



N° du rapport CP/CRA :
898-10

Séance du :
13 septembre 2010

Date du rapport :
2 septembre 2010

10^e Commission : Transports et Grands Équipements

Réunion du **6 septembre 2010**

Rapport du Président à la Commission Permanente

Etude de sécurité aux passages à niveau pour le projet de réouverture de la ligne Bollwiller – Guebwiller.

Le présent rapport porte sur la réalisation d'une étude de sécurité aux passages à niveau, pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Bollwiller et Guebwiller avec des trains classiques.

1. Contexte

La ligne entre Bollwiller et Guebwiller est située dans l'aire urbaine de l'agglomération de Mulhouse ainsi que dans l'aire urbaine élargie de Colmar. Cette ligne dessert un bassin de population important représentant près de 40 000 habitants et près de 12 000 emplois (vallée et fond de vallée). Elle traverse un territoire dense : Guebwiller, Soultz et Bollwiller sont habitées à elles seules par près de 22 000 habitants et rassemblent près de 8 700 emplois sur une bande de 10 km de long et de 2 km de large. Population et emploi restent en croissance modérée et cela malgré la baisse du nombre d'actifs de l'industrie.

La ligne a été créée en 1870 et fermée à tout trafic ferroviaire régulier depuis 1991. La géographie de ce territoire est particulièrement favorable pour les transports collectifs, la vallée favorise en effet un écoulement du trafic sur un axe unique. La typologie des déplacements présente deux grands ensembles : les déplacements internes à la vallée, et ceux orientés vers les pôles de Mulhouse et de Colmar. Les volumes en jeu (près de 57 000 déplacements quotidiens) justifient la réflexion menée autour d'un mode de transport collectif structurant pour la vallée.

Aujourd'hui, la desserte est assurée en transport collectif par les autocars affrétés par le Département du Haut-Rhin et est principalement orientée vers la clientèle scolaire. Seule la ligne n°454 présente un trajet reliant le fond de la vallée à Bollwiller et Mulhouse via Guebwiller, mais l'offre est peu étoffée (1 autocar par heure en heure de pointe), et les temps de parcours sont peu compétitifs par rapport à ceux de la voiture particulière.

2. Une première étude d'opportunité autour de trois scénarios : le train classique privilégié

La Région a piloté en 2007-2008 une étude d'opportunité visant à évaluer l'intérêt socio-économique de trois scénarios de desserte en transport collectif pour la vallée. Le premier correspondait à la mise en service d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), alors que les deux autres reposaient sur la possibilité de réactivation de la ligne ferroviaire existante entre Bollwiller et Guebwiller. Dans ce dernier cas, la distinction avait été faite entre un scénario d'exploitation de la ligne par du matériel ferroviaire classique de type automoteur X73500, et un autre par du matériel de type « tram-train ».

Les trois scénarios reposaient sur l'utilisation totale (scénarios ferroviaires) ou partielle (scénario BHNS) de la plate-forme existante. Ils avaient été conçus de manière à minimiser les investissements en mode ferroviaire, grâce à une exploitation en navette, et avec des coûts d'exploitation comparables. Ils permettaient tous de capter un trafic conséquent (de 2000 à 3000 voyages par jour).

Les résultats de cette étude ont abouti à privilégier le scénario de réactivation de la ligne en train classique X73500. Dans cette hypothèse, le coût d'investissement s'élevait à 18M€ (en valeur 2010), incluait la dénivellation du passage à niveau de la RD1083, et permettait de relier la gare de Bollwiller à celle de Guebwiller en 8 minutes, toutes les demi-heures en heures de pointe, et toutes les heures le reste de la journée.

Le scénario de desserte en tram-train présentait également un bon bilan socio-économique, et des caractéristiques de dessertes équivalentes, mais le coût de l'infrastructure était supérieur (23 M€ en 2010 jusqu'à la gare de Guebwiller) et de lourdes incertitudes techniques liées à l'entretien du matériel roulant, pèsent sur ce scénario. En effet, il n'est aujourd'hui pas possible d'acheminer une rame de tram-train jusqu'aux ateliers de maintenance qui se trouvent à Mulhouse, en raison de l'incompatibilité des appareils de voies en place sur l'axe Nord-Sud. La mixité de circulation des tram-trains sur RFN et réseau urbain ne peut être assurée qu'en adaptant les aiguillages du RFN.

Enfin, le scénario de desserte en Bus à Haut Niveau de Service tel qu'il avait été imaginé, répondait plus à des besoins de déplacement d'échelle locale que régionale, en raison notamment d'un temps de parcours moins compétitif de l'ordre de 20 minutes. Le coût d'investissement était semblable à celui du scénario en train classique X73500. Néanmoins, il est à noter que l'itinéraire prévu (utilisation de la plate-forme dédiée dans le sens de la pointe uniquement, et de la voirie classique dans le sens de la contre-pointe) contribuait à l'allongement des temps de parcours et la moindre lisibilité du service. Il est probable que ce même scénario étudié sur la base d'hypothèses de performance plus fortes (trajets allers et retours effectués sur la même voirie) aurait présenté une meilleure efficacité pour des déplacements d'échelle régionale.

Dans ces trois scénarios, les correspondances s'effectuaient de manière systématique et facilitée en gare de Bollwiller, pour assurer la continuité des trajets vers les pôles de Mulhouse et Bâle d'une part, et de Colmar et Strasbourg d'autre part.

3. La remise en question du scénario de desserte en train classique automoteur X73500

Concomitamment à la rédaction des conclusions de l'étude par le cabinet SYSTRA, survenait l'accident du passage à niveau d'Allinges entre un train TER et un car qui fit 7 morts. En réponse à ce drame, Dominique Bussereau remettait le 26 juin 2008, un rapport relatif au plan de mise en sécurité nationale des passages à niveau, basé sur 4 orientations et 20 mesures.

C'est la mesure n° 20 qui impacte directement le projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Bollwiller et Guebwiller, en interdisant formellement toute création de nouveau passage à niveau pour ce type de projet.

Mesure n°20 : « Veiller, lors de l'instruction des Dossiers Préliminaires de Sécurité (DPS) à ce que les projets de création, mais aussi de « réouverture de ligne », 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 (Etat, EPSF, RFF) ».

Face à cette difficulté, et après avoir alerté les services de l'Etat sur les risques d'une telle mesure pour tous les projets de réouverture de lignes, dont les coûts augmenteraient significativement s'ils devaient satisfaire à cette nouvelle directive, la Région a décidé d'engager une étude complémentaire, afin d'estimer le coût du traitement des 11 passages à niveau de la ligne, en réponse aux exigences du plan Bussereau.

Cette étude, dont les résultats ont été présentés publiquement en mars 2010, a montré que le coût du projet, initialement estimé à 18M€, serait à réévaluer, à près de 60M€ dans l'hypothèse la plus favorable. A ce stade, le projet de réouverture de la ligne en train classique n'est donc plus viable, à moins qu'une nouvelle étude dite de « sécurité aux passages à niveau », objet du présent rapport, ne permette d'identifier des mesures, qui permettraient le maintien de certains passages à niveau de la ligne, et donc une réduction forte des surcoûts identifiés.

4. L'étude de sécurité aux passages à niveau

Cette étude, qu'il vous est proposé d'engager, sera conduite sous maîtrise d'ouvrage RFF et s'appuiera sur la méthodologie « étude de sécurité aux passages à niveau pour les projets de réouverture de ligne au trafic voyageurs » décrite dans le document référencé RFN-IG-AG 07 A-05-n°001 validé par l'Etat et applicable à partir du 1^{er} septembre 2010. Elle comporte 4 phases : fixer l'objectif de sécurité, évaluer les risques, traiter les traversées et contrôler les résultats.

Il s'agit d'appliquer cette méthode d'évaluation aux 11 passages à niveau de la ligne Bollwiller - Guebwiller. La méthodologie est basée sur les calculs de l'occurrence et la gravité des collisions au PN considéré. Le résultat de cette analyse permettra de déterminer les mesures de prévention, en vue de diminuer l'occurrence de collision, et de protection, en vue de diminuer la gravité des collisions, à mettre en œuvre afin de satisfaire aux exigences de sécurité.

Pour exemple, ces mesures pourraient être :

- limitation de la vitesse d'approche du véhicule routier ;
- installation d'un îlot séparateur de chaussée pour limiter les passages en chicanes ;
- amélioration de la visibilité du PN ;

- amélioration de la configuration des PN pour éviter des véhicules immobilisés sur le PN ;
- suppression du PN par création d'une route, d'un ouvrage dénivelé ou suppression pure et simple ;

La durée prévisionnelle de l'étude est de 3 mois. Le besoin de financement de l'étude est estimé à 40 000 € hors taxes courant comprenant une somme forfaitaire correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF arrêtée au montant de 1 500 € HT courant. La clé de répartition est la suivante, en € HT courants :

| en courants HT | € Montant | Clé de répartition |
|-------------------|--------------|--------------------|
| Région Alsace | 30 000 € | 75% |
| RFF | 10 000 € | 25% |
| Total | 40 000 € | 100% |

* * *

Il vous est proposé :

- **d'approuver** le lancement d'une étude complémentaire de sécurité aux passages à niveau pour le projet de réouverture de la ligne Bollwiller - Guebwiller ;
- **de prendre acte** du coût de l'étude évalué à 40.000 € et de participer à son financement à hauteur de 75%, soit 30.000 € ;
- **d'attribuer** à RFF une subvention régionale plafonnée à 30.000 € en valeur et 75 % en taux ;
- **de verser** l'aide régionale à RFF, par dérogation à l'article 20 du règlement financier, selon les modalités suivantes :
 - - acompte de 45 % à la signature de la convention ;
 - - puis acomptes trimestriels en fonction de l'avancement des études, sans dépasser un total de 95 % ;
 - - le solde à réception du décompte général définitif.
- **d'autoriser** le Président à signer la convention de financement afférente.

Crédits :

Une autorisation de programme d'un montant de **30.000 €** est affectée à la présente opération.

Le montant prévisionnel des paiements induits sur l'exercice en cours est de 18.000 €.

Les dépenses sont imputées comme suit :

| | |
|-------------------|-----------------|
| Politique : | Transports |
| Domaine : | Fer |
| Action : | Etudes diverses |
| Programme : | Etudes diverses |
| Fonct°ss-fonct° : | 90812 |
| Nature : | 204172 |

Je vous prie de bien vouloir en délibérer