

AMENAGEMENT POUR L'AMELIORATION DES ACCES AUTOROUTE - AGGLOMERATION DES 3 FRONTIERES Etudes préalables et d'opportunité

BILAN DE LA CONCERTATION

ARTELIA Ville et Transports

Agence de Strasbourg

15 avenue de l'Europe
67300 SCHILTIGHEIM
Tel. : +33 (0) 3 88 27 11 50



SOMMAIRE

1. PREAMBULE	3
2. COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION	4
2.1. REUNION D'OUVERTURE.....	4
2.2. REGISTRES D'OBSERVATION	7
2.3. PERMANENCES.....	9
2.4. COURRIELS	11
2.5. COURRIER	14
2.6. REUNION DE CLOTURE	18
3. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION.....	20
3.1. REMARQUES FORMULEES ET REPONSES.....	20
3.2. EFFETS DE LA 1 ^{ERE} CONCERTATION SUR LA SUITE DU PROJET	25

ANNEXE

1- PROJECTIONS DES TRAFICS AUX HORIZONS 2030 & 2040

2- REVUE DE PRESSE

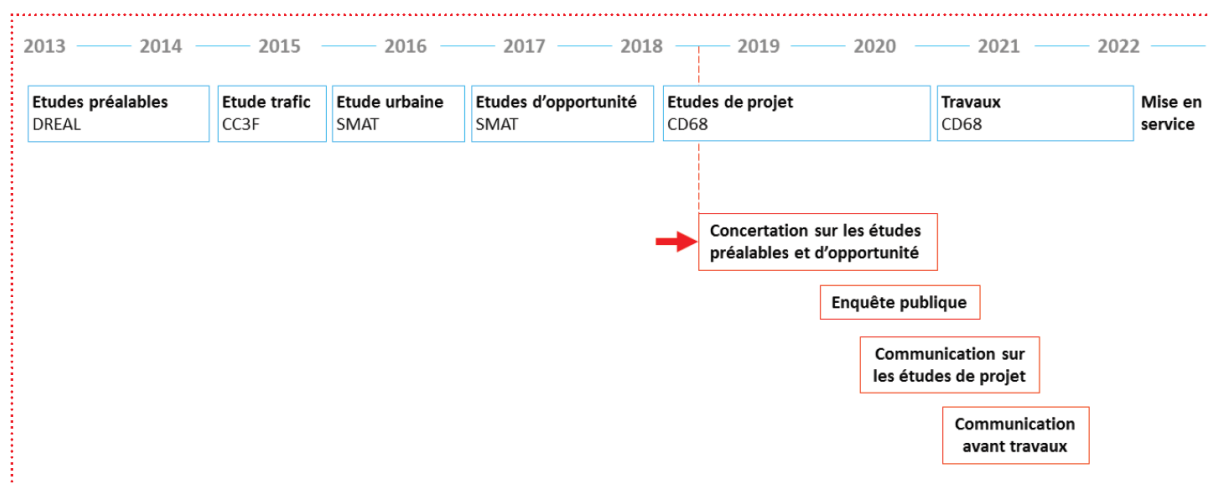
1. PREAMBULE

❖ Présentation de la concertation

Ce document présente le bilan de la concertation de l'opération « 5A3F » de développement de l'infrastructure routière RD105 en interface avec l'A35, portée par le Conseil Départemental du Haut-Rhin sur les communes de Hésingue et Saint-Louis.

L'article L103-2 du code de l'urbanisme prévoit en effet que les personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement doivent organiser une concertation avec le public, après avis des communes concernées, dès lors que ces opérations modifient de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune.

Cette concertation porte sur les **études préalables et d'opportunité**, elle s'est déroulée **du 11 juin au 6 Juillet 2018**. Elle sera suivie par des communications ultérieures dans le cadre de l'enquête publique, des études de projet et lors des travaux. La figure ci-dessous rappelle les différentes étapes du projet et concertations associées.



DREAL = Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement ; met en œuvre les politiques publiques de développement et d'aménagement
CC3F = Communauté de Communes des Trois Frontières, a fusionné en 2017 pour former la communauté d'agglomération de Saint-Louis Agglomération (SLA)
CD68 = Conseil Départemental du Haut-Rhin ; Gestionnaire de la RD105, en charge du réaménagement de l'infrastructure et des échangeurs avec l'A35
SMAT = Syndicat Mixte d'Aménagement du Technoport ; composé par des représentants du CD68 et de SLA, assure l'aménagement des terrains de la zone Euro3Lys

❖ Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée selon les modalités suivantes :

- **Réunion publique d'ouverture** au Forum de Saint-Louis le 11 juin à 20h
- **Réunion publique de clôture** au Forum de Saint-Louis le 6 Juillet à 20h
- Mise en ligne des documents de concertation sur le site internet du conseil départemental
- Mise à disposition des documents de concertation à la mairie de Saint-Louis et à la Comète à Hésingue
- **Permanences** du maître d'ouvrage :
 - à Saint-Louis : le 21 juin de 9h30 à 12h00 et le 3 juillet de 9h30 à 12h00
 - à la mairie de Hésingue : le 15 juin de 15h30 à 18h00 et le 27 juin de 15h30 à 18h00
- **Registres d'observation** mis à disposition à la mairie de Saint-Louis et à la Comète de Hésingue
- **Possibilité de contacter la responsable de projet** Marie-Catherine JEANNINGROS par mail, courrier et téléphone.

2. COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION

2.1. RÉUNION D'OUVERTURE

Forum de Saint-Louis, le 11 juin 2018 à 20h

➤ PERSONNES PRÉSENTES À LA TRIBUNE

- Gaston LATSCHA. Vice-président de Saint-Louis Agglomération et Maire de Héisingue.
- Brigitte KLINKERT, Présidente du Conseil départemental du Haut-Rhin,
- Alain GRAPPE. Vice-président du Conseil départemental,
- Max DELMOND, Vice-Président du Conseil départemental,
- Catherine WISS, Secrétaire générale du SMAT,
- Jean-Marie ZOELLE, Maire de Saint-Louis
- Alain CORNIER, Directeur des routes du Conseil Départemental
- Marie-Catherine JEANNINGROS, Responsable de Grands Projets au Conseil Départemental
- Roland ABOU, Bureau d'études ARTELIA, Maitre d'œuvre



Fig. 1. Photo de la réunion publique d'ouverture (source Conseil Départemental du Haut-Rhin)

➤ RETRANSCRIPTION SYNTHETIQUE DES QUESTIONS DU PUBLIC

❖ Carrefours à feux

Public : « Je reste dubitatif sur les feux rouges proposés. Est-ce que cela va permettre d'améliorer le trafic ? »

Tribune : « Les études dynamiques réalisées sur le projet ont montré l'impact positif réel de ces aménagements sur la fluidité du trafic sur la RD105. A noter par ailleurs que ces feux seront « intelligents » et adaptables aux conditions réelles du trafic. A noter également le réaménagement de la plateforme douanière dont les travaux sont prévus à la fin de cette année ».

Public : « Pourquoi ne pas proposer des giratoires au lieu des carrefours à feu ? C'est déjà le feu existant qui est bloquant »

Tribune : « Les études montrent que chaque aménagement est adapté à une catégorie de trafic. Les giratoires sont moins adaptés à la typologie du trafic futur, dense et bidirectionnel principalement. Ils ne fonctionnent plus à fort trafic. Les carrefours à feu répondent de meilleure manière à ce type de trafic, assurent une circulation en toute condition et seront mieux adaptés que ceux existants ».

Une vidéo de simulation du trafic est projetée, montrant la différence d'incidence entre un aménagement de type giratoire et un aménagement de type carrefour à feux.

Public : « Pourquoi ne pas être resté sur le scénario initial proposé par la DREAL en 2013 ? »

Tribune : « Un tel aménagement permettait un bon fonctionnement des échanges avec l'A35 mais n'était plus adapté au contexte de développement urbain du secteur ».

❖ Poids Lourds

Public : « Le parking Poids Lourds ne sera jamais assez grand, surtout les jours fériés. N'est-il pas possible d'aménager un parking plus en amont de l'autoroute ».

Public : « La RD105 est déjà saturée dès 15h, notamment par le transit de camions étrangers. »

Tribune : « Si le parking est réalisé trop en amont de la plateforme, il ne sera pas utilisé. Le problème des camions est par ailleurs à considérer à une échelle plus large, notamment en termes d'autorisations et d'interdiction délivrées par les services de la préfecture ».

Public : « Les camions sur la RD105 ont-ils été intégrés ? »

Tribune : « Les camions ont été intégrés au modèle dynamique du trafic réalisé sur la RD105 ».

❖ Trafic

Public : « Quels sont les horizons de trafic étudiés, et quels sont ces trafics réels, notamment ceux engendrés par le centre commercial ? ».

Tribune : « Les trafics ont été modélisés aux horizons 2030 et 2040. Les valeurs chiffrées de ces trafics pourront être communiquées pendant la concertation ».

Public : « La sécurisation de l'échangeur est nécessaire mais le réaménagement va engendrer une augmentation du trafic sur cet axe ».

Tribune : « L'aménagement proposé va permettre de répondre aux besoins futurs du secteur. La réalité est là : la vie économique de la zone impose un aménagement des infrastructures ».

Public : « On ne traite qu'une partie de la problématique. De nouveaux trafics viendront depuis l'Allemagne, dont les axes sont déjà saturés. Ne va-t-on pas fluidifier la RD105 en mettant le chaos sur les autres axes ? »

Tribune : « La première urgence est de résoudre les problèmes de sécurisation des trafics. Un tel aménagement ne constitue pas en soi un phénomène d'aspiration des trafics. L'aménagement proposé sera par ailleurs évolutif jusqu'à la RD107, en cas d'augmentation du trafic. Le développement du secteur devra être accompagné de nouvelles lignes de transport en commun et d'accroissement des modes doux ».

❖ **Autre**

Public : « Les options de tunnels ont-elles été envisagées ? ».

Tribune : « De tels aménagements amènent des contraintes de coûts et d'emprises trop importantes dans le contexte actuel ».

Public : « Combien de temps vont durer les travaux ? Que sera-t-il prévu pendant cette phase ? ».

Tribune : « La durée des travaux estimative à ce stade des études est de 18 mois. La phase provisoire fera l'objet d'études spécifiques dans les phases de conception à venir. ».

Public : « Qu'implique le classement de la RD105 en « boulevard urbain » ? »

Tribune : « Cela implique notamment une réduction de la vitesse de 70 à 50 km/h ».

Public : « L'A35 restera-t-elle à 2x2 voies ? ».

Tribune : « Cette question est du ressort de l'Etat, gestionnaire de cet axe autoroutier ».

Public : « Pourquoi ne pas avoir proposé des voies cyclables en site propre sur la RD105 ? ».

Tribune : « De telles voies dégradent fortement la fluidité des carrefours à feu, déjà contrainte. La sécurité des cyclistes n'est pas optimale en les faisant cheminer le long de la RD105 fortement circulée ».

2.2. REGISTRES D'OBSERVATION

Des registres d'observations ont été mis à disposition à Saint-Louis et à Héisingue. Les observations sont retranscrites ci-dessous :

➤ REGISTRE DE SAINT-LOUIS

❖ Observation n°1

« Le plus important est la gestion de la RD105 au rond-point du cimetière. RD105 vers l'Ouest congestionné en permanence. Le rond-point a remplacé les feux il y a une quinzaine d'années. Le projet ajoute des « tourne à droite » mais le trafic est essentiellement Nord-Sud et Est-Ouest, les petites bretelles ne changent pas grand-chose et le retour des feux nous ramène 20 ans en arrière.

Le plan présenté n'est qu'un bricolage.

Il faudrait un passage souterrain Est-Ouest au niveau du cimetière. Aucune infrastructure routière (à part des ronds-points (qui n'augmentent pas le débit) depuis la création de la RD105 ! Il y a 20 ans. Et rien de nouveau pour les 20 ans à venir sinon « supprimer la voiture ». Transport en commun oui si on n'est pas loin d'une gare où les trains s'arrêtent. »

Un habitant de Saint-Louis

❖ Observation n°2

*« - Supprimer les sorties « Tourne à gauche » OK
- Faire la part belle aux piétons et cyclistes !!
- Passage inférieur au niveau du rond-point du cimetière (voir ci-dessus) (à voir emprises foncières, coût, durée du chantier...) »*

Un membre de « Osez Vélo »

❖ Observation n°3

« Bonjour Madame, Monsieur,

Je ne suis pas un citoyen de Saint-Louis, mais je me sens quand même concerné par cette grande question de circulation qui concerne notre génération future !

Comme j'avais souvent utilisé la sortie autoroute de Saint-Louis pour aller sur Héisingue, je connais très bien la problématique de cette sortie que nous avons soumise il y a env. 8 ans à Mr. Max Delmont !

En fait il y a 2 problèmes sur l'existant :

1 – Le fait de traverser les voies pour changer de direction

2 – Le fait que les chaussées actuelles sont à 1 voie, alors qu'elles auraient déjà longtemps pu être mises en 2 voies depuis le rond-point de Héisingue / Aéroport jusqu'à l'entrée de l'autoroute.

Je trouve qu'en mettant le boulevard sur 2 voies chaque direction, le problème de l'entrée sur l'autoroute de Mulhouse devrait être résolu, tout en sachant que votre solution préconisée par « feux rouges intelligents » ne sera pas la solution idéale à ce nouvel aménagement !

Je m'explique :

- Un feu rouge nécessite toujours un temps d'attente pour s'arrêter, pour démarrer, sans oublier les temps morts et le gens qui assument moins la conduite.

« La solution » idéale aujourd'hui, ce sont les ronds-points ! bien aménagés... !

Cette solution fut appliquée à Pratteln en Suisse où ils ont remplacés un « feu rouge » en rond-point, et depuis cela fonctionne beaucoup mieux ! Aussi fallait-il remplacer les feux-rouges suivants en ronds-points, ce qui a été fait ;

Le problème principal réside uniquement en heures de pointe et les week-ends, et le ralentissement principal est la route reliant le rond-point existant, le cimetière au Palmrain !

Je vous enverrai, vu que je n'ai plus le temps de faire mon exposé ci-dessous, ma conception pour un avenir meilleur pour tous nos conducteurs, à votre adresse mail « jeanningros@haut-rhin.fr »

Salutations distinguées »

Un habitant de Wentzwiller

❖ **Observation n°4**

« Surtout pas de feux rouges ! Habitant la Rue des Saules, nous sommes quotidiennement gênés par le trafic bloquant de la RD105 sens Palmrain → Autoroute avec un nombre massif de poids lourds qui n'a cessé d'augmenté depuis une dizaine d'années notamment avec l'exonération des Taxes Poids Lourds côté Français. Le seul feu tricolore existant (au niveau accès ateliers municipaux-SDIS) provoque déjà un énorme bouchon en avant (jusqu'à la piscine du village - [...]) et ceci quotidiennement ! La mise en place de feux tricolores ne peut qu'empirer la situation que subiront les habitants vivant le long de la RD105 à Saint-Louis.

Le seul fait de supprimer le feu tricolore existant sur la RD105 après le pont SNCF fluidifierait considérablement le trafic en provenance du Palmrain. »

Un habitant de Saint-Louis

➤ **REGISTRE DE HÉSINGUE**

❖ **Observation n°1**

« 27.6.2018 – Non à la transformation urbaine, carrefour à feu (rétrograde) ».

Un habitant de Hattenschwiller

2.3. PERMANENCES

Des permanences se sont tenues à Hésingue (15 juin de 15h30 à 18h00 et le 27 juin de 15h30 à 18h00) et à Saint-Louis (21 juin de 9h30 à 12h00 et le 3 juillet de 9h30 à 12h00). Les principales observations sont retranscrites ci-dessous de façon synthétique :

➤ PERMANENCE DU 15/06 À HÉSINGUE

Nombre de visiteurs : 2

- Un visiteur souhaite regarder l'aménagement plus en détail suite aux articles dans la presse. Il ne comprend pas la reconfiguration des carrefours en carrefours à feux. Approuve l'ajout de la bretelle Nord-Ouest (Mulhouse-> Hésingue).
- Un visiteur ne comprend pas la reconfiguration des carrefours en carrefours à feux. Il se souvient du feu au cimetière qui ne fonctionnait pas et du bénéfice du giratoire sur le trafic quand il a été mis en service.
- Autres remarques sans rapport direct avec le projet : Pourquoi fait-on du gravillonnage sur les chaussées alors qu'en Allemagne et en Suisse cette technique n'est pas utilisée? Réparation récente d'un ouvrage entre Hésingue et Ranspach : les joints, qui n'étaient pas perceptibles avant, le sont aujourd'hui après travaux. => Considère que l'on n'est pas assez exigeant avec les entreprises de travaux.

➤ PERMANENCE DU 21/06 À SAINT-LOUIS

Nombre de visiteurs : 5

- Beaucoup de questions portent sur l'intermodalité, la fréquentation faible par rapport aux prévisions sur le tram et sur le raccordement ferroviaire.
- Quelques interrogations sur la reconfiguration des carrefours en carrefours à feux.
- Présence de l'Association « Osez vélo ».
- Un visiteur attend le projet avec impatience (accident, congestion).
- Un visiteur manifeste son désaccord envers les feux rouges. Il suggère plutôt l'aménagement de giratoires. Ses propositions seront envoyées par mail.
- Un visiteur approuve le projet mais n'est pas tout à fait convaincu par les carrefours à feux.

➤ PERMANENCE DU 27/06 À HÉSINGUE

Nombre de visiteurs : 2

- Prise de connaissance du projet, pas de remarques particulières.
- Présence du Président de l'ADRA (association de défense des riverains de l'aéroport et de façon plus large des riverains du secteur). Analyse des données de trafic transmises. Il constate que malgré les aménagements on atteindra à certains endroits les seuils de saturation. L'augmentation du trafic entraînera l'augmentation de la pollution (air et sonore). Quid des mesures compensatoires ? Echanges sur l'évaluation environnementale et l'enquête publique à venir, le projet global, les préconisations du CGEDD,...

Echanges sur les choix politiques d'aménagement du territoire : développement de l'EAP, développement d'Euro3Lys, développement du réseau routier... Quid de la prise en compte de la COP21, du développement durable...? Ce visiteur fournira ses doléances détaillées par mail.

➤ PERMANENCE DU 03/07 À SAINT-LOUIS

Nombre de visiteurs : 4

- Gestion du trafic de transit sur la RD105 et sur le carrefour du cimetière=>demande la dénivellation du mouvement Est-Ouest sur la RD105 avec gabarit poids-lourds.

La transformation du cimetière en giratoire était une bonne chose et qui fonctionne encore aujourd'hui.

Demande une étude plus globale sur le secteur qui va de Hésingue jusqu'au Palmrain et pas juste au droit de l'échangeur de Saint-Louis.

OK pour la bretelle de sortie Nord-Ouest.

Contre le projet de centre commercial et de loisirs de Unibail Rodamco et de développement de l'EuroAirport qui vont générer encore plus de trafic. Il faut déjà gérer les problématiques actuelles et notamment le problème de transit depuis l'Allemagne et la suisse sur la RD105 Est-Ouest.

Piste cyclable : favorable à de grandes liaisons cyclables le long de l'A35 (compétence Saint-Louis Agglomération).

Nuisance de l'A35 et de l'EuroAirport : demande d'arrêter de développer tout azimut / demande des écrans acoustiques le long de l'A35 / Attention à ce qui est indiqué dans la partie "enjeux environnementaux" : le quartier du Neuweg est antérieur à l'A35 et n'est pas pris en compte comme quartier sensible à protéger contre les nuisances.

- Demande la mise en place de mesures immédiates sur l'échangeur au niveau des zébras pour améliorer la fluidité.

N'est pas favorable à la solution de carrefour à feux au droit du cimetière : tous les carrefours de la RD66 ont été transformés en giratoires.

Qu'est-il prévu pour délester du trafic de transit Est-Ouest en traversée de Saint-Louis? Pourquoi ne pas faire une liaison entre l'A35 et l'A5 allemande ?

Enverra un mail.

- Plusieurs questions sur le projet sur Euro3lys : liaison cyclable, mouvements permis aux carrefours, liaisons tram et ferroviaires.
- Pas de question, ni de remarque.

2.4. COURRIELS

La possibilité était donnée de contacter la responsable de projet Marie-Catherine JEANNINGROS par courriel. Les échanges mails sont retranscrits ci-dessous :

➤ COURRIEL N°1

De : Bruno Wollenschneider, Président de l'Association de Défense des Riverains de l'Aéroport
Date : Mardi 12 Juin 2018

Bonjour Madame,

Faisant suite à votre exposé à la réunion publique à St-Louis le 11 juin, je vous prie de bien vouloir renseigner les chiffres de trafic ayant servi de base pour déterminer et dimensionner l'échangeur A35/CD105 à l'horizon 2030-2040 (Trafic moyen journalier annuel tous véhicules sur tous les axes). En sus, pouvez-vous fournir le trafic aux accès à l'Euroairport et au Technoport entrée Nord. Merci d'avance. Bien cordialement.

De : Mme Jeanningros, Conseil Départemental du Haut-Rhin
Date : Jeudi 14 Juin 2018

Bonjour,

Suite à votre demande, ci-joint les éléments de trafic demandés.

[CF. ANNEXE 1]

Bien cordialement,

➤ COURRIEL N°2

De : Roger Eberlen
Date : Mercredi 13 Juin 2018

Bonjour Madame,

J'ai lu votre article du journal concernant la fameuse RD105 et également un article de 3 land. Je constate que la RD105 va être dans le futur fortement mise à contribution. Je vous conseille de ne pas faire les mêmes erreurs comme il y a une quarantaine d'années.

Cette route doit impérativement passer en souterrain au croisement de la rue de Mulhouse (carrefour du cimetière) toute autre solution ne sera que du bricolage.

EBERLEN ROGER KEMBS

➤ COURRIEL N°3

De : Marc Dumoulin
Date : Jeudi 14 Juin 2018

Bonjour Madame,

Le problème à régler est la saturation du trafic, l'adjonction de feux n'a jamais réglé un problème de saturation.

Sur quels exemples réalisés avez-vous basé votre décision ?

Le carrefour du cimetière est un ancien problème qui pollue toujours la vie de milliers de conducteurs chaque jour. Ce carrefour dessert un trafic citadin et de transit. Malgré les avis de nombreux ludoviciens, l'ancien maire n'a pas accepté l'idée de l'alternative de créer un tunnel pour les axes de transit est/ouest. Il a préféré prendre la décision de démarrer et faire payer l'adjonction d'un feu puis d'un rond-point aujourd'hui saturé. Le problème n'est toujours pas réglé !

Pourtant dans de nombreuses villes la solution mixte tunnel et rond-point existe depuis des décennies. Vous n'avez rien prévu à ce sujet sinon des conclusions d'études auxquelles vous leur faite dire des âneries. Pourquoi, par manque de crédits ?

Aucune protection n'existe pour les riverains de l'autoroute malgré de nombreuses demandes répétées des riverains. Pourquoi ne sommes pas entendus voire écoutés ?

Le maire veut faire stationner les PL le long de l'autoroute... ce qui est déjà le cas. Les riverains ont droit aux pollutions par combustion de gasoil, merci à vous. Alors que la France se veut un exemple COP21 ?

Il n'y a pas que les crapauds à protéger.

La démocratie serait d'impliquer les riverains et de présenter les alternatives au vote.

Cdlt, Marc Dumoulin

De : Mme Jeanningros, Conseil Départemental du Haut-Rhin

Date : Vendredi 22 Juin 2018

Bonjour Monsieur Dumoulin,

Votre message, qui a retenu toute mon attention, est enregistré avec l'ensemble des remarques transmises par mail, inscrites dans les registres ou évoquées lors de mes permanences en mairie de Saint-Louis et de Hésingue.

L'ensemble de ses remarques feront l'objet d'un bilan, dans le cadre de la procédure de concertation, où les réponses seront apportées.

Suite à votre appel, je vous prie toutefois de trouver, ci-dessous, les réponses suivantes :

L'objectif des aménagements présentés est bien de régler les problématiques de congestion. En fonction des trafics traversant un carrefour, l'aménagement adapté par ordre croissant du volume de trafic à écouler est :

1/ un carrefour à priorité à droite

2/ un carrefour giratoire (limite de saturation atteinte à partir de 800 véhicules/heure aux entrées)

3/ un carrefour à feux (limite de saturation atteinte entre 1600 à 1800 véhicules/heure par sens en fonction du site)

Concernant la solution mixte (carrefour dénivelé) que vous proposez, je vous informe qu'elle a été étudiée et qu'elle conduit à démolir une partie des quartiers longeant la RD105. Par ailleurs, cette solution n'est pas un aménagement urbain.

Contrairement à ce que vous indiquez, des protections aux bruits routiers existent aujourd'hui le long de l'A35.

A part au droit du carrefour du cimetière, le projet d'aménagement de la RD105 ne se situe pas à proximité d'habitations.

Les études prévoient toutefois une évaluation environnementale et notamment une étude d'incidence sur l'air et le bruit selon la réglementation en vigueur.

Concernant l'aménagement de la plateforme douanière, je vous invite à consulter le site de la DREAL qui est maître d'ouvrage de cet aménagement : <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/reamenagement-de-la-plate-forme-douaniere-de-st-a17785.html>

La concertation publique, comme son nom l'indique, a pour principal objectif « d'impliquer les riverains et de présenter les alternatives ». Votre avis a d'ailleurs, comme expliqué en début de message, été pris en compte dans le cadre de cette démarche.

L'exposition des documents de concertation se poursuit jusqu'au 6 juillet à la Comète de Hésingue et à la mairie de Saint-Louis, aux heures d'ouverture. Cette phase de concertation sera clôturée par une réunion le 6 juillet à 20h00 au FORUM de SAINT-LOUIS.

De : Marc Dumoulin

Date : Vendredi 22 Juin 2018

Bonjour Madame Jeanningros,

Je vous remercie pour votre message.

Néanmoins, le contenu « la meilleure solution à mettre en œuvre » n'est pas traité, voire balayé, voire même erroné « des protections aux bruits routiers existent aujourd'hui le long de l'A35 » - à Mulhouse et Colmar mais pas à Saint-Louis !

Malheureusement, « concertation » ne signifie pas adaptation sur retour des habitants. Les décisions et choix semblent figés.

Je suis à votre disposition pour une entrevue lors de votre passage à Saint-Louis.

Avec toute mon attention,
Marc Dumoulin

➤ **COURRIEL N°4**


De : Jacques Jehli

Date : Samedi 16 Juin 2018

Suite à l'article dans le journal, je pense que le fait d'installer 3 feux rouges va ralentir considérablement le trafic aux heures de pointe. Quand le feu actuel est rouge il y a une colonne de voiture jusqu'au giratoire du cimetière. Il en résulte un fort ralentissement du trafic et parfois même un arrêt momentané du trafic. Les trois rues qui se terminent au giratoire sont aussi concernées et subissent le ralentissement. Si maintenant vous ajoutez 2 feux rouges cela va augmenter le ralentissement, même si vous dites ces feux sont intelligents. Avant l'installation du giratoire du cimetière les feux réglaient la circulation et l'attente était toujours longue. L'installation du giratoire a permis de bien fluidifier le trafic pour le bonheur de tous. Je me suis permis de vous faire part de mes constatations. Recevez Chère Madame mes sincères salutations. Jacques Jehli.

2.5. COURRIER

La possibilité était également proposée de contacter la responsable de projet Marie-Catherine JEANNINGROS par courrier. Ci-dessous l'unique courrier reçu :



**Association de Défense des Riverains de l'Aéroport
de Bâle-Mulhouse**

Saint-Louis, le 29 juin 2018.

Conseil Départemental du Haut-Rhin
Madame
Marie-Catherine JEANNINGROS
Direction des Routes
100 Av. D'Alsace
68000 Colmar

jeanningros@haut-rhin.fr

**Aménagements des Accès pour l'amélioration des accès
Autoroute- Agglomération des 3 Frontières, 5A3F**

**Consultation publique juin-juillet 2018
Remarques et recommandations de l'ADRA à verser au dossier**

Mesdames, Messieurs,

L'analyse des aménagements autour des échangeurs A35/RD105/EAP est à replacer dans un contexte de plusieurs projets parallèles à l'horizon 2030 qui représentent ensemble un développement à grande échelle de la région des 3Frontières.

La liste ci-après n'est pas exhaustive.
Les projets structurants :

- Euroairport 2030, 147.000 mouvements (le nombre de passagers n'est pas annoncé), suivant le rapport de Steer-Davies-Gleave 10.2010
<https://www.euroairport.com/de/euroairport/unternehmen/wir-ueber-uns/mehr-informationen.html>
- Euro3Lys <https://www.euro3lys.fr/fr/>
 - o Technoport, Unibail au nord,
 - o Quartier du Lys au sud,
- 3Land Huningue - Bâle www.eurodistrictbasel.eu/fr/projets/id-3land.html

Les infrastructures :

- 5A3F échangeurs A35/RD105/EAP
- Prolongement du Tram 3
- Mise à 3 voies de l'A35 (inévitabile)
- Mise à 2 voies du CD105 entre St-Louis et le Palmrain (inévitabile)
- Gare souterraine « Herzstück » à Bâle, liaisons ferroviaire EAP et Bale - Lac de Constance (Hochrheinbahn)
- doublement de l'A3 entre Bâle et l'Allemagne avec passage sous le Rhin pour rejoindre l'A5.

Tous ces projets pèsent sur notre environnement et la qualité de vie. A ce stade, les études ci-dessus ne tiennent pas ou insuffisamment compte de l'impact environnemental : consommation, production de déchets, augmentation des nuisances, production de gaz à effet de serre.

ADRA - 16, rue de Leymen - 68300 SAINT-LOUIS
Info.adra@laposte.net www.adra-bale-mulhouse.fr

1/4

Car malgré un volet « environnemental » dans les documents de présentation de ces projets, le bilan est négatif et la somme de ces projets ne répond pas aux objectifs imposés par un développement durable (Les secteurs du transport, de l'agriculture, de la construction et de la gestion des déchets devront réduire leurs émissions de 30 % - par rapport à 2005 - d'ici à 2030 selon les engagements de l'UE aux accords de Paris, COP21).

Pour mesurer l'impact réel, il est indispensable que les études d'impact environnementaux préalables à l'Enquête Publique, soient compilées (Contrairement aux conclusions de l'Autorité Environnementale, CGEDD dans son avis du 20.12.2018). Or l'EAP et la nouvelle liaison ferroviaire d'une part et Euro3Lys d'autre part seront étudiés séparément. Sans tenir compte des autres projets comme 3Land.

Le projet d'aménagement 5A3F des échangeurs A35/RD105/EAP veut répondre dans l'immédiat au problème récurrent de saturation du trafic et surtout à un grave problème d'insécurité. Mais à moyen et long terme, suivant les chiffres fournis, certaines liaisons de ce projet qui passent à 2x2 voies sont à nouveau saturées en 2030 (voir les tableaux en Annexe). Le trafic entre l'échangeur A35/CD105 et Saint-Louis va augmenter globalement de 54% au niveau de la gravière (entrée Sud du Technoport) et de 42% au croisement du cimetière.

Le projet 5A3F ne mentionne pas les aménagements de l'A35 en 2x3 voies, du CD105 entre Saint-Louis et le Palmrain qui devra passer en 2x2 voies et l'aménagement de la Plateforme Douanière TIR, la liaison CD105 avec la frontière Suisse entre Saint-Louis et Hegenheim. Cela fait beaucoup d'hypothèses et d'inconnues, mais leur réalisation est pourtant indispensable pour que les objectifs du projet 5A3F soient atteignables.

Même si les prévisions de trafic se basent sur des hypothèses hautes, que le report modal est faible et que les transports alternatifs (deux roues, covoiturage) n'ont pas été pris en compte, toutes les prévisions passées, par exemple pour la construction de l'échangeur n°37, de la Plateforme Douanière TIR, du rondpoint du cimetière à Saint-Louis, se sont rapidement avérés insuffisants. De même pour la tangente autoroutière nord de Bâle (liaison A3-A35). Il est probable qu'il en sera de même avec le projet 5A3F, si on développe le secteur des 3 Frontières comme prévu.

Il ne s'agit pas de planifier sans limite plus d'infrastructures de transport en plus grand, mais de penser un autre modèle de développement durable et une autre façon d'organiser l'espace et les infrastructures pour les activités humaines : déplacements, emploi, loisir, etc. L'avenir n'est pas une projection du passé dans le futur. Convenons qu'il s'agit aussi de proposer et d'intégrer des modes de vie compatibles avec le réchauffement climatique.

Je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, en l'assurance de mes respectueuses salutations.



Bruno Wollenschneider
Président de l'ADRA

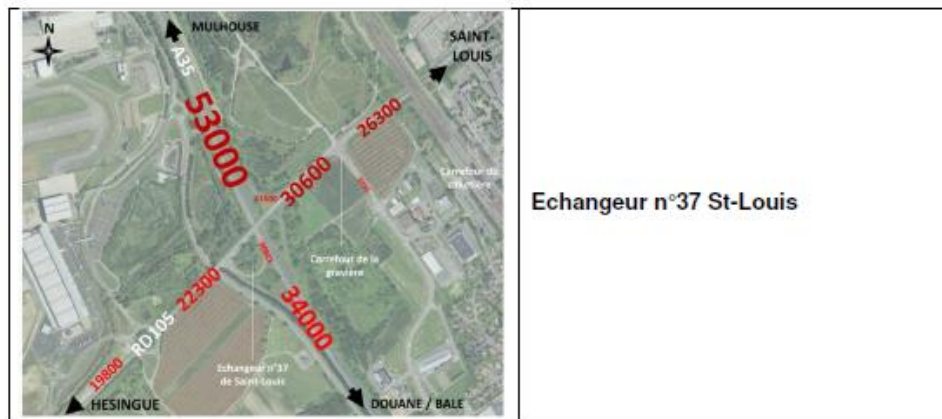
Annexe 1 :

5A3F prévisions de Trafic 2030

(sources : M-C.J. Pôle Mobilité Ingénierie, Direction des Routes Conseil départemental du Haut-Rhin, 14.06.2018)

TRAFICS MOYENS JOURNALIERS A35/RD105/EAP

A35 : Echangeur n°37 St-Louis > n°36 EAP/Technoport Nord	2017	2030	+ %	2040	Saturation 2/3 voies	Remarque
Sens 1 (Mulhouse vers Bâle)	26000	27640	6	30330	27000/40500	+1 voie
Sens 2 (Bâle vers Mulhouse)	27000	30780	14	34360	27000/40500	+1 voie
Total 2 sens	53000	58420	10	64960	54000/81000	



A35 : PFD Frontière > Echangeur n°37 St-Louis	2017	2030	+ %	2040	Saturation 2 voies	Remarque
Sens 1 (Mulhouse vers Bâle)	15000	16000	7	18530	27000	Aménagement
Sens 2 (Bâle vers Mulhouse)	19000	22000	16	25445	27000	Parking Tir
Total 2 sens	34000	38000	12	43975	54000	indispensable

A35 : Echangeur n°36 EAP/Technoport Nord > Mulhouse	2017	2030	+ %	2040	Saturation 2/3 voies	Remarque
Sens 1 (Mulhouse vers Bâle)	29000	35530	22	38420	27000/40500	+1 voie
Sens 2 (Bâle vers Mulhouse)	28900	34220	18	37830	27000/40500	+1 voie
Total 2 sens	57900	69750	20	76250	54000/81000	

Même à 3 voies, cette section sera proche de la saturation en 2040 !



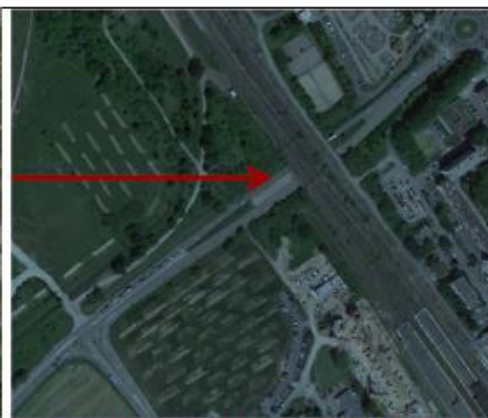
Echangeur n°36 EAP/Technoport Nord

RD105 : Carrefour Est > Gravière	2017	2030	+ %	2040	Saturation 1 / 2 voies	Remarque
Vers St-Louis	16800	22790	36	23140	12000/24000	+1 voie
Vers Héringue	13800	24228	75	24478	12000/24000	+1 voie
Total 2 sens	30600	47019	54	47617	24000/48000	

Même à 2 voies, cette section sera saturée à l'horizon 2030 !



RD105 : Carrefour Est > Gravière (entrée Sud du Technoport)



RD105 : Gravière (entrée Sud du Technoport) > Cimetière

RD105 : Gravière (entrée Sud du Technoport) > Cimetière	2017	2030	+ %	2040	Saturation 1 / 2 voies	Remarque
Vers St-Louis	13900	21226	53	21676	12000/24000	+1 voie
Vers Héringue	12400	16103	30	16347	12000/24000	+1 voie
Total 2 sens	26300	37328	42	38024	24000/48000	

Dans la presse : [5A3F-Echangeur A35-RD105-EAP_LAlsace_20180613.pdf](#)

2.6. RÉUNION DE CLÔTURE

Forum de Saint-Louis, le 6 juillet 2018 à 20h

➤ PERSONNES PRÉSENTES À LA TRIBUNE

- Gaston LATSCHA, Vice-président de Saint-Louis Agglomération et Maire de Hésingue.
- Jean-Marc DEICHTMANN, Vice-président de Saint-Louis Agglomération et Maire de Huningue.
- Jean-Marie ZOELLE, Vice-président de Saint-Louis Agglomération et Maire de Saint-Louis.
- Alain GRAPPE, Vice-président du Conseil Départemental.
- Pascale SCHMIDIGER, Vice-présidente du Conseil Départemental.
- Alain CORNIER, Directeur des routes du Conseil Départemental.
- Marie-Catherine JEANNINGROS, Responsable de Grands Projets au Conseil Départemental.



Fig. 2. Photo de la réunion publique de clôture

➤ RETRANSCRIPTION SYNTHETIQUE DES QUESTIONS DU PUBLIC

❖ Choix du parti d'aménagement et son dimensionnement

Public : « On se cale sur un trafic sans se soucier de l'origine de ce trafic. D'où viennent les voitures ? Ne peut-on pas penser la mobilité à plus grande échelle et à long terme, de façon contraignante ? On retrouve trop de véhicules avec une seule personne. »

Tribune : « Le projet Euro3Lys intègre des solutions de mobilité alternatives à la voiture comme le tram et la liaison ferrée vers l'aéroport. La marge de manœuvre est faible pour contraindre le covoiturage. Des projets sont par ailleurs en cours pour développer les transports en commun (comme Distribus, augmentation de la cadence du TER). A noter enfin que nous sommes dans un secteur particulier, trinational et très attractif ».

Public : « Les trois feux vont engendrer des pollutions. Il faut mieux prévoir des ronds-points. »

Tribune : « Les modélisations de trafic montrent que les carrefours à feu permettent d'assurer la fluidité du trafic ».

Public : « Les feux ne risquent-ils pas de faire remonter les bouchons jusqu'à la « Comète » ? »

Tribune : « Des bretelles sont prévues hors feu pour éviter ce type d'incidences ».

❖ Périmètre du projet

Public : « Quid du devenir du trafic entre le carrefour de la RD105 et le Palmrain ? »

Tribune : « Les trafics sont moins importants sur ce secteur. Il y a lieu de traiter les situations les plus urgentes en premier ».

❖ Qualité de vie

Public : « Est-il prévu de mettre davantage de murs anti-bruit ? »

Tribune : « L'Etat met en place des plans d'exposition au bruit dans les grandes agglomérations. Ces plans permettent notamment de recenser les « points noirs » impliquant des mesures correctives. Aucun point noir n'est recensé sur la RD105, n'impliquant pas de mesure urgente et obligatoire. Un moyen d'action plus économique peut par ailleurs concerner le choix des revêtements ».

Public : « Vous promettez un avenir où il ne fait pas bon vivre (trafic, bruit, pollution...). Ne se trompe-t-on pas de projet ? »

Tribune : « A noter tout d'abord que les pollutions ne seront pas forcément proportionnelles au trafic (amélioration des émissions des véhicules, transports en commun...). Le territoire ne peut par ailleurs pas aller à l'encontre du développement économique du secteur et de l'offre d'emplois. Il est également difficile de modifier les habitudes de certains automobilistes qui souhaitent garder leur indépendance ».

3. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

3.1. REMARQUES FORMULEES ET REPONSES

Le paragraphe ci-dessous reformule de manière synthétique les principales remarques formulées et y répond, dans plusieurs parties classées par thématiques :

➤ CHOIX DU PARTI D'AMÉNAGEMENT ET DIMENSIONNEMENT DE L'AMÉNAGEMENT

- Quelle est la valeur des trafics calculés à moyen/long terme sur le secteur ? Les infrastructures projetées seront-elles suffisantes pour absorber ces trafics ?
- Pourquoi les carrefours à feux proposés dans la requalification de la RD105 ont été préférés aux giratoires, qui ont montré leur efficacité dans d'autres cas ? Pourquoi ne pas réaménager le carrefour du cimetière en carrefour giratoire dénivelé ?

➔ Les trafics projetés

Les figures ci-dessous récapitulent graphiquement l'état actuel et projeté des principaux trafics. Le détail des trafics est fourni en ANNEXE 1.

A noter que les évaluations futures s'appuient sur des hypothèses hautes d'augmentation du trafic, de report modal faible et sans prise en compte des transports alternatifs.

ETAT ACTUEL (2017)

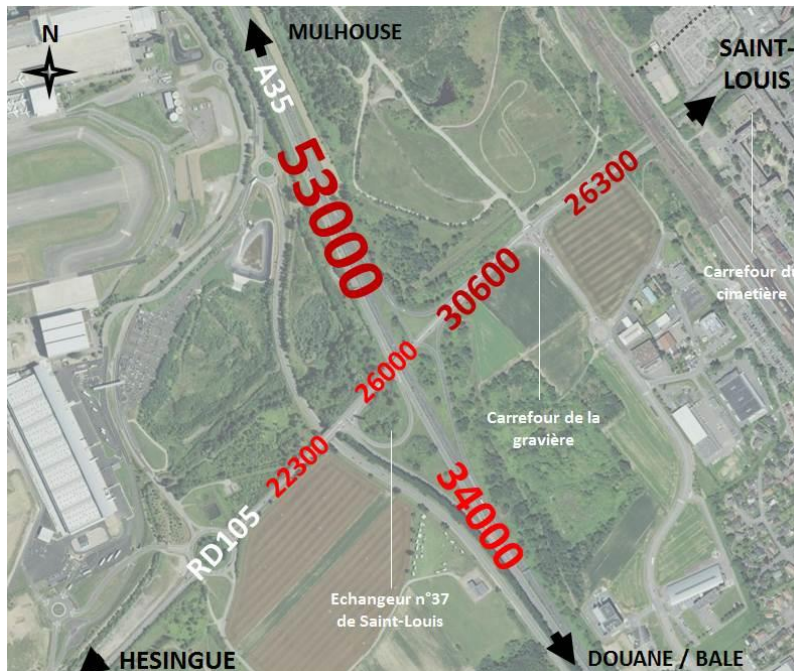


Fig. 3. Trafics journaliers annuels tous véhicules relevés en 2017

HORIZON 2030

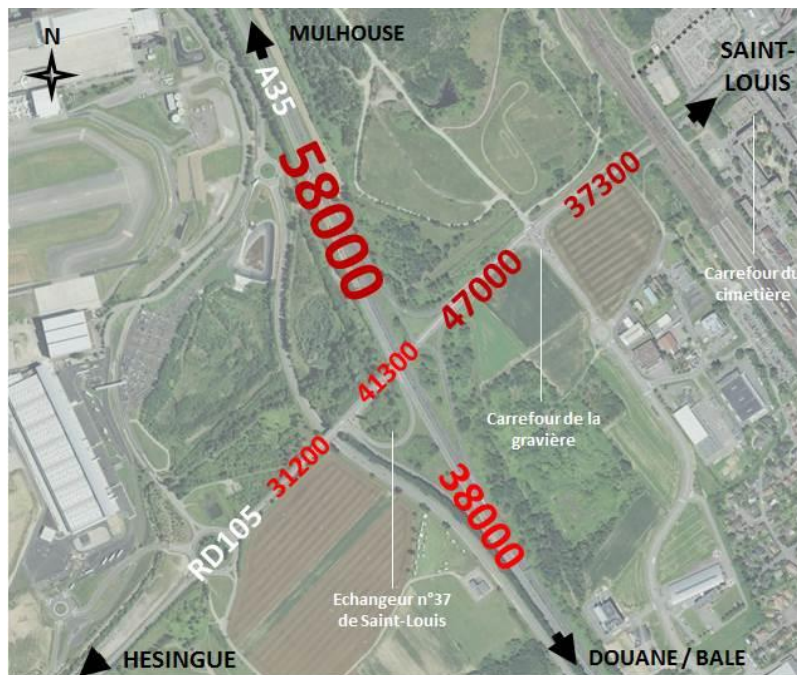


Fig. 4. Trafics journaliers annuels tous véhicules évalués en 2030

Hypothèses :

- Augmentation naturelle du trafic (+5,8% sur l'A35)
- Augmentation du trafic lié aux projets :
 - du Pôle de Loisirs et de Commerce
 - du Technoparc (Sud de l'EuroAéroport)
 - du Parking P+R (gare de Saint-Louis)
- Augmentation liée au développement de l'EuroAéroport (hausse de fréquentation) (+ 20%)

HORIZON 2040

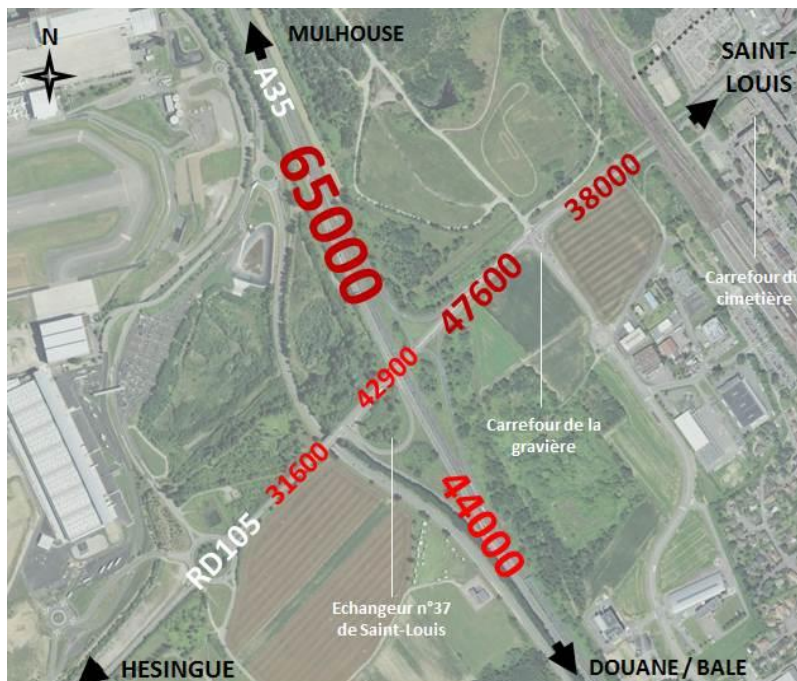


Fig. 5. Trafics journaliers annuels tous véhicules évalués en 2040

Hypothèses :

- Augmentation naturelle du trafic (+11,6% sur l'A35)
- Augmentation du trafic lié aux projets :
 - du Technoport
 - du Quartier du Lys
- Augmentation liée au développement de l'EuroAéroport (hausse de fréquentation) (+ 13%)

→ Le choix des carrefours à feux

Le choix des carrefours à feux s'est basé sur une analyse quantitative et géométrique de la section de RD105 et des trafics existants et projetés sur cette infrastructure. Les critères ont été les suivants :

La densité et l'interdistance des carrefours

La section de RD105 étudiée présente une particularité au vue de la **densité des carrefours**. En effet entre le giratoire Ouest et celui du Fret, on recense 5 intersections sur un linéaire de 1,3 km, quand une interdistance de 1 km est habituellement recommandée pour un seul carrefour giratoire.

Dans cet environnement anormalement dense, il convient donc de réaliser des intersections présentant la meilleure possibilité de cadencement et générant le moins d'effets de cascade. Trois solutions sont potentiellement envisageables :

- L'aménagement de giratoires successifs. Cependant, sans régulation et au vue des faibles interdistances, une dégradation de l'un peut rapidement entrainer une dégradation de l'autre par le seul effet des remontées de file.
- Le dénivellement des voies et carrefours. Les emprises existantes et interdistances entre carrefours ne permettent cependant pas le raccord altimétriquement entre voies dénivelées. A noter que pour le carrefour du cimetière, cette solution, en plus d'être très coûteuse, peut par ailleurs conduire à démolir une partie des quartiers longeant la RD105.
- L'aménagement de carrefours à feux successifs répond le mieux à cet environnement contraint car il permet, via une gestion coordonnée et intelligente, un cadencement des flux et l'absence d'interface entre carrefours, quel que soit leur niveau de saturation.

La densité du trafic

Le guide du SETRA « Aménagement des carrefours interurbains » donne un aperçu du **domaine d'emploi des carrefours giratoires**. La figure du guide p.22 est reprise et annotée ci-dessous :

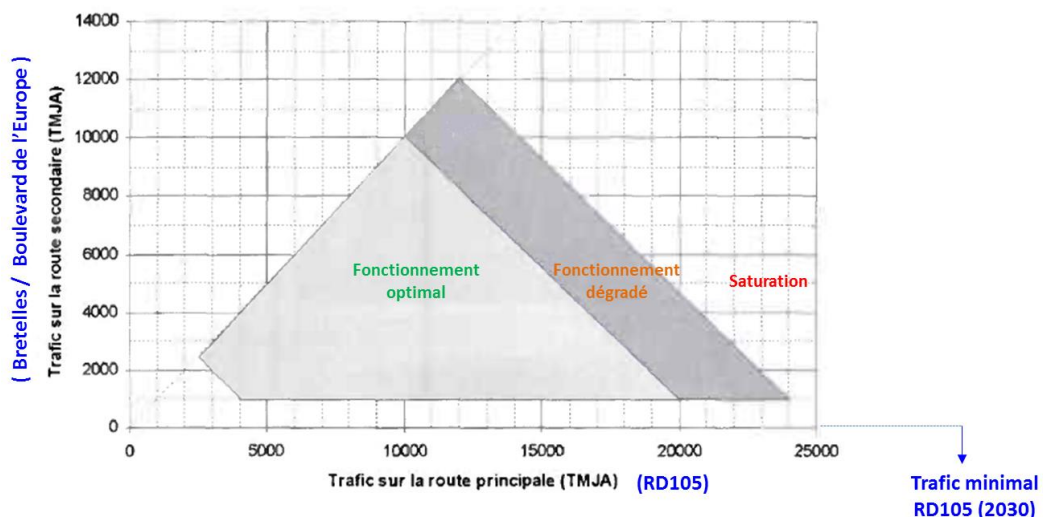


Fig. 6. Domaine d'emploi **des giratoires** du point de vue du trafic pour les routes de type R à 2 ou 3 voies , SETRA

Le graphique ci-dessus illustre le fait que les **giratoires sont adaptés à une certaine plage de trafic**. Dans le cas de la RD105, la limite maximale de 25 000 véhicules est largement dépassée au vue des très forts niveaux de trafics projetés (31 000 TMJA minimum en 2030).

La typologie du trafic

Il est également à noter que les giratoires ne sont pas adaptés dans le cas où une direction de trafic est prépondérante par rapport aux autres branches, ce qui est le cas ici pour le trafic de la RD105 par rapport aux autres axes comme le Boulevard de l'Europe.

Sans régulation, un flux continu dans une direction peut ainsi bloquer les autres trafics sans limite de temps.

Le carrefour à feux permet d'éviter cet écueil grâce aux créneaux de circulation qu'il donne à l'ensemble des axes.

Le temps de parcours minimal

En résumé, bien qu'un carrefour giratoire permette un parcours plus rapide et ininterrompu lors des heures de faible trafic, c'est bien le carrefour à feux qui permet d'assurer un temps de parcours minimal à toute heure et pour tous les sens de circulation, notamment en heures de pointe du soir et du matin.

Les études dynamiques réalisées sur le projet ont montré l'impact positif réel des carrefours à feux sur la fluidité du trafic de la RD105 en heures de pointe. Les résultats vidéos de l'étude dynamique de trafic ont été projetés en réunion publique, montrant la différence d'incidence entre un aménagement de type giratoire et un aménagement de type carrefour à feux.

La figure ci-dessous en reprend des extraits au droit du carrefour du cimetière :



Trafic TMJA en 2030 avec conservation du giratoire



Trafic TMJA en 2030 avec carrefour à feu

Fig. 7. Extraits vidéos de la projection du trafic en 2030 au droit du carrefour du Cimetière, heures de pointe du soir

A noter enfin que les carrefours à feux permettent une plus grande souplesse en termes de modification et donc une meilleure évolutivité de la RD en fonction de l'évolution du trafic à long terme.

➤ DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DU SECTEUR

- Ne faut-il pas penser un autre modèle de développement durable et, d'une autre façon, l'organisation de l'espace et le développement des infrastructures pour les activités humaines ?
- Quid de la prise en compte de la COP21 et du développement durable ?
- L'aménagement projeté sur le secteur laisse entrevoir un futur contraint par le trafic et la pollution. N'est-il pas nécessaire de penser l'aménagement à une échelle territoriale et environnementale plus globale ?

Il est tout d'abord à retenir que le premier but de l'aménagement proposé est de répondre aux problèmes de saturation et d'insécurité du trafic. Le contexte attractif du secteur impose également d'adapter les infrastructures publiques et ne pas aller à l'encontre du développement économique et l'offre d'emplois liée.

Le projet Euro3Lys intègre des solutions de mobilité alternatives à la voiture comme le tram et la liaison ferrée vers l'aéroport. Des projets sont par ailleurs en cours pour développer les transports en commun (comme Distribus, augmentation de la cadence du TER). Concernant les trajets en voiture, la marge de manœuvre est faible pour contraindre le covoiturage et modifier les habitudes d'indépendance des usagers.

A noter enfin que les pollutions ne seront pas forcément proportionnelles au trafic (amélioration des émissions des véhicules, transports en commun...).

➤ TRAFIC, TRANSIT ET GESTION DES POIDS-LOURDS

- Le projet tient-il compte du trafic du transit sur la RD105 et les remontées de file de Poids-Lourds sur l'A35?

Les hypothèses de trafic prises en compte présentées précédemment et les trafics générés et projetés aux différents horizons sont calculés en prenant en compte le trafic poids-lourds et le transit.

Concernant le projet de restructuration de la plate-forme douanière, des informations récentes sont disponibles sur le site de la DREAL, maître d'ouvrage de l'aménagement : <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/reaménagement-de-la-plate-forme-douaniere-de-st-a17785.html>

➤ PÉRIMÈTRE DU PROJET

- Pourquoi les aménagements projetés sont limités à la section entre le giratoire du Fret et la giratoire du Cimetière?

C'est ce linéaire qui présente les situations de saturation et d'insécurité les plus critiques, qu'il convient de traiter en premier lieu. Les trafics actuels sont en effet inférieurs à 20 000 véhicules par jour au-delà du carrefour du cimetière.

➤ EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

- Quel est l'impact du projet et de tous les projets envisagés dans le secteur sur la qualité de vie (bruit, émission des gaz à effet de serre,...) ?

L'aménagement d'une infrastructure de transports terrestres existante est accompagné de mesures destinées à éviter que cette transformation crée des nuisances sonores excessives.

En effet, le maître d'ouvrage est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, lorsque la modification apportée à l'infrastructure terrestre est significative.

De même, le maître d'ouvrage est également tenu d'évaluer les effets sur la santé de tous les projets soumis à la réglementation.

A noter enfin que suite à la demande du CGEDD, les effets du projet « 5A3F » sur l'environnement seront évalués dans le cadre d'une étude d'impact globale, intégrant également le Centre Commercial et de Loisirs « 3 Pays », le quartier du Lys, l'extension de la ligne n°3 du tram bâlois et le Technoport.

3.2. EFFETS DE LA 1^{ÈRE} CONCERTATION SUR LA SUITE DU PROJET

La concertation a mobilisé peu de personnes par rapport à l'importance du projet et de ces incidences sur le cadre de vie du secteur (sécurisation de l'échangeur, adaptation de l'infrastructure aux projets de développement du territoire, ...).

Le public qui s'est manifesté n'a toutefois pas adhéré au parti d'aménagement retenu de transformation de la RD105 en boulevard urbain avec carrefours à feu.

Lors de la prochaine phase d'étude une analyse multicritère plus détaillée des différentes solutions d'aménagement (solution avec carrefours à feux, solution avec carrefours giratoires, solution avec carrefours dénivelés) sera réalisée et présentée lors de l'enquête publique.

Par ailleurs, et comme évoqué dans le chapitre précédent, les effets du projet « 5A3F » sur l'environnement seront évalués et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront définies globalement dans l'étude d'impact du projet « Euro3Lys » (5A3F, Centre commercial et de Loisirs « 3 Pays », Quartier du Lys, Technoport et extension de la ligne n°3 du tram bâlois), notamment concernant l'impact sur le bruit ambiant et sur la qualité de l'air.

En conclusion, les remarques formulées ne nécessitent pas de réaliser une phase supplémentaire de concertation avant à l'enquête publique.

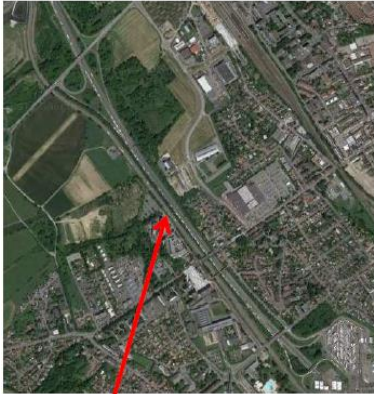
ANNEXE 1

PROJECTIONS DES TRAFICS AUX HORIZONS 2030 & 2040

Eléments envoyés par le Conseil Départemental et produits par ARTELIA en réponse à la demande des trafics futurs sur le secteur. Unité : Trafics moyens journaliers

A35 SECTION COURANTE								
	2017		2030		2040		Saturation 2 voies	Saturation 3 voies
	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration		
A35 : PFD -> Echangeur n°37								
Sens 1 (Mulhouse vers Bâle)	15 000	2 voies	16 000	2 voies	18 530	2 voies	27 000	40 500
Sens 2 (Bâle vers Mulhouse)	19 000	2 voies	22 000	2 voies	25 445	2 voies	27 000	40 500
Total 2 sens	34 000		38 000		43 975		54 000	81 000
A35 : Echangeur n°37 -> échangeur n°36								
Sens 1 (Mulhouse vers Bâle)	26 000	2 voies	27 640	2+1 voies	30 330	2+1 voies	27 000	40 500
Sens 2 (Bâle vers Mulhouse)	27 000	2 voies	30 780	2+1 voies	34 360	2+1 voies	27 000	40 500
Total 2 sens	53 000		58 420		64 690		54 000	81 000
A35 : Echangeur n°36 -> Mulhouse								
Sens 1 (Mulhouse vers Bâle)	29 000	2 voies	35 530	2 voies	38 420	2 voies	27 000	40 500
Sens 2 (Bâle vers Mulhouse)	28 900	2 voies	34 220	2 voies	37 830	2 voies	27 000	40 500
Total 2 sens	57 900		69 750		76 250		54 000	81 000

A35 : PFD -> Echangeur n°37



**2017 : 34 000
2030 : 38 000
2040 : 43 975**

A35 : Echangeur n°37 -> échangeur n°36



**2017 : 53 000
2030 : 58 420
2040 : 64 690**

A35 : Echangeur n°36 -> Mulhouse



**2017 : 57 900
2030 : 69 750
2040 : 76 250**

A35 : ECHANGEUR N°37 (A35/RD105)							
	2017		2030		2040		Saturation 1 voie
	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration	
Bretelle 1 : Vers Bâle (depuis RD105)	2 470	1 voie	3 670	1 voie	3 720	1 voie	12 000
Bretelle 2 : Depuis Bâle (vers RD105)	2 830	1 voie					12 000
Bretelle 2.1 : Depuis Bâle vers RD105	0		2 220	1 voie	2 280	1 voie	12 000
Bretelle 2.2 : Depuis Bâle vers Tech Sud	0		2 028	1 voie	2 000	1 voie	12 000
Bretelle 3 : Vers Mulhouse (depuis RD 105)	9 250	1 voie					12 000
Bretelle 3.1 : RD105 Est vers Mulhouse	0		9 280	1 voie	9 390	1 voie	12 000
Bretelle 3.2 : RD105 Ouest vers Mulhouse	0		6 530	1 voie	6 585	1 voie	12 000
Bretelle 4 : Depuis Mulhouse (vers RD105)	11 278	1 voie					12 000
Bretelle 4.1 : Depuis Mulhouse vers RD105 Ouest	0		11 420	1 voie	11 610	1 voie	12 000
Bretelle 4.2 : Depuis Mulhouse vers RD105 Est	0		3 860	1 voie	3 920	1 voie	12 000

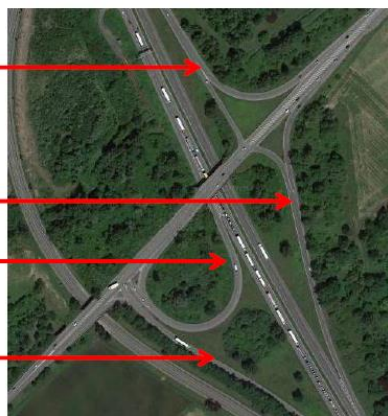
Echangeur n°37 : Etat actuel

Bretelle 3
2017 : 9 250

Bretelle 2
2017 : 2 830

Bretelle 4
2017 : 11 278

Bretelle 1
2017 : 2 470
2030 : 3 670
2040 : 3 720



Echangeur n°37 : Etat projeté

Bretelle 3.2
2030 : 6 530
2040 : 6 585

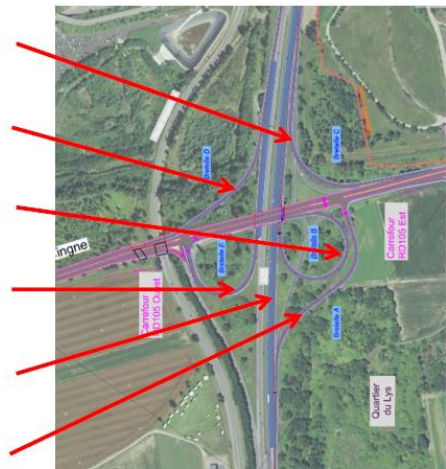
Bretelle 4.2
2030 : 3 860
2040 : 3 920

Bretelle 3.1
2030 : 9 280
2040 : 9 390

Bretelle 4.1
2030 : 11 420
2040 : 11 610

Bretelle 2.2
2030 : 2 028
2040 : 2 000

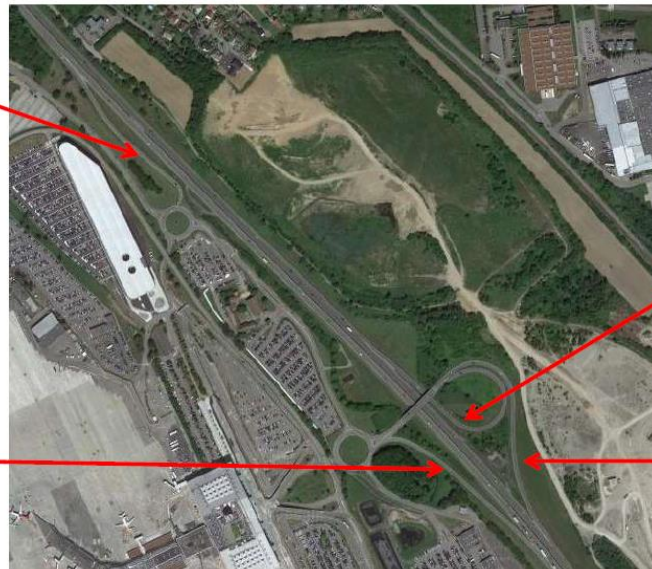
Bretelle 2.1
2030 : 2 220
2040 : 2 280



A35 ECHANGEUR N°36 (A35/EAP)							
	2017		2030		2040		Saturation 1 voie
Bretelle 1 : Depuis Bâle (vers EAP puis Tech Nord)	4 140	1 voie	4 695	1 voie	4 890	1 voie	12 000
Bretelle 2 : Vers Mulhouse (depuis EAP puis Tech Nord)	3 610	1 voie	8 140	1 voie	8 360	1 voie	12 000
Bretelle 3 : Depuis Mulhouse (vers EAP)	6 195	1 voie	10 560	1 voie	10 860	1 voie	12 000
Bretelle 4 : Vers Bâle (depuis EAP)	2 330	1 voie	2 670	1 voie	2 780	1 voie	12 000

Echangeur n°36 : EAP

Bretelle 3
2017 : 6 195
2030 : 10 560
2040 : 10 860



Bretelle 2
2017 : 3 610
2030 : 8 140
2040 : 8 360

Bretelle 4
2017 : 2 330
2030 : 2 670
2040 : 2 780

Bretelle 1
2017 : 4 140
2030 : 4 695
2040 : 4 890

RD 105								
	2017		2030		2040		Saturation 1 voie	Saturation 2 voies
<i>Giratoire du fret -> carrefour Ouest</i>	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration		
sens 1 : vers Saint Louis	12 000	1 voie	17 799	2 voies	18 067	2 voies	12 000	24 000
Sens 2 : vers Hesingue	10 300	1 voie	13 393	2 voies	13 573	2 voies	12 000	24 000
Total 2 sens	22 300		31 192		31 640		24 000	48 000
<i>Carrefour Ouest -> carrefour Est</i>	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration		
sens 1 : vers Saint Louis	19 000	1 + 1 voies (TàG)	29 596	2 + 1 voies (TàD)	29 995	2 + 1 voies (TàD)	12 000	24 000
dont TMJA sur section courante RD105	15 300	1 voie	20 316	2 voies	20 605	2 voies	12 000	24 000
Sens 2 : vers Hesingue	7 000	1 + 1 voies (TàG)	11 704	1 + 1 voies (TàG)	12 866	1 + 1 voies (TàG)	12 000	24 000
dont TMJA sur section courante RD105	6 650	1 voie	9 600	1 voie	10 735	1 voie	12 000	24 000
Total 2 sens	26 000		41 300		42 860		24 000	48 000

RD105 : Fret -> Carrefour Ouest

2017 : 22 300
2030 : 31 192
2040 : 31 640



RD105 : Carrefour Ouest -> carrefour Est

2017 : 26 000
2030 : 41 300
2040 : 42 860

Hors TàD
2030 : 20 316
2040 : 20 605



	2017		2030		2040		Saturation 1 voie	Saturation 2 voies
	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration	TMJA	Configuration		
Carrefour Est -> carrefour de la gravière								
sens 1 : vers Saint Louis	16 800	1 + 2 voies (TàDG)	22 791	2 + 1 voies	23 140	2 + 1 voies	12 000	24 000
dont TMJA sur section courante RD105	11 540	1 voie	11 250	2 voies	11 505	2 voies	12 000	24 000
Sens 2 : vers Hesingue	13 800	1 voie	24 228	2 + 1 voies	24 478	2 + 1 voies	12 000	24 000
dont TMJA sur section courante RD105	6 870	1 voie	17 698	2 voies	17 893	2 voies	12 000	24 000
Total 2 sens	30 600		47 019		47 617		24 000	48 000
Carrefour de la gravière -> Carrefour du cimetière								
sens 1 : vers Saint Louis	13 900	2 voies	21 226	2 voies	21 676	2 voies	12 000	24 000
Sens 2 : vers Hesingue	12 400	1 voie	16 103	2 voies	16 347	2 voies	12 000	24 000
Total 2 sens	26 300		37 328		38 024		24 000	48 000

RD105 : Carrefour Est -> Gravière

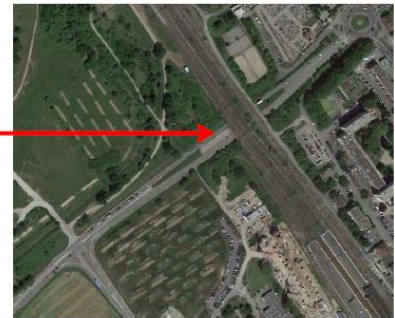
RD105 : Gravière -> Cimetière

2017 : 30 600
 2030 : 47 019
 2040 : 47 617

Hors TàD
 2030 : 28 948
 2040 : 29 398



2017 : 26 300
 2030 : 37 328
 2040 : 38 024



ANNEXE 2

REVUE DE PRESSE



RÉGION FRONTALIÈRE

Mgr Ravel à la rencontre des réalités du terrain

Photo L'Alsace/Caroline Zimmermann

Page 24



BLOTZHEIM

Un concours de chiens truffiers au club canin

Photo L'Alsace/Guy Greder

Page 25



FOOTBALL

Kembs et Rosenau sont champions de leurs groupes

Photo L'Alsace/Christian Munch

Page 27

TRANSPORTS

La RD 105, futur boulevard urbain

Le Département planche sur une solution pour désengorger et sécuriser la RD 105. La solution retenue serait de la transformer en boulevard urbain avec un système de feux intelligents, en la passant à deux fois deux voies. Une réunion publique a eu lieu lundi à Saint-Louis, préalable à un mois de consultation du public. Mise en service au plus tôt en 2022, après 18 mois de travaux.

Alain Grappe, vice-président du conseil départemental du Haut-Rhin, a dressé le bilan : « La RD 105 est arrivée à saturation. On est à plus de 25 000 véhicules par jour, au-delà des seuils de saturation. L'entrée principale de Saint-Louis connaît bien souvent des soucis... » Le Département a donc pris la suite des études lancées par l'État puis la CC3F depuis 2013. Il a présenté les études préalables lors d'une réunion publique, lundi au Forum de Saint-Louis, réunion qui a marqué le lancement d'un mois de concertation avec le public, invité à apporter ses observations.

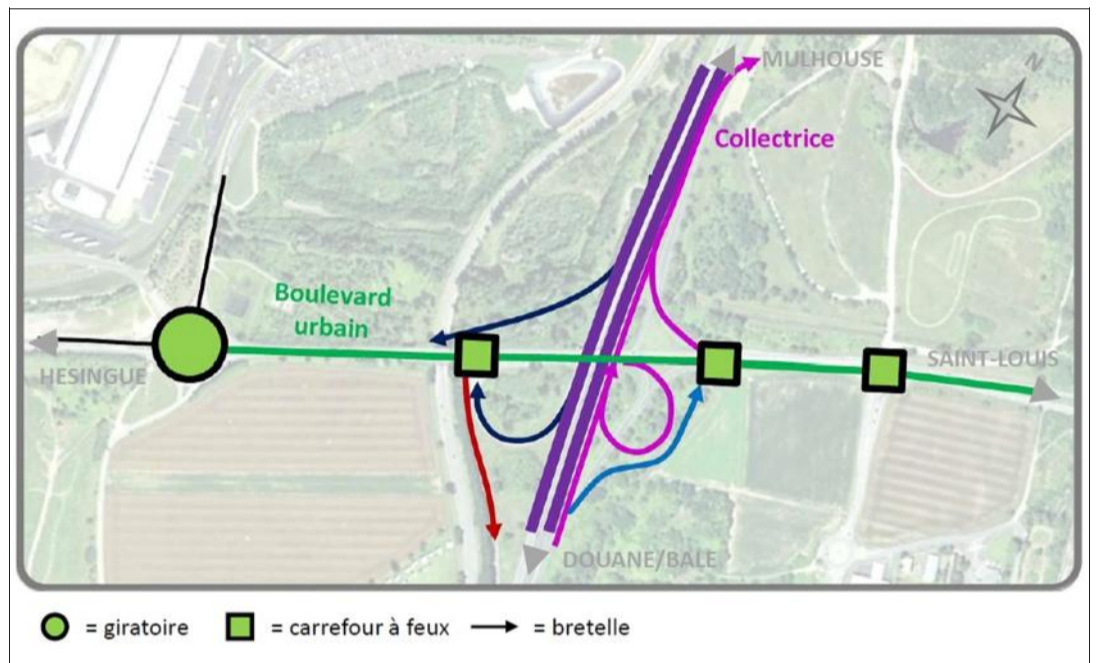
Fluidifier

« L'objectif, c'est bien de trouver une solution pour fluidifier et sécuriser le trafic au carrefour de la RD 105 et de l'autoroute A35, un axe stratégique du contournement nord de l'agglomération bâloise », a indiqué Alain Grappe. Il faut « répondre à la congestion actuelle et au développement futur, à l'horizon 2030 voire 2040 », a complété Marie-Catherine Jeanningros, chargée des grands travaux au Département. Elle énumère : Euro3Lys, Technoport, quartier du Lys ou Technoparc, sans oublier les projets de l'EuroAirport, l'extension de la ligne de tram et le raccordement ferroviaire... Les grands projets structurants sont légion !

Travaux en 2020 ?

Une enquête publique sera lancée l'année prochaine. Les premiers coups de pioche pourraient intervenir fin 2020, au mieux. Pour une mise en service, si tout va bien, début 2022. Voilà pour le phasage. La solution retenue pour l'heure est celle du boulevard urbain. La circulation y serait limitée à 50 km/h, depuis l'échangeur jusqu'à l'entrée de la ville (alors que c'est 70 aujourd'hui). Sur le trajet allant jusqu'au rond-point du cimetière, la RD 105 passerait à deux fois deux voies, y compris sous les rails, avec la création d'un ouvrage d'art accolé au pont actuel. Aux quatre carrefours, à l'ouest et à l'est de l'A35, au carrefour de la carrière et à celui du cimetière, un système de feux intelligents serait installé. Des voies de tourne-à-droite spécifiques, hors feux, sont aussi prévues pour fluidifier encore le trafic. Le projet comprend aussi le réaménagement des échangeurs 36 et 37 (Saint-Louis mais aussi EuroAirport), avec l'ajout de bretelles d'entrée et de sortie. Des accès directs à la zone du Technoport (qui comprendra le futur centre de commerces et de loisirs) sont prévus au niveau de la sortie Saint-Louis/Hésingue, mais aussi de l'EuroAirport. Enfin, la variante retenue prévoit la création d'une piste cyclable. Tout en prenant soin de l'environnement, avec une espèce protégée riveraine des routes (un crapaud) et un corridor écologique en très mauvais état, coupé par autoroute et voie ferrée, qu'il faudra remettre en état.

Jean-Christophe MEYER



Voici les grands principes de la variante « boulevard urbain » pour l'heure retenue. Cela signifie une succession de feux rouges intelligents le long de la RD 105, à l'ouest et à l'est de l'A35, au carrefour de la gravière et (non visible sur ce plan) au carrefour du cimetière. Il faut y ajouter le réaménagement des bretelles d'accès et de sortie de l'A35, la création d'une collectrice.

Document CD 68

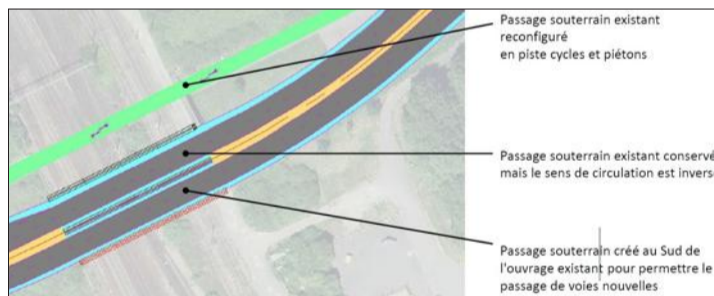
Participer

AVIS. Des registres d'observation sont mis à la disposition du public durant quatre semaines à la mairie de Saint-Louis et à la Comète à Hésingue.

PERMANENCES. Plusieurs permanences seront assurées par Marie-Catherine Jeanningros, du Département (joignable par courriel à : jeanningros@haut-rhin.fr ou par téléphone au 03.89.30.69.37). À la mairie de Saint-Louis : le 21 juin de 9 h 30 à 12 h et le 3 juillet de 9 h 30 à 12 h. À la mairie de Hésingue : le 15 juin de 15 h 30 à 18 h et le 27 juin de 15 h 30 à 18 h.

EN LIGNE. Les documents de concertation sont à consulter sur www.haut-rhin.fr

RÉUNION PUBLIQUE. Une réunion publique de clôture de la concertation se tiendra le 6 juillet à 20 h au Forum de Saint-Louis.



Le passage à deux fois deux voies obligera à créer un nouvel ouvrage d'art accolé au premier pour passer sous les rails de la ligne de chemin de fer.

Document CD 68



Brigitte Klinkert, présidente du Département, a annoncé à Saint-Louis que le chantier de réaménagement de la RD 105, pour près de 50 millions d'euros, serait « un des plus importants pour le Haut-Rhin dans les prochaines années ».

Photo L'Alsace/J.-C. M.

Les questions du public

Dans la salle du Forum qui accueillait le débat public, lundi soir, certaines personnes se sont étonnées du choix de feux pour apporter une solution à la congestion et auraient préféré des ronds-points. La simulation proposée par le Département ne les a pas convaincus.

Parking TIR : travaux fin 2018

D'autres rappelaient le souci posé par les camions. Jean-Marie Zoellé, maire de Saint-Louis, a expliqué que, d'ici à la fin du chantier de la RD 105, un autre était prévu sur le parking TIR. À l'image du modèle allemand, il y aurait une file spéciale pour les camions vides ou en transit. La plate-forme ne servirait que pour le dédouanement. Ce qui devrait (sauf cas exceptionnels, comme les lendemains de jours fériés) régler le problème. Gaston

Latscha, maire de Hésingue, a ajouté que les travaux démarraient à la fin de l'année.

Il y avait de simples citoyens, mais aussi des représentants du monde associatif, comme Bruno Wollenschneider, président de l'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport), qui a souhaité obtenir l'hypothèse de trafic retenue à l'horizon 2030.

Patrick Striby, élu huninguois, s'est dit convaincu par la simulation par vidéo. « Mais j'ai l'impression qu'on ne traite qu'une partie de la problématique. Il y a aura à l'avenir de nouveaux flux venant d'Allemagne. Je m'inquiète pour le croisement des RD 105 et 107, déjà difficile à traverser. Et il y aura un impact, plus à l'Est, vers le Palmarain... » Les élus du Département ont été rassurants : les projections ne prévoient pas de sa-

turation plus à l'Est pour 2030 ou 2040. Et, au besoin, il serait possible de passer la RD 105 à deux fois deux voies à l'Est du carrefour du cimetière.

Enfin, certains ont posé une question toute simple : quid de l'autoroute ? Pourrait-elle passer à deux fois trois voies, à hauteur de l'échangeur de Saint-Louis ? Joker du Département : « On fait en sorte que le projet permette l'aménagement futur de l'autoroute, mais cela dépend de l'État. » Et si cela doit se faire, cela prendra sûrement encore quelques années... Jean-Marie Zoellé, lui, a lancé à la fin de la réunion : « La vraie question n'a pas été évoquée. Plus on ouvre de routes, plus il y a de voitures. Il faudra s'attacher à réduire la place des voitures individuelles. » Transports en commun, vélos, co-voiturage, les solutions sont multiples...

ESTIVALIES

LE GUIDE DES MANIFESTATIONS
JUN À SEPTEMBRE 2018

un été Festif, Actif, Sportif, & Gourmand

(Re)découvrez l'Alsace !

Inspirez-vous des milliers d'idées de sorties en Alsace au fil des 104 pages de ce supplément !

Mercredi 20 juin
dans votre journal

Créateurs de Guides

URBANISME

Un pont pour le futur quartier 3Land

La colonne vertébrale du futur quartier transfrontalier 3Land, à cheval sur Bâle, Weil am Rhein et Huningue, devra être un nouveau pont sur le Rhin. Un pont réservé aux trams et aux mobilités douces. Ce sont les conclusions d'une étude sur les transports sur cette zone stratégique pour la région frontalière. Mise en service prévue en 2030.

3Land. Tout un quartier à naître, à cheval entre Bâle, Huningue et Weil am Rhein. Pour Monica Linder-Guarnaccia, directrice de l'exposition IBA Basel 2020, exposition internationale d'architecture et d'urbanisme dont le slogan est « Au-delà des frontières, ensemble », c'est le plus grand projet d'urbanisme transfrontalier en Europe.

« Des logements et des emplois pour 20 000 personnes »

Trois ans après la présentation d'un « concept urbain commun », une étape a été franchie cette semaine : une étude sur les transports au sein de 3Land a été dévoilée aux élus des Trois pays. Un préalable indispensable à la naissance de ce morceau de ville qui devrait créer, à terme, « des

logements et des emplois pour 20 000 personnes », a rappelé Hans-Peter Wessels, conseiller d'État de Bâle-Ville. Cette étude prévoit notamment la construction d'un nouveau pont sur le Rhin entre Huningue et Kleinhüningen, quartier bâlois sur la rive droite du fleuve. L'ouvrage, qui deviendra la « colonne vertébrale » du futur quartier, selon le mot de Jean-Marc Deichtmann, maire de Huningue, serait réservé à une ligne de tram et aux mobilités douces (cyclistes et piétons). Ce pont « doit permettre une desserte optimale des zones à aménager et des nouveaux espaces publics » en reliant les deux rives du Rhin, côté bâlois, alsacien et badois, selon Stefanie Ledergerber, responsable de l'équipe « étude trinationale des transports ». L'étude montre qu'un développe-

ment durable et de qualité du 3Land est possible, grâce au pont, qui sera « le huitième sur le Rhin dans l'espace de l'Eurodistrict de Bâle », a rappelé Hans-Peter Wessels. Il doit « renforcer les transports en commun et raccorder les nœuds qui existent aujourd'hui dans les Trois pays ». Autre ligne directrice : il s'agit de freiner au maximum le recours à la voiture individuelle au sein du futur quartier – avec une voirie déjà saturée, en repoussant son usage sur le « réseau supérieur », en périphérie du 3Land. Un axe routier, en particulier, doit être renforcé : c'est la RD 105, côté alsacien, qui relie l'A35 et le pont du Palmrain vers l'Allemagne. Un projet est en cours (lire notre encadré).

Un tram entre Huningue et Bâle

Des questions restent ouvertes, a montré l'étude. Et notamment le financement de ces nouvelles infrastructures. Dans un avenir immédiat – en 2019 et 2020 – suivra une analyse « pour connaître la plus-value du pont avec une ligne de tramway entre Huningue et Bâle », note Beat Aeberhard, chef du service cantonal des constructions à Bâle. Une ligne de tramway qui devrait rallier in fine la gare de Saint-Louis, a rappelé le maire de cette ville associée au projet, Jean-Marie Zoellé. L'ouverture du pont « est espérée au plus tard en 2030 », a complété Beat Aeberhard. Mais qui dit pont sur le Rhin dit accord entre Paris et Berne... Le chemin est encore long. Les élus des Trois pays se veulent confiants : 3Land est vu « comme la chance du siècle pour nos trois villes, pour que le Rhin, plus que jamais, devienne un lien au service de la mobilité de nos habitants », a conclu Hans-Peter Wessels.

Jean-Christophe MEYER



L'implantation du futur quartier 3Land se fera à cheval sur le Rhin (ici en marron) avec des immeubles côté bâlois, huninguois et weillois. DR/LIN Architectes Urbanistes

Un maillage à créer

3Land s'inscrit dans un paysage urbain en profonde mutation sur les rives du Rhin entre Bâle, Huningue et Weil am Rhein. En lisière du futur quartier, d'autres projets se développent. Ainsi de Vis-à-Vis, entre Huningue et Weil am Rhein, qui prévoit l'aménagement des berges et des parcelles adjacentes des deux côtés de la passerelle des Trois pays. Côté bâlois, il y a le quartier Klybeckplus, 300 000 m² de terrains appartenant notamment aux géants de la chimie et des sciences de la vie, qui doit aussi accueillir une des stations du RER trinationale en cours de développement. Ou encore l'extension du port rhénan, avec un troisième bassin voulu par le canton sur le site d'une ancienne gare de triage, tout à côté d'une autoroute permettant l'accès au réseau routier suisse.

À Huningue, autour de la passerelle des Trois pays, donc juste en aval de 3Land, sur une ancienne friche industrielle, la ville va implanter Les Jetées, quartier de 300 logements sur les rives du Rhin, avec un hôtel et des activités économiques, a expliqué Richard Horn, le directeur des services techniques. D'ici à 2022... Son homologue weillois, Christian Renner, a ajouté que juste en face, côté badois, les espaces autour du Rheinpark allaient être eux aussi repensés. Dans les trois villes rhénanes, il existe un fil conducteur, comme il l'a indiqué : l'industrie régnait en maîtresse sur les berges du Rhin, et ce n'est plus le cas. Ces activités sont soit en train de disparaître, soit en train d'être déplacées. Et de nouveaux quartiers mixtes, entre logements et espaces de travail, sont à naître.

Une route pour demain

La RD 105, entre Héisingue et Saint-Louis, et les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A35 arrivent à saturation. C'est « un axe stratégique du contournement nord de l'agglomération bâloise », a rappelé Alain Grappe, vice-président du conseil départemental du Haut-Rhin. L'axe routier doit être renforcé dans la perspective de la création du quartier transfrontalier 3Land, comme précisé lundi soir à Bâle.

Or un projet est bien sur les rails. L'hypothèse retenue à ce stade « est

celle d'une transformation de la RD 105 en boulevard urbain ». On peut noter un passage en deux fois deux voies entre le carrefour du fret à Héisingue et celui du cimetière à Saint-Louis. Avec, notamment, un système de feux rouges intelligents, la création d'une piste cyclable, le réaménagement des échangeurs 36 et 37 (Saint-Louis mais aussi EuroAirport), l'ajout de bretelles d'entrée et de sortie, sans oublier, pour l'A35, l'ajout d'une colleelectrice et de voies d'entrée et de sortie.

Une réunion publique était proposée lundi soir à Saint-Louis, en préambule à un mois de concertation. L'enquête publique suivra l'an prochain. Le début des travaux (qui pourraient durer 18 mois) est planifié pour la fin de l'année 2020. La mise en service de la RD 105 nouvelle version pourrait intervenir début 2022.

« Ce chantier de 42 millions d'euros sera l'un des plus gros projets routiers du département pour les prochaines années », a annoncé la présidente Brigitte Klinkert.

GRÈVE À LA SNCF

Quel impact pour l'économie en Alsace ?

La grève à la SNCF entamée le 2 avril, n'est pas sans conséquences sur l'économie alsacienne, entraînant des surcoûts et des complications logistiques. Plusieurs secteurs sont touchés, comme celui des céréales ou le tourisme.

« Le secteur de la collecte et de la transformation des céréales est un gros utilisateur de fret ferroviaire, dit Thomas Gauthier, délégué général de l'Usipa (Union des syndicats des industries de produits amyliacés et de leurs dérivés). 50 % des volumes de blé, de maïs... collectés dans les régions pour être transformés dans les amidonneries, prennent le train. » Dans ce contexte, l'Alsace où sont implantées deux amidonneries (Tereos-Syral, Roquette) a l'avantage de pouvoir utiliser la voie fluviale pour le transport de ces produits pondéreux. « Nous avons régionalement la particularité de très peu expédier en train, car nous profitons du Rhin avec des acheminements par péniche vers le nord de l'UE, ce qui est plus sou-



L'Alsace a l'avantage de pouvoir utiliser la voie fluviale pour le transport des céréales. Archives L'Alsace/Jean-Marc Loos

« Les silos ne sont pas vides alors que se profile la nouvelle récolte », note André Streicher, directeur adjoint céréales de la société Armbuster à Colmar. « On a observé en moyenne que 60 % des trains de fret de céréales n'arrivaient pas à destination, ce qui a nécessité la mise en œuvre de solutions alternatives (camions + bateau) lorsque c'était possible, pour faire tourner les outils qui produisent en continu, et ce malgré des surcoûts conséquents », poursuit le porte-parole de l'Usipa. « Le surcoût moyen constaté est de 15 euros la tonne. » Et de conclure en termes prudents : « Aujourd'hui, la situation est hétérogène et compliquée, mais les amidonniers mettent tout en œuvre pour livrer leurs clients et honorer les contrats avec les transporteurs, à la veille d'une moisson qui se présente dans des conditions singulières. » Selon la direction du Port autonome de Strasbourg, les navettes ferroviaires porte-conteneurs reliant régulièrement les ports d'Anvers et de Rotterdam n'ont pas trop souffert de la grève à la SNCF : « On a optimisé le chargement des navettes circulant hors des jours de grève », explique-t-on.

Le conflit a toutefois affecté le trafic ferré interne au port : par rapport aux mêmes mois de 2017, les tonnages de marchandises en vrac transportés par rail ont respectivement baissé de 21 % en avril et de 12,5 % en mai.

Isabelle NASSOY

Kronenbourg a dû affréter 300 camions de plus

La grève des cheminots a sérieusement perturbé la logistique bien rodée de Kronenbourg, gros utilisateur de fret ferroviaire. En effet, 80 % des volumes de bière produits par la brasserie d'Oberrain prennent le train pour aller approvisionner les plateformes de distribution et ce, grâce aux 15 km de voie ferrée qui desservent le site. C'est historique, chez Kronenbourg la bière emprunte le rail depuis 160 ans.

L'objectif est économique et écologique avec une empreinte carbone 11 fois moins importante. Mais faute de trains, la brasserie a dû affréter 300 camions supplémentaires par semaine en mai, soit plus de 1200 poids lourds sur un mois, afin d'assurer la livraison de ses clients et d'éviter les ruptures en magasins. Aujourd'hui, la situation s'améliore un peu, estime la direction du site.

« Les problèmes logistiques compliquent le cadre de l'exécution des contrats. Dans certaines régions, il y a des volumes qui ne seront pas exécutés », confirme la direction du Comptoir agricole de Hochfelden. Elle précise que « quelques approvisionnements pendulaires locaux continuent à être assurés dans trop d'impact lié à la grève ». La situation est différente pour les approvisionnements des amidonneries (qui n'ont pas souhaité s'exprimer) en provenance d'autres régions céréalières.

« Un surcoût de 15 € la tonne »

« Les problèmes logistiques compliquent le cadre de l'exécution des contrats. Dans certaines régions, il y a des volumes qui ne seront pas exécutés ».

Coup de frein sur les congrès et les ponts de mai

Le tourisme a souffert des suppressions de TGV, même si seulement 5 % des visiteurs viennent en train selon l'Agence d'attractivité Alsace. L'hôtellerie doit faire face à « trois mois compliqués », reconnaît Pierre Siegel, président des hôteliers du Bas-Rhin. À Strasbourg, le 2^e trimestre est tiré par le tourisme d'affaires. Le mois d'avril surtout a été marqué par un recul de l'activité congrès et séminaires, avec des annulations et des séjours écourtés. »

Baisse de fréquentation

Le secteur accuse sur les deux derniers mois une baisse globale de fréquentation, sans pouvoir chiffrer la part due à la grève. « Dans notre métier, la clientèle de loisirs vient compenser l'érosion du tourisme d'affaires en mai, un mois particulièrement généreux en ponts cette année. Mais cela n'a pas été le cas, les gens qui ne pouvaient pas réserver de train sont sans doute allés voir ailleurs », relève Pierre Siegel. Son établissement accuse un recul de fréquentation de 10 points au mois de mai. Ses confrères sont sur la même jauge. Mais impossible d'imputer la totalité de la baisse à la grève. « L'augmentation de

l'offre avec des ouvertures d'hôtels, et le phénomène AirBnb ont également pesé dans la balance.

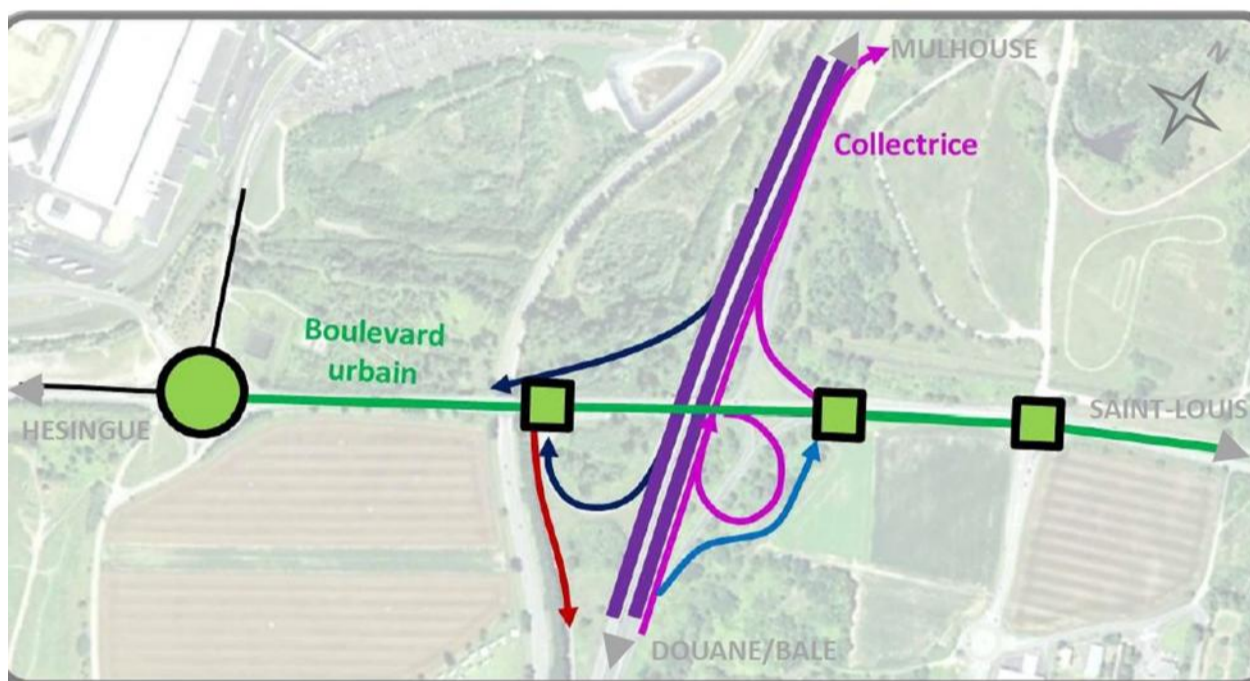
« Le mois de mai 2018 a été moins bon que 2016 », confirme Patrick Libs, directeur du Mercure Palais des Congrès. « Et c'est général dans l'hôtellerie strasbourgeoise. Les 15 premiers jours ont été très compliqués. On a eu moins de congrès à cause de très nombreux ponts. » Il évalue sa baisse de chiffre d'affaires à 10 %, « liée essentiellement une baisse du prix moyen », le tourisme d'affaires étant plus rentable.

La restauration elle aussi été touchée. À l'Ancienne Douane, les clients ont déplacé leur réservation en fonction du calendrier de circulation des trains ou reporté à l'automne. « On a eu autant de reports ou de décalages de dates que d'annulations », indique Mathieu Hahn, responsable commercial du restaurant. Mais ce n'est pas catastrophique comme après les attentats de 2015 et de Nice. » Pour Patrick Geny, directeur de l'office du tourisme de Strasbourg, la grève a eu un effet, mais mesuré. Beaucoup de professionnels, dit-il, « espéraient mieux faire, compte tenu des week-ends prolongés de mai ». Mais le manque de trains a fait dérailler le scénario.

SAINT-LOUIS Transports

La RD 105, futur boulevard urbain

Le Département planche sur une solution pour décongestionner et sécuriser la RD 105. La solution retenue serait de la transformer en boulevard urbain, doté de feux intelligents, en la passant à deux fois deux voies. Une réunion publique a eu lieu lundi soir, préalable à un mois de consultation du public. Mise en service : au plus tôt début 2022 après 18 mois de travaux.



● = giratoire ■ = carrefour à feux → = bretelle

Voici les grands principes de la variante « boulevard urbain » pour l'heure retenue. Cela signifie une succession de feux rouges intelligents le long de la RD 105, à l'ouest et à l'est de l'A35, au carrefour de la gravière et (non visible sur ce plan) au carrefour du cimetière. Il faut y ajouter le réaménagement des bretelles d'accès et de sortie de l'A35, la création d'une collectrice. DR

Alain Grappe, vice-président du conseil général du Haut-Rhin, dresse le bilan : « La RD 105 est arrivée à saturation. On est à plus de 25 000 véhicules/jour, au-delà des seuils de saturation. L'entrée principale de Saint-Louis connaît bien souvent des soucis... »

Fluidifier et sécuriser

Le Département a donc pris la suite des études lancées par l'État puis la CC3F depuis 2013. Il a pré-

senté les études préalables lors d'une réunion publique, lundi au Forum de Saint-Louis - réunion qui a marqué le lancement d'un mois de concertation avec le public, invité à apporter ses observations.

« L'objectif, c'est bien de trouver une solution pour fluidifier et sécuriser le trafic au carrefour de la RD 105 et de l'autoroute A35, un axe stratégique du contournement nord de l'agglomération bâloise », a indiqué Alain Grappe.

Il faut « répondre à la congestion actuelle et au développement futur, à l'horizon 2030 voire 2040 », a complété Marie-Catherine Jean-

ningros, chargée des grands travaux au Département. Et d'énumérer : Euro3Lys, Technoport, quartier du Lys ou Technoparc, sans oublier les projets de l'EuroAirport, l'extension de la ligne de tram et le raccordement ferroviaire... Les grands projets structurants sont légion !

Mise en service en 2022

Une enquête publique sera lancée l'année prochaine. Les premiers

coups de pioche pourraient intervenir fin 2020, au mieux. Pour une mise en service, si tout va bien, début 2022. Voilà pour le phasage des travaux.

La solution retenue pour l'heure, elle, est celle du boulevard urbain. La circulation y serait limitée à 50 km/h depuis l'échangeur jusqu'à l'entrée de la ville (alors que c'est 70 aujourd'hui).

La création d'un ouvrage d'art

Sur le trajet allant jusqu'au rond-point du cimetière, la RD 105 passerait à deux fois deux voies, y compris sous les rails, avec la création d'un ouvrage d'art accolé au pont actuel. Aux quatre carrefours, à l'ouest et à l'est de l'A35, au carrefour de la carrière et à celui du cimetière, un système de feux rouges intelligents serait installé. Des voies de tourne à droite spécifiques, hors feux, sont aussi prévues pour fluidifier davantage le trafic.

Le projet comprend aussi le réaménagement des échangeurs 36 et 37 (Saint-Louis mais aussi EuroAirport), avec l'ajout de bretelles d'entrée et de sortie. Des accès directs à la zone du Technoport (qui comprendra le futur centre de commerces et de loisirs) sont prévus au niveau de la sortie Saint-Louis/Hésingue, mais aussi de

Participer

► **AVIS.** Des registres d'observation sont mis à la disposition du public durant quatre semaines à la mairie de Saint-Louis et à la Comète de Hésingue.

► **PERMANENCES.** Plusieurs permanences seront assurées par Marie-Catherine Jeanningros, du Département (joignable par courriel jeanningros@haut-rhin.fr ou par téléphone au

03 89 30 69 37). À la mairie de Saint-Louis : le 21 juin de 9 h 30 à 12 h et le 3 juillet de 9 h 30 à 12 h. À la mairie de Hésingue : le 15 juin de 15 h 30 à 18 h et le 27 juin de 15 h 30 à 18 h.

► **EN LIGNE.** Les documents de concertation sont à consulter sur www.haut-rhin.fr.

► **RÉUNION PUBLIQUE.** Une réunion publique de clôture de la concertation se tiendra le 6 juillet à 20 h au Forum de Saint-Louis.

l'EuroAirport. Enfin, la variante retenue prévoit la création d'une piste cyclable. Tout en prenant soin de l'environnement, avec une espèce protégée riveraine des routes (un crapaud), un corridor écologique en très mauvais état, coupé par autoroute et voie ferrée, qu'il faudra remettre en état. ■

JEAN-CHRISTOPHE MEYER

LES QUESTIONS DU PUBLIC

Dans la salle du Forum qui accueillait le débat public, lundi soir, certaines personnes se sont étonnées du choix de feux pour apporter une solution à la congestion - et auraient préféré des ronds-points. La simulation proposée par le Département ne les a pas convaincus.

Parking TIR : travaux fin 2018

D'autres rappelaient le souci posé par les camions. Jean-Marie Zoellé, maire de Saint-Louis, a expliqué que, d'ici à la fin du chantier de la RD 105, un autre était prévu sur le parking TIR. À l'image du modèle allemand, il y aurait une file spéciale pour les camions vides ou en transit. La plate-forme ne servira que pour le dédouanement. Ce qui devrait (sauf cas exceptionnels, comme les lendemains de jours fériés) régler le problème. Gaston Latscha, maire de Hésingue, a ajouté que les travaux démarreront à la fin de l'année.

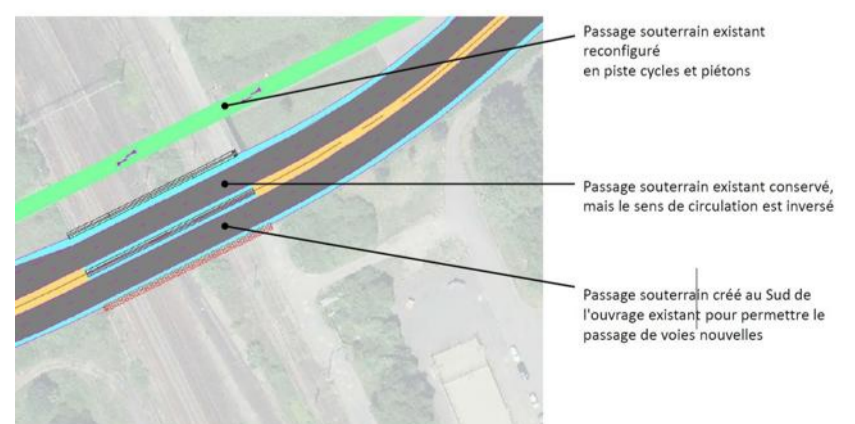
Il y avait de simples citoyens, mais aussi des représentants du monde associatif, comme Bruno Wollenschneider, président de l'ADRA (Association de défense des riverains de l'aéroport), qui a souhaité obtenir l'hypothèse de trafic retenue à l'horizon 2030.

Patrick Striby, élu huninguois, s'est dit convaincu par la simulation par vidéo. « Mais j'ai l'impression qu'on ne traite qu'une partie de la problématique. Il y a aura à l'avenir de nouveaux flux venant d'Allemagne. Je m'inquiète pour le croisement des RD 105 et 107, déjà difficile à traverser. Et il y aura un impact plus à l'est vers le Palmrain... » Les élus du Département ont été rassurants : les projections ne prévoient pas de saturation pour 2030 ou 2040 plus à l'est. Et, au besoin, il serait possible de passer la RD 105 à deux fois deux voies à l'est du carrefour du cimetière.

Enfin, certains ont posé une question toute simple : quid de l'autoroute ? Pourrait-elle passer à deux fois trois voies, à hauteur de l'échangeur de Saint-Louis ? Joker du Département : « On fait en sorte que le projet permette l'aménagement futur de l'autoroute, mais cela dépend de l'État. » Et si cela doit se faire, cela prendra sûrement encore quelques années... Jean-Marie Zoellé, lui, a lancé à la fin de la réunion : « La vraie question n'a pas été évoquée. Plus on ouvre de routes, plus il y a de voitures. Il faudra s'attacher à réduire la place des voitures individuelles. » Transports en commun, vélos, covoiturage, les solutions sont multiples...



Brigitte Klinkert, présidente du Département, a annoncé à Saint-Louis que le chantier de réaménagement de la RD 105, pour près de 50 millions d'euros serait : « Un des plus importants dans le Haut-Rhin dans les prochaines années. » PHOTO L'ALSACE JEAN-CHRISTOPHE MEYER



Le passage à deux fois deux voies obligera à créer un nouvel ouvrage d'art accolé au premier pour passer sous les rails de la ligne de chemin de fer.

DOCUMENT CD 68

PAYS DES TROIS FRONTIÈRES Urbanisme: tour d'horizon des grands projets d'aménagement

Le futur en chantier

Jamais encore, probablement, le Pays des Trois frontières n'avait connu de tels bouleversements urbanistiques. Avec les projets en chantier ou en préparation autour de Saint-Louis, ce sont des centaines d'hectares qui vont changer en profondeur le visage du Pays des Trois frontières. Petit recensement non exhaustif des derniers hectares ouverts à l'urbanisation...

La terre se fait de plus en plus rare, autour de Saint-Louis et de l'épicentre du Pays des Trois frontières. Raison de plus pour bien mûrir les projets d'urbanisme sur ce secteur. Or Saint-Louis Agglomération projette d'ouvrir à l'urbanisation de vastes secteurs, ces derniers répondent à plusieurs types de demandes à satisfaire, autant que faire se peut: les industries qui cherchent à s'étendre au risque d'aller voir ailleurs, les attentes en matière de logement au regard de la forte progression démographique dans le secteur, les axes de circulation et dessertes à doper, les quartiers-vitrines destinés à valoriser l'image d'un secteur, etc. Plusieurs projets ont été lancés ces dernières années, les derniers d'une telle ampleur que connaîtra probablement l'agglomération: EuroEastPark, Euro3Lys, Technoparc, Quartier du Lys, etc. Où en est-on aujourd'hui?

Le Technoparc

Le long de la RD105, sur une superficie de 16,5 ha. Cet automne, une zone d'activité y sera créée et viabilisée en 2019. « Elle sera exclusivement réservée aux entreprises industrielles, à l'instar de la société ludovicienne Sterling, qui s'y implantera sur 9 hectares, révèle Catherine Gouttefarde, responsable du développement économique à Saint-Louis Agglomération.

Actuellement, nous avons enregistré d'autres candidatures, de quoi occuper déjà 75 % de la zone. Nous cibons exclusivement les entreprises du secteur qui envisagent de construire de nouvelles unités de production. Notre priorité au Technoparc, c'est de répondre à la demande des entreprises du territoire. »

EuroEastpark

Une zone de 12 hectares située en face de l'EuroAirport. « EMI s'y est redéployée, il reste cinq hectares, mais des options sont déjà prises sur 3 hectares par des industries du secteur. D'ici un an, tout sera commercialisé et d'ici trois ans, tout sera construit », garantit Catherine Gouttefarde.

Euro3Lys

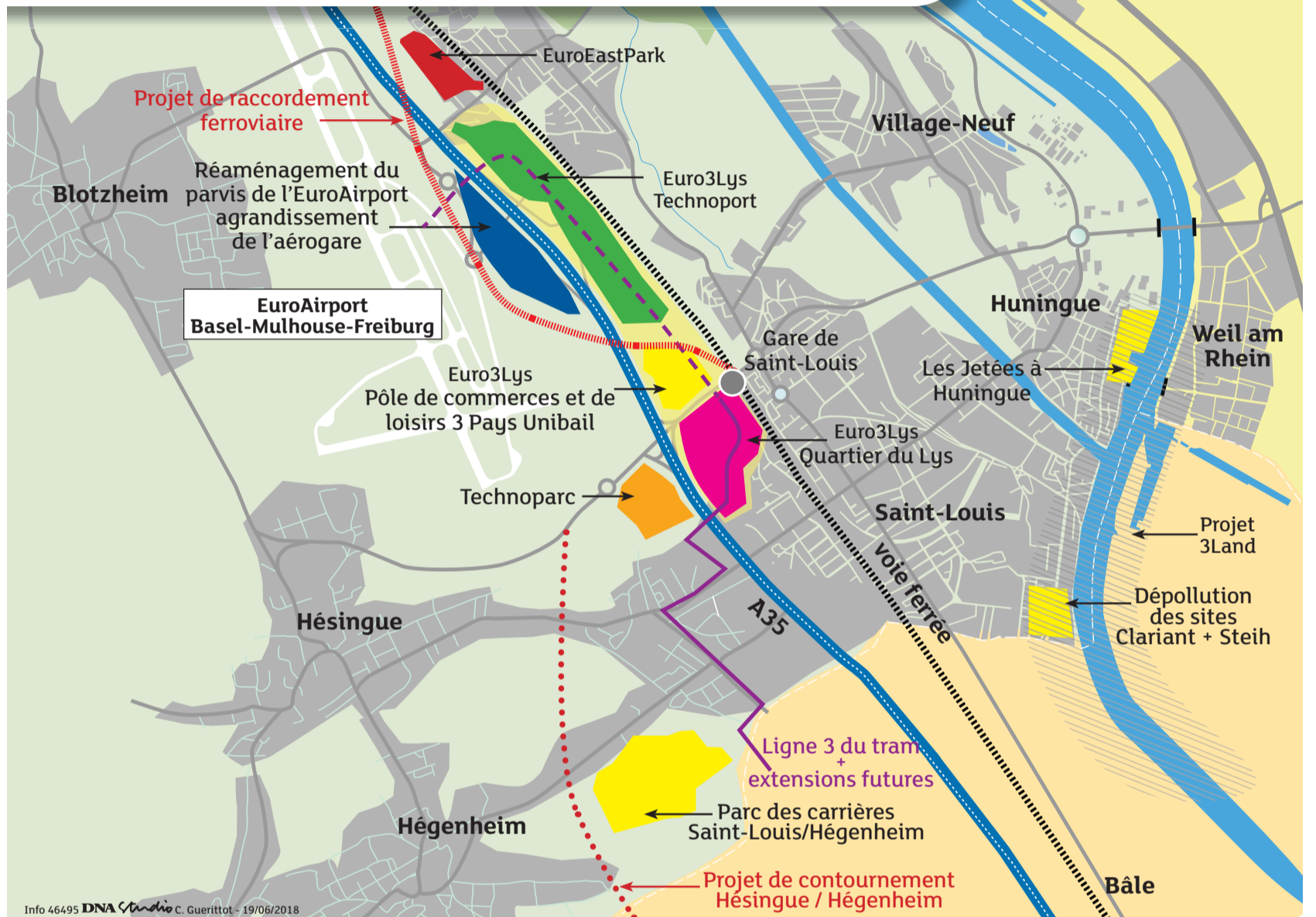
Une ancienne gravière de plus de 120 hectares le long de l'A35, en face de l'aéroport, appelé à devenir la porte d'entrée de l'agglomération. Il se décompose en plusieurs parties: le Quartier du Lys au sud de la RD105, le pôle de commerces et de loisirs Unibail, et enfin le Technoparc, au nord. Achèvement du projet vers 2030.

Le Quartier du Lys

25 hectares pour une zone imaginée d'abord comme un quartier d'affaires, mais qui accueillera finalement de la mixité: activités tertiaires, logements, hôtellerie (un projet va être rapidement développé en face de la gare), pépinière...

« Une étude de marché est en cours pour connaître le type d'immobilier à envisager et savoir s'il faudra implanter des infrastructures publiques comme des écoles, un centre des congrès, etc. Cette année, nous menons une étude de programmation de cette

Les grands projets d'aménagement dans le Pays des Trois Frontières



zone. »

Unibail

Le fameux pôle de loisirs et de commerces. La promesse de vente a été signée en 2015 mais le dépôt du permis de construire est conditionné par le projet d'aménagement routier aux abords du pôle. Cette étape pourrait toutefois être réglée d'ici la fin de l'année. Unibail se déploiera sur 20 hectares, dont une surface commerciale de 40 à 60 000 m² et un espace naturel de 10 hectares tout autour du pôle commercial, qui sera renaturé à l'image de ce que l'on trouve à la Petite Camargue alsacienne. Le pôle pourrait ouvrir en 2023.

Le Technoparc

Une zone de 80 hectares qui comprendra un parc paysager de 35 hectares autour, qui sera un poumon entre la Petite Camargue alsacienne et l'EuroAirport, probablement d'un golf 9 trous (de nature à capter la clientèle d'affaires qui transitera par les nouveaux centres d'affaires de l'agglomération). Elle pourrait accueillir une cité des affaires sur 80 000 m², à proximité de la desserte autoroutière.

Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport

Le projet, qui consiste donc à relier l'aéroport au réseau ferré, a subi un coup de rétro-pédalage suite à l'annonce du gouvernement français de ne pas le considérer comme prioritaire. Néan-

moins, son tracé doit être prévu, même si les études qui le confirmeront n'ont pas encore été faites.

« Le raccordement ne sera pas un frein pour le développement du Technoparc: nous gardons une emprise en stand-by, l'emplacement du raccordement est inscrit au Plan Local d'Urbanisme. Il passera entre Unibail et le Technoparc. Son emprise sera importante, donc idéalement, nous projetons de le faire passer sur une structure en hauteur, un viaduc en quelque sorte. »

L'extension du Tram 3

Après la première phase qui s'est concrétisée en décembre dernier, une nouvelle extension de la ligne 3 est prévue, avec un arrêt devant Unibail et trois autres arrêts sur le technoparc et jusqu'à l'EuroAirport, terminus. La deuxième extension, jusqu'à Unibail, devrait se concrétiser d'ici 2021.

La desserte autoroutière

Un nouveau schéma d'accessibilité routier est en train de se dessiner. L'État œuvre à l'amélioration des accès autoroutiers avec la sécurisation et le réaménagement de l'échangeur de l'A35 avec la RD105 (tandis que le Conseil Départemental vient de lancer une concertation pour la requalification de la RD105 en boulevard urbain (DNA du 13 juin)). Une nouvelle sortie directe vers le Technoparc et Unibail en particulier sera prévue.

L'EuroAirport

En prévision du raccordement du train et du tram, l'EuroAirport s'est lancé dans un projet d'aménagement de son parvis, en plus de l'agrandissement de son aérogare qui va gagner un tiers de surface en plus d'ici 2021 (DNA du 24 avril).

Le projet, qui consiste en la réalisation d'un « front urbain » sur sa partie nord, pourrait représenter un effort de 250 millions d'euros. Ce nouveau pôle urbain pourrait intégrer un quartier d'affaires, un hôtel, et bien sûr un système de gestion des stationnements revisité.

Le projet de contournement entre Hésingue et Hégenheim

Ce « barreau » sud-ouest est actuellement à l'étude, et les conclusions pourraient être rendues cet automne. « Nous menons les réflexions en coordination avec les Suisses, qui travaillent également sur la réalisation d'un ring ouest de Bâle », avance Etienne Heinrich, directeur général adjoint de l'agglomération.

À la fin de l'année, on saura donc le choix retenu, le nombre de voies, la possibilité d'y greffer des croisements pour en faire une infrastructure urbaine ou au contraire une route étanche, sans parler de la connexion avec le réseau bâlois.

Le parc des Carrières

Un espace naturel sur 11 hectares, comprenant deux gravières, dont l'une qui restera en activité, qui

fera l'objet d'aménagements successifs en 2018 et 2026. Ils associeront les dynamiques agropastorales, extractives et de loisirs, permettront l'aménagement de corridors verts. Le parc est destiné à devenir un pôle vert connecté aux deux pays.

3Land le long du Rhin, les Jetées à Huningue et les sites de Clariant et de la Steih

Clariant organise la dépollution de l'emplacement de son ancienne usine sur huit hectares (fin prévue en 2019) et Novartis celle de la station d'épuration de la Steih sur cinq hectares (fin prévue pour 2021 au plus tard). Par ailleurs, le projet colossal 3Land, qui se focalise sur le réaménagement des berges du Rhin, évolue progressivement, avec la récente présentation du volet transports (qui prévoit notamment la pose d'un pont pour les mobilités douces entre Huningue et Bâle). Dans ce cadre, les Jetées, imposant projet urbain, débutera prochainement par la construction du premier des six ensembles de haute qualité architecturale qui donneront un nouveau visage à Huningue-sur-le-Rhin et lui permettront de soutenir la comparaison face aux ambitieuses réalisations outre-Rhin.

D'autres projets sont bien sûr en cours, comme la Quartier Concorde à Saint-Louis ou le Multiparc du Château d'eau, ou encore à Sierentz, l'agrandissement de la zone commerciale nord. ■

Jean-François OTT



TRAUBACH
Feu d'artifice
et bal tricolore

Archives L'Alsace/M.C.

Page 22



ELBACH
« Zik » en grange

DR

Page 23



ALTKIRCH
Le tournoi
de tennis
en phase finale

Photo L'Alsace/Jean-Michel Hell

Page 24

TRANSPORTS

La RD 105, futur boulevard urbain

Le Département planche sur une solution pour désengorger et sécuriser la RD 105. La solution retenue serait de la transformer en boulevard urbain avec un système de feux intelligents, en la passant à deux fois deux voies. Mise en service au plus tôt en 2022.

Une réunion publique a eu lieu lundi 11 juin à Saint-Louis, préalable à un mois de consultation du public. Alain Grappe, vice-président du conseil départemental du Haut-Rhin, a dressé le bilan : « La RD 105 est arrivée à saturation. On est à plus de 25 000 véhicules par jour, au-delà des seuils de saturation. L'entrée principale de Saint-Louis connaît bien souvent des soucis... » Le Département a donc pris la suite des études lancées par l'État puis la CC3F depuis 2013. Il a présenté les études préalables lors d'une réunion publique, au Forum de Saint-Louis, réunion qui a marqué le lancement d'un mois de concertation avec le public, invité à apporter ses observations.

Fluidifier

« L'objectif, c'est bien de trouver une solution pour fluidifier et sécuriser le trafic au carrefour de la RD 105 et de l'autoroute A35, un axe stratégique du contournement nord de l'agglomération bâloise », a indiqué Alain Grappe. Il faut « répondre à la congestion actuelle et au développement futur, à l'horizon 2030 voire 2040 », a complété Marie-Catherine Jeaningros, chargée des grands travaux au Département. Elle énumère : Euro3Lys, Technoport, quartier de Lys ou Technoparc, sans oublier les projets de l'EuroAirport, l'extension de la ligne de tram et le raccordement

ferroviaire... Les grands projets structurants sont légion !

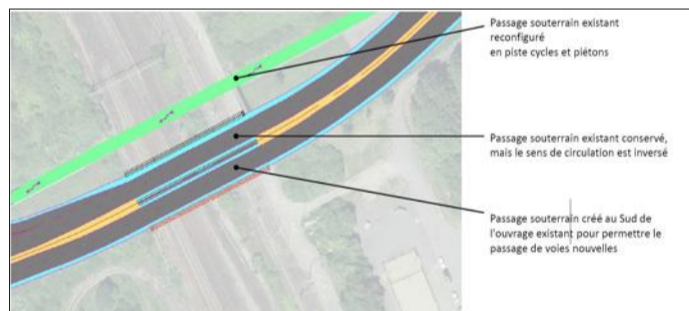
Travaux en 2020 ?

Une enquête publique sera lancée l'année prochaine. Les premiers coups de pioche pourraient intervenir fin 2020, au mieux. Pour une mise en service, si tout va bien, début 2022. Voilà pour le phasage. La solution retenue pour l'heure est celle du boulevard urbain. La circulation y serait limitée à 50 km/h, depuis l'échangeur jusqu'à l'entrée de la ville (alors que c'est 70 aujourd'hui). Sur le trajet allant jusqu'au rond-point du cimetière, la RD 105 passerait à deux fois deux voies, y compris sous les rails, avec la création d'un ouvrage d'art accolé au pont actuel. Aux quatre carrefours, à l'ouest et à l'est de l'A35, au carrefour de la carrière et à celui du cimetière, un système de

feux intelligents serait installé. Des voies de tourne-à-droite spécifiques, hors feux, sont aussi prévues pour fluidifier encore le trafic.

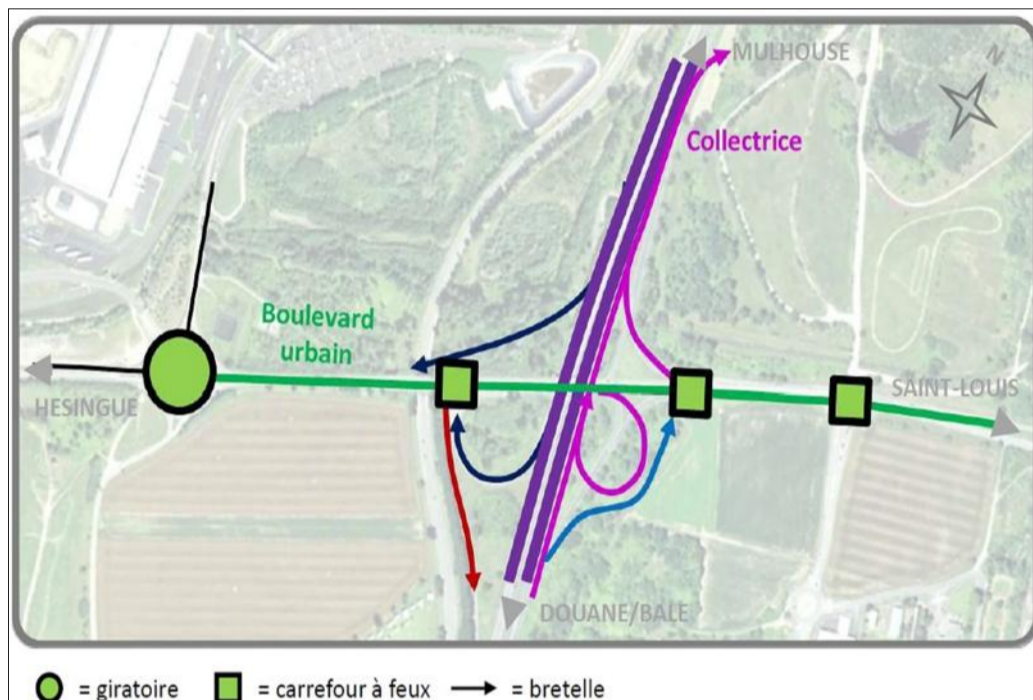
Le projet comprend aussi le réaménagement des échangeurs 36 et 37 (Saint-Louis mais aussi EuroAirport), avec l'ajout de bretelles d'entrée et de sortie. Des accès directs à la zone du Technoport (qui comprendra le futur centre de commerces et de loisirs) sont prévus au niveau de la sortie Saint-Louis/Hésingue, mais aussi de l'EuroAirport. Enfin, la variante retenue prévoit la création d'une piste cyclable. Tout en prenant soin de l'environnement, avec une espèce protégée riveraine des routes (un crapaud) et un corridor écologique en très mauvais état, coupé par autoroute et voie ferrée, qu'il faudra remettre en état.

Jean-Christophe MEYER



Le passage à deux fois deux voies obligera à créer un nouvel ouvrage d'art accolé au premier pour passer sous les rails de la ligne de chemin de fer.

Document CD 68



● = giratoire ■ = carrefour à feux → = bretelle

Voici les grands principes de la variante « boulevard urbain » pour l'heure retenue. Cela signifie une succession de feux rouges intelligents le long de la RD 105, à l'ouest et à l'est de l'A35, au carrefour de la gravière et (non visible sur ce plan) au carrefour du cimetière. Il faut y ajouter le réaménagement des bretelles d'accès et de sortie de l'A35, la création d'une collectrice.

Document CD 68

Les questions du public

Dans la salle du Forum qui accueillait le débat public, certaines personnes se sont étonnées du choix de feux pour apporter une solution à la congestion - et auraient préféré des ronds-points. La simulation proposée par le Département ne les a pas convaincus.

Parking TIR : travaux fin 2018

D'autres rappelaient le souci posé par les camions. Jean-Marie Zoellé, maire de Saint-Louis, a expliqué que, d'ici à la fin du chantier de la RD 105, un autre était prévu sur le parking TIR. À l'image du modèle allemand, il y aurait une file spéciale pour les camions vides ou en transit. La plate-forme ne servira que pour le dédouanement. Ce qui devrait (sauf cas exceptionnels, comme les lendemains de jours fériés)

régler le problème. Gaston Latscha, maire de Hésingue, a ajouté que les travaux démarreront à la fin de l'année.

Il y avait de simples citoyens, mais aussi des représentants du monde associatif, comme Bruno Wollenschneider, président de l'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport), qui a souhaité obtenir l'hypothèse de trafic retenue à l'horizon 2030.

Patrick Striby, élu huninguois, s'est dit convaincu par la simulation par vidéo. « Mais j'ai l'impression qu'on ne traite qu'une partie de la problématique. Il y aura à l'avenir de nouveaux flux venant d'Allemagne. Je m'inquiète pour le croisement des RD 105 et 107, déjà difficile à traverser. Et il y aura un impact, plus à l'Est, vers le Palmrain... » Les élus du Département ont été rassurants : les projections ne prévoient pas de saturation plus à l'est pour 2030 ou

2040. Et, au besoin, il serait possible de passer la RD 105 à deux fois deux voies à l'est du carrefour du cimetière.

Enfin, certains ont posé une question simple : quid de l'autoroute ? Pourrait-elle passer à deux fois trois voies, à hauteur de l'échangeur de Saint-Louis ? Joker du Département : « On fait en sorte que le projet permette l'aménagement futur de l'autoroute, mais cela dépend de l'État. » Et si cela doit se faire, cela prendra sûrement encore quelques années... Jean-Marie Zoellé, lui, a lancé à la fin de la réunion : « La vraie question n'a pas été évoquée. Plus on ouvre de routes, plus il y a de voitures. Il faudra s'attacher à réduire la place des voitures individuelles. » Transports en commun, vélos, covoiturage, les solutions sont multiples...

Participer

AVIS. Des registres d'observation sont mis à la disposition du public à la mairie de Saint-Louis et à la Comète à Hésingue.

EN LIGNE. Les documents de concertation sont à consulter sur www.haut-rhin.fr

RÉUNION PUBLIQUE. Une réunion publique de clôture de la concertation se tiendra le vendredi 6 juillet à 20 h au Forum de Saint-Louis.



Brigitte Klinkert, présidente du Département, a annoncé à Saint-Louis que le chantier de réaménagement de la RD 105, pour près de 50 millions d'euros, serait « un des plus importants pour le Haut-Rhin dans les prochaines années ».

Photo L'Alsace/J.-C.M.

MAISON de la LITERIE®

SOLDES

Et sur TOUT le LINGE DE LIT !

Du 27 juin
au 07 août 2018



* Sur produits signalés en magasin.

WITTENHEIM
Pôle 430, 66 route de Soultz

MORSCHWILLER-LE-BAS
1 rue Jean Monnet (accolé à 4 Murs)

SAINT-LOUIS
5 Rue de Mulhouse

ALSACE

Pour toutes vos questions,
s.lecteur@lalsace.fr

N°Cristal 09 69 32 80 31

APPEL NON SURTAXÉ

SAINT-LOUIS

RD 105 : feu vert pour les prémices

Une nouvelle étape a été franchie vendredi soir sur la longue route qui mène à la requalification de la RD105 à Saint-Louis. La phase de concertation sur les études préalables s'est achevée sur une dernière salve de questions.

Cinquante millions d'euros d'investissements pour une mise en service à l'horizon 2022. Pour le conseil départemental du Haut-Rhin, ce sera le plus important chantier à venir, assurent ses responsables. Et pour Saint-Louis, un chantier de grande ampleur qui pourrait commencer après 2020. Une fois les études d'avant-projet et autres prémices validées.

Faible participation

La première phase, celle de la concertation sur l'étude préalable des aménagements pour l'amélioration des accès à l'A35, s'est justement achevée hier sur une deuxième réunion publique, organisée au Forum. Peu de monde y a participé, presque moins de public que d'interlocuteurs, alors que le dossier est d'une importance stratégique extrême pour le Pays des Trois frontières, dans la mesure où il conditionnera son développement...

Un boulevard urbain à deux fois deux voies, deux nouveaux giratoires, quatre feux dits intelligents, deux nouvelles bretelles autoroutières, l'arsenal s'avère conséquent pour contenir les 30 000 véhicules par jour au maximum comptés sur cette portion de la RD105 et tenir compte de leur évolution (près de 50 000 en 2040).

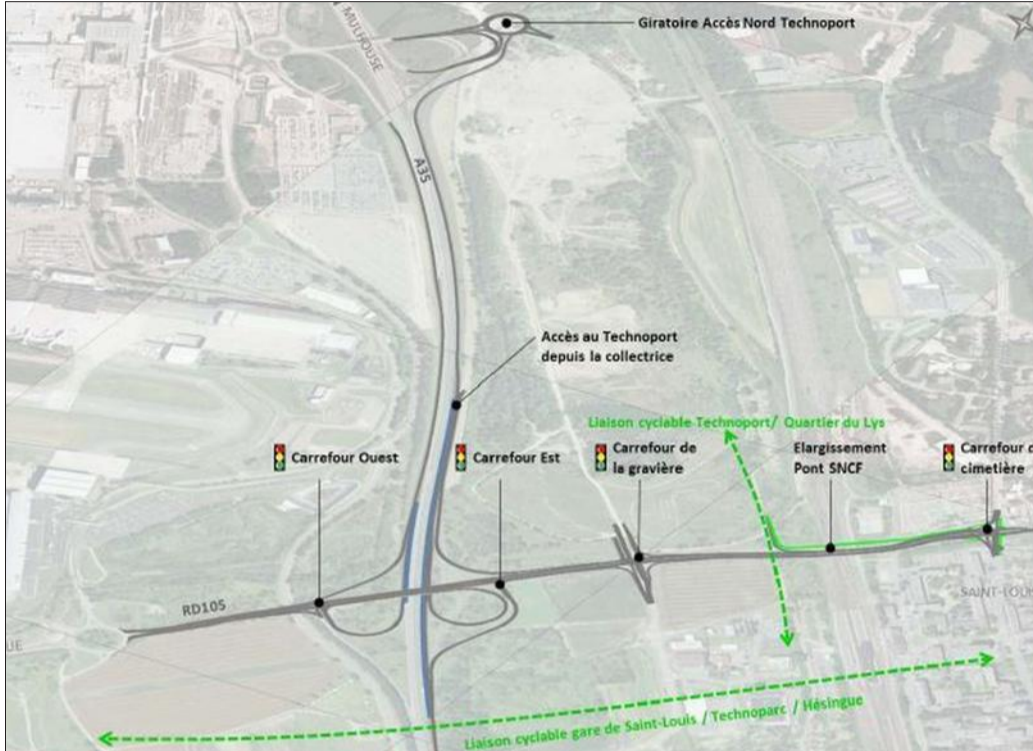
Pour autant, la concertation a suscité une faible mobilisation,

regrette Catherine Jeanningros, responsable des grands projets routiers pour le Département. Les remarques formulées par le public concernent essentiellement les partis pris d'aménagement (pourquoi un boulevard urbain et pas un giratoire dénivelé au cimetière), l'impact du transit des poids lourds, l'évaluation environnementale du projet voire l'éventualité de penser un autre modèle d'organisation de l'espace.

53000 véhicules aujourd'hui, 65 000 dans plus de dix ans

« Nos choix sont basés sur deux critères : le fonctionnement global des routes et l'adaptation d'une infrastructure très routière à un développement urbain, détaille Catherine Jeanningros. Le dimensionnement de l'aménagement doit notamment prendre en compte l'augmentation naturelle du trafic sur l'A35 (+11,6 % à l'horizon 2030, de 53 000 véhicules par jour actuellement, entre l'échangeur Saint-Louis et l'échangeur Blotzheim, à 65 000 en 2040) et sur la RD105 (de 26 300 véhicules par jour à la hauteur du giratoire du cimetière actuellement à 38 000 vers 2040). Les solutions que nous proposons, logiciels de simulation en renfort, répondent à ces niveaux de trafic. »

Quant à l'impact du projet sur la



Les futurs aménagements de la RD105 tels qu'esquissés par le conseil départemental, avec les quatre feux « intelligents » prévus le long de la portion concernée.

qualité de vie, les ingénieurs rappellent que la loi oblige tout aménageur à mettre en place des mesures destinées à éviter que les transformations ne créent des nuisances sonores excessives. Mais cela ne passera pas forcément par des murs antibruit.

« Vous promettez un avenir où il ne fait pas bon vivre, interpelle un auditeur. Du bruit, de la pollu-

tion, on ne se tromperait pas de projet ? » « Si la circulation continue d'augmenter et si on ne fait rien, si on ne modifie pas nos comportements, on va droit dans le mur », réagit le maire de Huningue, Jean-Marc Deichtmann, non sans rappeler que l'attractivité suisse et allemande est elle-même génératrice de densification. « Il y a déjà eu un feu au carrefour

de cimetière et c'était la catastrophe », croit se souvenir une autre personne. « Toutes les simulations sont faites par des logiciels performants et montrent que ce projet apportera plus de fluidité », assure Alain Grappe, vice-président routes du conseil départemental. D'où le recours à des feux tricolores dits intelligents et à des carrefours aménagés de fa-

çon plus complexe qu'actuellement.

Feu de la mort et stop bonne chance

Un autre participant a posé la question des modes alternatifs envisageables pour favoriser la mobilité sans saturer davantage les routes. « D'autres projets vont se faire en parallèle, rappelle Alain Grappe, comme le tram ou la voie ferrée, mais il faudra penser à se déplacer différemment, sinon la congestion deviendra impossible à contenir. »

« On ne peut pas imposer le covoiturage, quant à moi, je me demande plutôt d'où viennent les camions... », réplique Jean-Marc Deichtmann. « On ne règle rien en multipliant les bus car eux aussi ont besoin des routes », poursuit Jean-Marie Zoellé, le maire de Saint-Louis, qui rappelle également l'augmentation de la cadence des TER et la prochaine mise en place d'un bus à haut niveau de service entre Altkirch et Saint-Louis.

L'aménagement de la RD105 valera-t-il le « feu de la mort » ou le « stop bonne chance » évoqués par un usager au rang de souvenirs d'ici quelques années ? À suivre... Le conseil départemental a prévu une restitution plus complète de son projet cet automne, avant la finalisation des études.

Jean-François OTT

DIETWILLER

De loup, de fer et de feu

La première fête médiévale de Dietwiller a remporté un franc succès, hier. Le public a répondu présent.

C'était une première, hier à Dietwiller. Et une première réussie pour L'île aux copains, l'association présidée par Jennifer Raff, qui gère les périscolaires de Habsheim et de Dietwiller. La fête médiévale proposée sur la place du village, en face de l'église, a drainé un monde fou. « C'est parce que les gens ont envie de dépaysement », diagnostique Julien Hager, chargé de développement au sein de L'île aux copains - et coordinateur de la journée.

Plusieurs structures sont venues, parfois de loin, pour animer cette première. Ainsi, Des Crins et des Ailes a fait le déplacement de Mâcon. En début d'après-midi, ces spécialistes en fauconnerie ont fait des démonstrations de cet art ancestral, avec différents oiseaux, faucons ou aigles. « Ils sont aussi venus avec trois loups. Pour expliquer le comportement de cet animal via un petit spectacle. Histoire de briser les a priori



Un chevalier en armure, au milieu des visiteurs. Photo L'Alsace

L'association Guerre et chevalerie a pris en charge la formation des jeunes écuyers. Photo L'Alsace

et les peurs venus du fond des âges », explique Jennifer Raff. En clair : les parents devaient confier leurs enfants aux loups...

Pour qu'ils se fassent « dévorer » en public. Les volontaires n'ont pas manqué !

À l'entrée de la fête médiévale, des châteaux - structures gonflables et aux couleurs vives. Pas de douves ou de ponts-levis ! Mais de multiples autres animations. Celles, notamment, de l'association alsacienne Guerre et chevalerie. Les enfants pouvaient essayer des armures. Vérifier, par eux-mêmes, qu'il était possible de se relever ainsi caparaçonné (contrairement à une opinion répandue). Il y a eu, aussi, ce chevalier en armure, sur son destrier, à la pose hiératique, qui déambulait dans les allées. Un peu plus tard, des combats de chevalier ont été organisés. Le

public pouvait participer à divers jeux, s'initier au tir à l'arc... Il y a eu de belles rencontres, comme celle de Justin Kraft, jeune Habsheimois tailleur de pierre, qui a montré son savoir-faire. De quoi allumer des étoiles dans les yeux du jeune public, venu très nombreux. « Cette idée, concluait Jennifer Raff, a été lancée par mes équipes pour faire connaître l'association et participer à la vie du village, une de nos nouvelles orientations. » Pari réussi, dans un village où « sur toutes les communes de M2A, il y a le plus fort pourcentage d'enfants scolarisés à l'école qui fréquentent le périscolaire ».

Texte et photos : Jean-Christophe Meyer



Des loups à Dietwiller, cela n'a pas dû arriver depuis un bout de temps... Photo L'Alsace

Nos vérandas améliorent votre confort au quotidien !

DU 7 AU 21 JUILLET 2018
VITRAGE DE TOITURE
OFFERT*



TRYBA
LE VÉRANDIER
www.la-veranda.fr

VÉRANDAS • PERGOLAS • SAS D'ENTRÉE
*voir conditions dans votre point de vente

Z.A. Actipolys - 1 rue François-Wittersbach
68300 SAINT-LOUIS - 03 89 67 17 44

SAINT-LOUIS Aménagement de la RD105

Feu vert pour les prémices

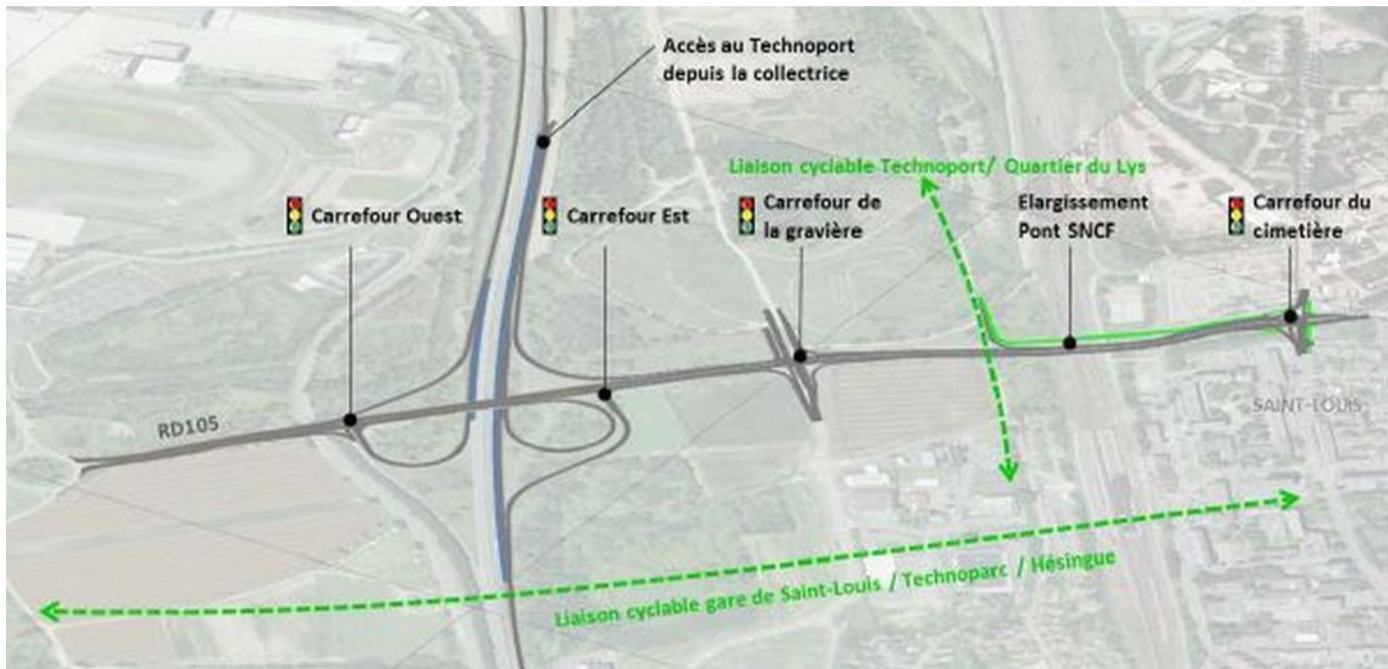
Une nouvelle étape a été franchie vendredi soir sur la longue route qui mène à la requalification de la RD105 à Saint-Louis. La phase de concertation sur les études préalables s'est achevée sur une dernière salve de questions.

5 0 millions d'euros d'investissements pour une mise en service à l'horizon 2022. Pour le conseil départemental du Haut-Rhin, ce sera le plus important chantier à venir, assurent ses responsables. Et pour Saint-Louis, un projet de grande ampleur qui pourrait débiter après 2020. Une fois les études d'avant-projet et autres prémices validées (DNA du 8 et du 13 juin).

Faible participation

La première phase, celle de la concertation sur l'étude préalable des aménagements pour l'amélioration des accès à l'A35 s'est justement achevée hier sur une deuxième réunion publique, organisée au Forum. Peu de monde y a participé, presque moins de public que d'interlocuteurs, alors que le dossier est d'une importance stratégique extrême pour le Pays des Trois Frontières dans la mesure où il conditionnera une grande partie de son développement...

Un boulevard urbain deux fois deux voies, deux nouveaux giratoires, quatre feux dits intelligents, deux nouvelles bretelles autoroutières, l'arsenal s'avère conséquent pour contenir les 30000 véhicules-jour au maximum, comptés sur cette portion de la RD105, et tenir compte de leur évolution (près de 50000 attendus en 2040). Pour autant, la concertation a



Les futurs aménagements de la RD105 tels qu'esquissés par le conseil départemental, avec les quatre feux « intelligents » prévus le long de la portion concernée. DR

suscité une faible mobilisation, regrette Catherine Jeanningros, responsable des grands projets routiers pour le département. Les remarques formulées par le public tout au long de la concertation concernent essentiellement les partis pris d'aménagement (pourquoi un boulevard urbain et pas un giratoire dénivelé au cimetière), l'impact du transit poids lourds, l'évaluation environnementale du projet voire l'éventualité de penser un autre modèle d'organisation de l'espace. « Nos choix sont basés sur deux critères : le fonctionnement global des routes et l'adaptation d'une infrastructure très routière à un développement

très urbain, détaille Catherine Jeanningros. Le dimensionnement de l'aménagement doit notamment prendre en compte l'augmentation naturelle du trafic sur l'A35 (+11,6 % à l'horizon 2030, de 53000 véhicules-jour actuellement entre l'échangeur Saint-Louis et l'échangeur Blotzheim à 65000 en 2040) et sur la RD105 (de 26300 véhicules par jour à la hauteur du giratoire du cimetière actuellement à 38000 vers 2040). Les solutions que nous proposons, logicielles de simulation en renfort, répondent à ces niveaux de trafic. »

Quant à l'impact du projet sur la qualité de vie, les ingénieurs

rappellent que la loi oblige tout aménageur à mettre en place des mesures destinées à éviter que les transformations ne créent des nuisances sonores excessives. Mais cela ne passera pas forcément par des murs antibruit.

53000 véhicules aujourd'hui, 65000 dans plus de dix ans

« Vous promettez un avenir où il ne fait pas bon vivre, interpelle un auditeur. Du bruit, de la pollution, on ne se tromperait

pas de projet ? ». « Si la circulation continue d'augmenter et si on ne fait rien, si on ne modifie pas nos comportements, on va droit dans le mur », réagit le maire de Huningue Jean-Marc Deichtmann, non sans rappeler que l'attractivité suisse et allemande est elle-même génératrice de densification.

« Il y avait déjà un feu au carrefour du cimetière et c'était la catastrophe », croit se souvenir une autre personne. « Toutes les simulations sont faites par des logiciels performants et montrent que ce projet apportera un maximum de fluidité », assure Alain Grappe, vice-président routes du conseil départemental. D'où le recours à des

feux tricolores intelligents, en particulier, et à des carrefours aménagés de façon plus complexe que les actuels...

Feu de la mort et stop bonne chance

Un autre participant a posé la question des modes alternatifs envisageables pour remédier à la mobilité sans saturer davantage les routes. « D'autres projets vont se faire en parallèle, rappelle Alain Grappe, comme le tram ou la voie ferrée, mais il faudra penser à se déplacer différemment, sinon la congestion deviendra impossible à contenir. » « On ne peut pas imposer le covoiturage, quant à moi, je me demande plutôt d'où viennent les camions... », réplique Jean-Marc Deichtmann. « On ne règle rien en multipliant les bus car eux aussi ont besoin des routes, poursuit Jean-Marie Zoellé, le maire de Saint-Louis, qui rappelle également l'augmentation de la cadence des TER et la prochaine mise en place d'un bus à haut niveau de service entre Altkirch et Saint-Louis.

L'aménagement de la RD105 ravalerait-il le « feu de la mort » ou le « stop bonne chance » évoqués par un usager au rang de simples souvenirs d'ici quelques années ? A suivre, le conseil départemental a prévu une restitution plus complète de son projet cet automne, avant la finalisation des études. ■

Jean-François Ott

SAINT-LOUIS Exposition à la Maison Eclusière

L'Alsace vue d'un coucou

Depuis le 1er juillet et jusqu'à fin août, « L'Alsace à vue de coucou » s'expose à la Maison éclusière. De splendides vues aériennes, prises par le photographe Tristan Vuano.

Voler et photographier : les deux passions de Tristan Vuano. Des passions qui ne sont pas incompatibles, bien au contraire. Car elles donnent naissance à de superbes vues aériennes de la région, visibles jusqu'au 26 août à la Maison éclusière-

re, à Saint-Louis. Les ambiances et les lumières captées par l'œil du photographe immortalisent les instants magiques de l'aube et du crépuscule saisis en plein vol. « La lumière et les couleurs, c'est ce qui compte pour moi, confie le jeune pilote. C'est pourquoi je vole surtout au lever et au coucher du soleil, lorsque les teintes donnent à la terre cette incomparable beauté. »

La photo, Tristan Vuano l'a découverte en 2009. « Sans objectif particulier », préci-

se l'Eschentzwillerois. « Au fur et à mesure, j'ai développé cette activité. J'ai lancé mon blog, créé mon site et ma page Facebook, puis créé mon entreprise », déclare ce jeune homme qui travaille à l'aéroport. Il a ainsi obtenu des missions photographiques, entre autres, pour les offices de tourisme. Il a exposé pour la première fois au Salon photo de Riedisheim.

Des perspectives rares sur les paysages alsaciens

L'exposition L'Alsace à vue de coucou à la Maison éclusière est sa quinzième. La majorité des 26 photos ont été prises dans les environs. Elles sont la parfaite expression de son approche.

« Chaque saison a ses charmes et est propice à de belles prises de vue. » L'automne, c'est la Route des vins, l'hiver, les Vosges. Paysages enneigés, villages émergeant des brumes du matin, l'Écomusée, les cultures de la plaine, etc. Et toujours l'atmosphère spéciale, un brin féérique, voire divine, de l'aube. « Voler



Un village émergeant des brumes du matin : un des sujets favoris de Tristan. DR

tôt, c'est le paradis ! », s'exclame encore Tristan. C'est vrai qu'il aime par-dessus tout être dans les nuages ou au-dessus, pour profiter du privilège de la beauté, inaccessible pour beaucoup, d'une perspective rare sur ces magnifiques paysages qu'offre l'Alsace. En avion ou en ULM. « En ULM, les photos sont plus intéres-

santes, car il n'y a pas les reflets des vitres et je peux voler encore plus près. J'aime le contre-jour et je peux mieux en profiter en ULM. »

Il peut aussi observer des animaux, des nids de cigognes et le graphisme de l'agriculture, un autre sujet qu'il affectionne, notamment les champs labourés.

Le plaisir de la première ligne... ■

J.-L.N.

► Exposition à la Maison éclusière, 4 rue du Canal à Saint-Louis, jusqu'au 26 août, du dimanche au vendredi de 9 h à 17 h, le samedi de 13 h 30 à 17 h. Entrée libre. Photos en vente pour 40 €.



Tristan Vuano, devant une partie des photos exposées à la maison éclusière. PHOTO L'ALSACE/J.-L.N.