gare de GUEBWILLER :

La gare de Guebwiller n'a pas besoin de travaux. Excepté une signalétique et un distributeur automatique, elle est en parfait état.

Le bâtiment appartient à la Ville de Guebwiller qui y loge actuellement une association et un particulier.



La gare de Guebwiller coté cour.

Le centre ville, ainsi que les Dominicains de Haute - Alsace, important centre culturel, se trouvent à 200 mètres de la gare.



Le bâtiment annexe de la gare de Guebwiller, actuellement il sert d'entrepôt à Terre des Hommes.



Le quai de la gare de Guebwiller, il a juste besoin d'être équipé d'une signalétique et d'un distributeur de billets.

Pour des raisons évidentes de sécurité à cause de la proximité de la rue du Général de Gaulle (RD 430), la solution Train TER n'est pas envisageable au-delà de la gare de Guebwiller Ville Basse. Le tram-train apportera une solution à ce problème.

Estimation du cout de réalisation

Nous nous servons du tableau ci-dessous qui compare la ligne Cannes – Grasse rouverte en 2005 avec la ligne Bollwiller – Guebwiller Gare Basse.

Lignes	Cannes - Grasse	Bollwiller - Heissenstein
Régions	Provence Alpes Côte d'Azur	Alsace
Longueurs	19, 1 Kms	7,1 Kms
Vitesses	100 Kms/h	Entre 50 et 80 kms/h
Ouvrages d'art	42 ponts rails dont un au-dessus de l'autoroute A 8 11 ponts-routes 2 tunnels	1 pont-rail métallique à remplacer 2 ponts-rails bétons
Suppressions de passages à niveau	4	1 passage à niveau à supprimer pour le franchissement de la RN 83
Passages inférieures pour piétons	2	0
Electrification	Oui - 25 000 Voltes	
Gares rénovées ou créés	Grasse, Mouans-Sartoux, Ranguin, La Frayère et Le Bosquet	Création : Soultz et Zone Industrielle Aménagement : Bollwiller et Guebwiller
Financements	53, 35 millions d'Euros électrification comprise	Estimation : 19,8 millions d'Euros avec électrification
Années de fermeture aux circulations régulières	1946	1969 pour les voyageurs 1992 pour le fret
Dernières circulations ferroviaires	1991	1996
Prix au kilomètre	2,8 millions d'Euros	
Prix de 1 kilomètre d'autoroute (ou RD 430)		6 millions d'Euros

En conclusion

Il est techniquement et économiquement viable de rouvrir la ligne entre Bollwiller et Guebwiller Gare Basse, la gare de Guebwiller étant l'idéale.

Cette réouverture constituerait la première tranche d'une liaison Mulhouse – Vallée de Guebwiller.

Ceci afin de lisser les coûts d'investissement en phasant la réouverture.

Résumé

- **La ligne Bollwiller – Guebwiller n'a pas de voie ferrée commune avec la ligne Strasbourg – Bâle**
- **Il est donc possible d'exploiter en navette aller/retour de Bollwiller à Guebwiller**
- **Il faut un passage inférieur pour la RN 83**
- **La Ville de Sultz a réservé du terrain pour la future gare**
- **La gare de Guebwiller à juste besoin d'une signalétique et d'un distributeur de billets**