Remarques importantes

- Etude réalisée en 1997
- Chiffres clés datant de 1990
- Montants en francs

Avertissement

Les données employées par le convertisseur Francs – Euros sont des données statistiques donc par nature incertaines. L'incertitude s'accroît avec l'éloignement des dates considérées par rapport à la période actuelle.

Elles ne peuvent être l'objet d'une référence juridique.

Champ de l'indice retenu

Chaque année, le déflateur retenu est la moyenne annuelle publiée de l'indice général des prix qui s'appuie sur la population la plus large. On a repris l'indice d'ensemble des ménages urbains dont le chef est ouvrier ou employé jusqu'en 1992 et celui de l'ensemble des ménages - France métropolitaine à partir de 1993, début de sa publication. A partir de janvier 1999, c'est l'indice d'ensemble des ménages de la France (métropole et DOM) qui est utilisé.

1. Potentiel de clientèle

1.1. Zone d'étude : hypothèses

L'étude de potentiel s'appuie sur une offre commerciale (fond de vallée), car la seule liaison Bollwiller-Guebwiller ne présente que peu d'intérêt.

• Communes-cibles :

Lautenbach, Buhl, Guebwiller, Soultz.

Lindthal, Lautenbach zell, Murbach, Bergholtz, Bergholtz zell, Rimbach, Rimbach zell, Orschwihr, Jansholtz, Wurmbach.

D.T.S.T.
PB/CJ

La population totale est de 26.451 personnes en 1990, se répartissant entre 14 communes.

Dans la **NOTE DE DOSSIER** de 1990
10.827 actifs ayant un emploi
229 chômeurs
7.053 jeunes de moins de 20 ans
Par ailleurs 9.575 emplois y sont occupés

EXAMEN SOMMAIRE DES CONDITIONS DE REPRISE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS AU PROFIT DE LA VALLÉE DE GUEBWILLER, AU DÉPART DE BOLLWILLER.

Bergholtz	149	36	113
Bergholtz zell	149	31	118
Buhl	1.100	264	1.364
Guebwiller	1.294	1.827	3.121
Lautenbach	149	31	180
Lautenbach zell	149	31	180
Murbach	149	31	180
Rimbach	149	31	180
Rimbach zell	149	31	180
Orschwihr	149	31	180
Jansholtz	149	31	180
Wurmbach	149	31	180

Afin de permettre un examen attentif de la question, les services de la Région ont effectué une première approche :

- évaluation approximative des potentiels de clientèle susceptibles d'utiliser le transport ferroviaire,
- estimation sommaire des coûts de remise en état de la voie ferrée Bollwiller-Guebwiller avec l'aide de la SNCF,
- recensement du matériel roulant (et de son coût) susceptible d'être exploité sur la desserte.

1.2. Mobilité domicile-travail

Les coûts résident dans la vallée :

Sur les 26.500 résidents de la vallée, 10.200 occupent un emploi en 1990 :

• 7.500 travaillent dans la vallée :

• 4.000 dans leur commune de résidence,

• 3.500 dans une autre commune de la vallée.

3.300 travaillent hors de la vallée.

1. Potentiel de clientèle

1.1. Zone d'étude : hypothèses

L'étude de potentiel s'appuie sur une offre complète (fond de vallée), car la seule liaison Bollwiller-Guebwiller ne présente que peu d'intérêt.

- Communes-cibles :

- Lautenbach, Buhl, Guebwiller, Soultz,
- Linthal, Lautenbach zell, Murbach, Bergholtz, Bergholtz zell, Rimbach, Rimbach zell, Orschwihr, Jungholtz, Wuenheim.

La population totale est de 26.451 personnes en 1990, se répartissant entre 14 communes.

<p>Dans la zone étudiée, résident en 1990 : 10.838 actifs ayant un emploi 928 chômeurs 7.083 jeunes de moins de 20 ans Par ailleurs 9.575 emplois y sont occupés</p>
--

La répartition est la suivante (RGP 90) :

	Commune	Pop. tot.	Pop. -20 ans	Pop. act.	Emploi com.	Act. emploi
En 2014 3 277 hab.	Bergholtz	920	282	432	86	420
	Bergholtzell	288	63	147	34	140
	Buhl	2.755	710	1.163	506	1.061
En 2014 11 297 hab.	Guebwiller	10.942	2.994	4.972	5.827	4.474
	Jungholtz	677	160	320	177	295
	Lautenbach	1394	377	598	232	567
	Lautenbachzell	912	220	433	74	410
	Linthal	512	125	214	66	199
	Murbach	116	26	44	14	43
	Orschwihr	849	216	414	188	403
En 2014, 7 190 hab.	Rimbach	223	95	59	15	57
	Rimbachzell	196	51	86	15	84
	Soultz	5.867	1.563	2.544	2.267	2.360
	Wuenheim	800	201	340	74	325

Source : INSEE

Issenheim non-comptabilisée : 3438 hab. en 2014
 Bollwiller non-comptabilisée : 3850 hab. en 2014

1.2. Mobilité domicile-travail

- Les actifs résidant dans la vallée :

Sur les 26.500 résidents de la vallée, 10.800 occupent un emploi en 1990 :

- 7.500 travaillent dans la vallée :

- . 4.000 dans leur commune de résidence,
- . 3.500 dans une autre commune de la vallée.

- 3.300 travaillent hors de la vallée.

- Les actifs ne résidant pas dans la vallée :

Environ 2.000 actifs ne résident pas dans la vallée, mais y entrent pour y travailler.

- Synthèse :

Si l'on considère (source DRE Alsace) que la valeur moyenne est de 2 déplacements par actif et par jour, on aboutit à un nombre total de déplacements pour motif domicile-travail de 17.600 par jour à l'intérieur de la vallée : 13.600 ayant leur origine dans la vallée, 4.000 entrants.

1.3. Les actifs et le train

Le potentiel d'actifs migrants accessibles au train s'établit à environ 6.000 personnes.

Sur la base d'une part de marché "raisonnable" de l'ordre de 8 % cela représenterait 500 voyageurs par jour, pour le train.

1.4. La mobilité domicile-études

Les établissements scolaires du secondaire sont situés dans les communes de Soultz et de Guebwiller :

Structure	Effectif	Ramassage
Collège M. Grunenwald(G)	1.049	Sodag + Kunegel
Collège R. Beltz (S)	811	Sodag 468 él.
Collège privé Daniel (G)	116	Oui
Lycée T. Deck LEGTP (G)	1.081	Kunegel/ Sodag 680 él.
Lycée A. Kastler (G)	760	Sodag/Martinken/Kunegel 218 él.
Lycée économique et financier J. Storck (G)	595 + 674 CFA (225 présents)	Sodag/Kunegel/SMA 382 él.
Total	4.637	

Source : ADAUHR.

Pour déterminer le potentiel scolaire accessible au fer, il convient d'extraire de l'ensemble des élèves résidant dans la zone étudiée :

- le nombre d'élèves scolarisés dans une commune autre que celle de résidence,
- et parmi eux, la part des élèves qui utilisent un transport collectif, et dont le déplacement s'effectue entre deux communes équipées d'une gare.

On y ajoutera la part des élèves résidant dans la zone et scolarisés ailleurs, ainsi que le flux entrant.

En tout état de cause la part de marché du train ne devrait concerner que cette dernière catégorie d'élèves, vu les caractéristiques de la zone, et la polarisation des établissements scolaires.

En première approche nous pouvons considérer qu'environ 200 à 300 élèves seraient susceptibles d'emprunter le train, mais non nécessairement de manière quotidienne. En conséquence, ils renforcent le nombre d'utilisations occasionnels estimés par ailleurs.

1.5. Mobilité occasionnelle

En moyenne ce segment représente en Alsace le tiers du trafic ferroviaire sur une ligne. On peut donc estimer à 300 (par jour) le nombre de voyageurs occasionnels sur la zone.

En conclusion :
le potentiel de clientèle pour un système de transport collectif du type ferroviaire est de l'ordre de 800 personnes/jour, soit 1.600 voyages/jour

1.6. Trafic routier

La zone est traversée par un axe Est/Ouest (RD 430) à destination de Mulhouse. Cet axe est inséré dans un tissu urbain longitudinal dense.

La croissance du trafic y est supérieure à 3 % par an entre Buhl et Guebwiller ; par ailleurs à l'amont la progression du trafic y est plus faible et ne pose pas de problème particulier.

Si les centres-urbains sont perturbés aux heures de pointe, les infrastructures routières offrent aux déplacements des performances attractives vers l'axe Nord/Sud et vers Mulhouse.

1.7. Transports collectifs routiers

Six types de lignes de bus traversent la zone :

- Mulhouse-Guebwiller (via Soultz) / Guebwiller-Colmar (via le vignoble) / Guebwiller-Cernay / Guebwiller-Oberhergheim / Guebwiller-Fessenheim. Elles sont assurées par des transporteurs privés.
- En 1989 le District a décidé de compléter la ligne Guebwiller-Mulhouse par des liaisons urbaines et interurbaines jusqu'à Linthal (TUG), desservant ainsi l'ensemble de la vallée de la Lauch (partenariat avec les transporteurs).

Il est à noter que le transport interurbain districale a chuté de 63 % entre 1990 et 1996.

2. Coût de l'infrastructure

La SNCF a procédé à une estimation du coût de remise à niveau de la voie entre Bollwiller et Guebwiller.

- L'état de l'infrastructure, en 1982, fixait une vitesse limite des circulations marchandises sur la ligne : 50km/h jusqu'à Guebwiller et seulement 20km/h au-delà. Une réexploitation voyageurs de la ligne n'aurait d'intérêt qu'à condition d'en accroître la vitesse. Sur la base d'un passage à 100km/h le coût de modernisation de la voie s'élèverait à **= 4,91 M€** pour 8 km.

- Le tronçon Bollwiller-Guebwiller comprend 5 passages à niveau qui pourront être automatisés pour un coût de 1,5MF par P.N. Par ailleurs le P.N. au droit de la R.N. 83 appelle un traitement particulier. Si la réglementation le permet, son automatisation doublée d'un dispositif de préannonce sur route serait évaluée à 2MF. L'actualité récente engage néanmoins à la prudence ; ainsi la réalisation d'un ouvrage d'art (coût estimé à 25-30MF) pourrait être préconisée.

= 0,39 M€

= 4,91 M€
= 5,90 M€

= 6,78 M€

- Au total 34,5 MF seraient donc nécessaires pour réhabiliter -à minima- la voie ferrée Bollwiller-Guebwiller.

3. Matériel roulant

Eu égard au potentiel recensé, l'exploitation d'une ligne ferroviaire Guebwiller-Bollwiller semble pour le moins hasardeuse.

Toutefois, et en admettant que la moitié du potentiel soit accessible au ferroviaire (à long terme), une exploitation "en antenne" d'un autorail léger type De Dietrich est envisageable : un seul appareil affecté à la ligne et un élément de réserve mobilisable pour l'entretien.

Sous réserve de mise en oeuvre des correspondances à Bollwiller, non évaluée dans cette approche, une offre de transport minimum pourrait être affectée, afin de saturer l'offre.

Elle consisterait en une circulation à la demi-heure entre 6h30 et 8h30, et 17h et 19h. Par ailleurs l'offre serait complétée en journée et jusqu'à 20h, par une circulation par sens et par heure.

Au total cela représenterait 144 km/jour (18 circulations de 8 km), exécutés à un coût de fonctionnement -hors amortissement du matériel- d'environ 60FF/km.

60 FF de 1996
=
11,79 € en 2016

Pour simplifier, ce dispositif pourrait être exécuté 250 jours/an, et le reste du temps à 9 circulations/jour.

Le coût approximatif serait :

$$\begin{array}{r} 250 \text{ jours} \times 144 \text{ km} \times 60 \text{ FF} = 2.160.000 \text{ FF} \\ 115 \text{ jours} \times 72 \text{ km} \times 60 \text{ FF} = \quad 496.800 \text{ FF} \\ \hline 2.656.800 \text{ FF} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 250 \text{ jours} \times 144 \text{ km} \times 11,79 \text{ €} = 424.440 \text{ €} \\ 115 \text{ jours} \times 72 \text{ km} \times 11,79 \text{ €} = 97.621,2 \text{ €} \\ \hline = 424.440 + 97.621,2 = 522.061,2 \text{ €} \end{array}$$

En conclusion pour un potentiel accessible à long terme de 800 voyageurs par jour, la réactivation de la voie Bollwiller-Guebwiller supposerait :

- Investissement minimum de remise en état de la voie	:	34,5 MF
- Matériel roulant (un élément De Dietrich plus une réserve)	:	9,5 MF
- Fonctionnement	:	2,6 MF/an

Investissement minimum de remise en état de la voie : 6,78 M€

Matériel roulant (un élément De Dietrich plus une réserve) : 1,87 M€

Fonctionnement : 0,51 M€

Conversion : www.insee.fr

Compte tenu de l'érosion monétaire due à l'inflation, le pouvoir d'achat de X M de Francs en 1997 est donc le même que celui de X x l'indice M d'Euros en 2016.

Champ de l'indice retenu

Chaque année, le déflateur retenu est la moyenne annuelle publiée de l'indice général des prix qui s'appuie sur la population la plus large. On a repris l'indice d'ensemble des ménages urbains dont le chef est ouvrier ou employé jusqu'en 1992 et celui de l'ensemble des ménages - France métropolitaine à partir de 1993, début de sa publication. A partir de janvier 1999, c'est l'indice d'ensemble des ménages de la France (métropole et DOM) qui est utilisé.