



# Sécurisation du passage à niveau n°22 à Thann

Bilan de la concertation publique

### Table des matières

1	Projet de sécurisation du passage à niveau n° 22 à Thann .....	3
1.1	Présentation du projet.....	3
1.2	Objectifs du projet.....	4
2	La concertation .....	5
2.1	Le contexte juridique .....	5
2.2	Objectifs de la concertation.....	5
2.3	Modalités de la concertation.....	6
2.4	Les dispositifs d'information et d'expression du public .....	7
2.4.1	Les supports de présentation du projet.....	7
2.4.2	Informations par voie de presse.....	7
3	Expression du public.....	8
4	Les observations recueillies .....	9
4.1	Positionnement par rapport aux variantes envisagées .....	9
4.2	Les avis concernant la communication autour du projet.....	11
4.3	Les avis concernant la fonction et la pertinence du projet .....	13
4.3.1	Etat des lieux et diagnostic .....	13
4.3.2	Nature du projet .....	14
4.3.3	Propositions de solutions alternatives au projet.....	15
4.4	Avis techniques sur le projet .....	16
4.4.1	Aménagements d'infrastructures/mesures d'exploitation complémentaires .....	16
4.4.2	Autres solutions proposées.....	18
4.4.3	Circulations .....	19

## Sécurisation du passage à niveau n°22 à Thann - Bilan de la concertation publique

---

4.4.4	Aménagement de la gare de Thann .....	21
4.4.5	Passage des poids lourds .....	21
4.4.6	Intermodalité et modes doux.....	22
4.4.7	Niveau d'études .....	22
4.5	Coûts et financement du projet .....	23
4.6	Impacts sur l'habitat et le foncier .....	23
4.7	Autres remarques sans liens directs avec le projet.....	24
5	Conclusions et orientations retenues .....	25
6	Engagements du Maître d'ouvrage pour la suite des études .....	26

# 1 Projet de sécurisation du passage à niveau n° 22 à Thann

## 1.1 Présentation du projet

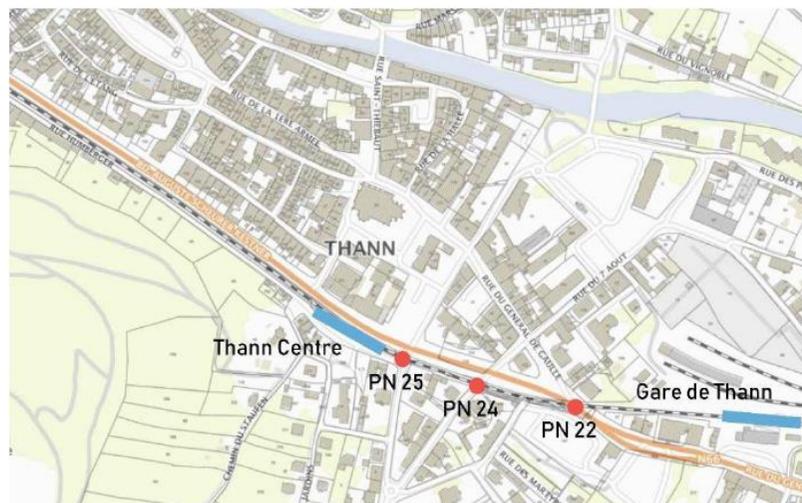
La vallée de la Thur se situe dans le département du Haut-Rhin (68), à une vingtaine de kilomètres de Mulhouse.

La vallée se resserre au niveau de Thann et la ville constitue donc un passage obligé pour rejoindre la plaine d'Alsace.

Ce relief particulier impose également un regroupement de deux axes de communication très fréquentés sur un même tracé :

- ✓ La Route Départementale 1066 (ancienne RN66), également appelée axe européen n°E512, reliant Mulhouse et Remiremont et permettant une traversée des Vosges au niveau du Col de Bussang : 17 100 véhicules empruntent cet axe quotidiennement au niveau de Thann.
- ✓ La voie ferrée reliant Mulhouse à Kruth en passant par Thann, sur laquelle circulent des TER et des tram-trains : 103 trains par jour desservent la ligne jusqu'à la gare de Thann dont 76 trains par jour qui permettent d'aller jusqu'à la gare de Kruth.

Le croisement de ces deux axes de communication s'effectue au niveau du passage à niveau n°22 qui est situé à proximité du centre-ville de Thann mais qui est particulièrement rapproché des PN n° 24 et 25 ainsi que des arrêts Thann Gare et Thann Centre.



Localisation des passages à niveau présents dans le centre de la commune de Thann (image : TTK)

## Sécurisation du passage à niveau n°22 à Thann - Bilan de la concertation publique

Le PN22, de par sa position géographique et des forts trafics ferroviaires et routiers le traversant, provoque des engorgements importants de la RD 1066 en heures de pointe, une dégradation de la qualité de l'air au centre-ville et l'exaspération des usagers qui empruntent cet axe.

Ce passage à niveau est considéré comme préoccupant et est inscrit au programme de sécurisation national depuis 2012 compte tenu de son moment (nombre de véhicules traversant le PN multiplié par le nombre de trains) supérieur à 1 million.

Depuis les années 80, plusieurs solutions ont été étudiées afin de lever le « verrou » constitué par le PN22. Celles-ci consistaient en la réalisation de dénivellations en place ou de déviations intégrant la création de tunnels. Les montants estimés et les contraintes techniques et environnementales de ces solutions n'ont pas permis à l'époque de mener à bien l'un de ces projets.

Pour les mêmes raisons, le Gouvernement a décidé, en 2017, de ne pas proroger la déclaration d'utilité publique de l'opération de déviation de Bitschwiller-les-Thann/Willer-sur-Thur mais a ensuite passé commande à la DREAL Grand Est pour la réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité technique et financière d'une dénivellation du passage à niveau n°22 à Thann. Ces études, achevées à la fin de l'été 2020, ont permis d'effectuer une analyse technique de 9 variantes et une analyse comparative multi-critères.

A l'issue des premières réunions de présentation aux élus de la Collectivité européenne d'Alsace en début d'année 2021, deux variantes ont été sélectionnées pour être présentées aux élus de la vallée puis lors de la phase de concertation :

- ✓ la variante en place ;
- ✓ le passage inférieur sous la gare.

### 1.2 Objectifs du projet

Les principaux objectifs de la sécurisation du PN22 à Thann sont les suivants :

- ✓ sécuriser le passage à niveau n°22 par la création d'un ouvrage dénivelé : la séparation des flux routiers et ferroviaires renforcera la sécurité et fluidifiera la circulation sur la RD 1066 ;
- ✓ réduire la gêne occasionnée par la RD 1066 : le passage de la route en souterrain réduira les nuisances sonores, la levée de la congestion améliorera la qualité de l'air (moins de pollution) et les shunts sur les voies urbaines seront évités ;
- ✓ maintenir l'itinéraire de convois exceptionnels ;
- ✓ permettre des opportunités d'aménagement pour la commune, pour des projets urbains ou de mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons).

## 2 La concertation

### 2.1 Le contexte juridique

L'article L103-2 du code de l'urbanisme prévoit que « tout projet ou opération d'aménagement modifiant de façon substantielle le cadre de vie, notamment en affectant l'environnement ou l'activité économique, doit faire l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de son élaboration, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. »

L'article R103-1 précise quant à lui les projets concernés par cette obligation : « toute réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants. »

Au regard de l'avancement actuel des réflexions sur la sécurisation du passage à niveau n°22, la commission permanente de la Collectivité européenne d'Alsace a délibéré le 20 juin 2022 (délibération n° CD-2022-3-15-1) pour engager la procédure de concertation préalable prévue par l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

La délibération a permis de fixer les objectifs et les modalités de la concertation qui devra prévoir :

- ✓ une exposition publique d'une durée de 4 semaines dans la commune de Thann avec mise à disposition de registres pour recueillir l'avis de la population;
- ✓ une réunion publique (date et lieu à convenir ultérieurement).

La commune de Thann a également délibéré favorablement sur les modalités d'organisation de la concertation en date du 26 avril 2022.

### 2.2 Objectifs de la concertation

La concertation a pour objectifs de :

- ✓ présenter aux habitants, associations et autres personnes concernées, l'état d'avancement des réflexions en leur présentant les deux variantes envisagées dans le cadre de cette opération ;
- ✓ apporter des éléments de réponses à leurs préoccupations ;
- ✓ prendre connaissance de leurs éventuelles observations.

### 2.3 Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 26 septembre au 31 octobre 2022, soit pendant une période de 5 semaines.

Durant cette période, deux expositions publiques du projet ont été installées sur deux sites :

- ✓ la mairie de Thann, 9 place Joffre 68800 Thann
- ✓ la communauté de communes de Thann-Cernay, 3a rue de l'industrie 68704 Cernay

Dans ces deux endroits, des registres ont été mis à la disposition du public pour recueillir les observations des visiteurs.

L'exposition reposait sur :

- ✓ 10 panneaux d'explication du projet ;
- ✓ un film de présentation générale du projet ;
- ✓ deux films d'animation 3D permettant une meilleure visualisation des deux variantes.

Enfin, une réunion publique a été organisée le jeudi 6 octobre 2022 à 18h à la salle du relais culturel, 51 rue Kléber à Thann.

Une présentation a été réalisée à cette occasion et un temps d'échange a permis de clarifier certains points et de répondre aux interrogations des personnes présentes.

Cette réunion était animée par :

- ✓ Monsieur Gilbert Stoeckel : Maire de Thann et Vice-Président de la communauté de communes ;
- ✓ Madame Annick Luttenbacher : Conseillère d'Alsace ;
- ✓ Monsieur Raphaël Schellenberger : Député de la 4<sup>ème</sup> circonscription du Haut-Rhin et Conseiller d'Alsace.

Les documents produits pour expliquer le projet (panneaux d'expositions et films) ont été mis à disposition du public à partir du 4 octobre 2022 sur le site internet de la Collectivité européenne d'Alsace ([www.alsace.eu](http://www.alsace.eu)), avec un lien vers le site info chantier de la collectivité (<https://infochantiers.alsace.eu/>).

Une adresse mail spécifique a également été créée spécifiquement pour recueillir les remarques du public ([securisationpn22@alsace.eu](mailto:securisationpn22@alsace.eu)).

**ALSACE** Collectivité européenne

**RD 1066 À THANN**  
SÉCURISATION DU PASSAGE À NIVEAU N° 22  
Concertation publique du 26 septembre au 31 octobre 2022

### Le projet en quelques mots

La ville de Thann, passage obligé pour entrer ou sortir de la vallée de la Thur, est traversée à la fois par la RD 1066 (ex-RN 66) et par la voie ferrée Mulhouse-Kruth. Ces deux axes se croisent au passage à niveau n° 22, en plein cœur de ville.

En raison des forts trafics routiers et ferroviaires et de la configuration complexe des lieux, le franchissement du passage à niveau n° 22 connaît les problèmes que constituent allongement des temps de parcours, reports de trafic (surtout sur des voies urbaines), dangers de croisement, collisions et piétons.

Un aménagement est aujourd'hui à l'étude pour résoudre ces difficultés. Il permettra de décaler l'intersection entre la RD et la voie ferrée et ainsi de sécuriser le passage à niveau. Les premiers résultats des études et deux variantes de tracé sont présentées au public lors de la concertation.

#### LA SITUATION DU PROJET

Localisation du passage à niveau n° 22 de Thann

Le PN n° 22 de Thann

#### OÙ EN SOMMES-NOUS ?

2020-2021 : études avant-diagnostics de territoire, enjeux et objectifs du projet, variantes d'aménagement

26 septembre au 31 octobre 2022 : concertation publique au titre de l'article 1025 du Code de l'Urbanisme

Fin 2022 : début de la concertation

2023-2024 : choix d'une variante, approfondissement des études sur la variante retenue et engagement des procédures réglementaires de déclaration d'utilité publique.

#### QUI PILOTE LE PROJET ?

La Collectivité européenne d'Alsace est en charge de ce projet.

Elle travaille en étroite collaboration, au sein du comité de pilotage, du comité de suivi et du comité technique, avec le Préfet du Haut-Rhin, les élus du territoire, le conseil de Thann, la Communauté de communes de Thann-Cernay, la Région Grand Est et la SNCF.

Améliorer l'accès à la vallée de la Thur pour ses habitants et ses entreprises, faciliter votre vie de tous les jours, nous tient particulièrement à cœur.

Les élus de la Collectivité européenne d'Alsace ont fait du projet de sécurisation du passage à niveau n°22 à Thann une priorité et ont obtenu un consensus politique aux niveaux local, départemental, régional et même national sur deux variantes de projet.

Fortement impliqués dans ce projet, nous souhaitons qu'il réponde aux besoins de tous, de l'utilisateur de sa voiture personnelle pour son trajet domicile-travail, aux piétons et aux cyclistes, des usagers du passage à niveau aux entreprises et aux collectivités locales.

C'est pourquoi il convient d'informez le public et de recueillir ses avis au travers de cette concertation pour laquelle, nous n'en doutons pas, vos retours seront riches et nombreux. »

Fabrice Sibry  
Président de la Collectivité européenne d'Alsace

**1**

## Sécurisation du passage à niveau n°22 à Thann - Bilan de la concertation publique

Enfin, il était également possible de transmettre des observations par écrit à l'adresse suivante : Collectivité européenne d'Alsace - Direction des routes, des infrastructures et des mobilités, Place du Quartier Blanc, 67964 Strasbourg Cedex 9.

Les lieux et horaires des expositions ont été communiqués par voie de presse et des affiches ont été mises en place dans les communes environnantes afin de rappeler les dates de la concertation et de la réunion publique. L'information a également été diffusée via les réseaux sociaux.

Les modalités de la concertation décidées en commission permanente du 20 juin 2022 ont été pleinement respectées.

### 2.4 Les dispositifs d'information et d'expression du public

#### 2.4.1 Les supports de présentation du projet

Une exposition de 10 panneaux A0 ainsi qu'une borne interactive (permettant de diffuser les 2 films explicatifs) ont été mis à la disposition du public dans les locaux de la mairie de Thann et dans ceux de la communauté de communes de Thann-Cernay.

Ils étaient également disponibles en consultation et téléchargement sur le site [www.alsace.eu](http://www.alsace.eu)

Cette exposition a ainsi permis de présenter :

- ✓ le contexte du projet et la problématique liée au passage à niveau n°22 ;
- ✓ les objectifs du projet et les solutions envisageables ;
- ✓ la présentation des deux variantes envisagées : variante en place et variante sous gare ;
- ✓ les modalités permettant aux personnes d'exprimer leurs avis.

#### 2.4.2 Informations par voie de presse

Cette concertation a ensuite fait l'objet d'un article de presse dans les Dernières Nouvelles d'Alsace et d'un titre dans le journal télévisé de BFM Alsace.

**ALSACE** Collectivité européenne  
**RD 1066 À THANN**  
SÉCURISATION DU PASSAGE À NIVEAU N° 22  
Concertation publique du 26 septembre au 31 octobre 2022

**C'est le moment de donner votre avis !**  
La Collectivité européenne d'Alsace et les partenaires du projet souhaitent recueillir l'avis de la population, riverains, usagers, acteurs du territoire, sur les différents composants du projet : les enjeux identifiés, l'opportunité et les objectifs ainsi que, bien sûr, les variantes d'aménagement étudiées.

Le projet n'est pas arrêté et votre avis compte, particulièrement pour le choix entre les deux variantes, dont les effets sont comparés. N'hésitez pas à vous exprimer avec les moyens présentés ci-dessous.

Le bilan de la concertation éclairera la décision de la Collectivité européenne d'Alsace et des partenaires du projet sur une variante à retenir, et à approfondir dans la suite des études.

Inscrivez votre contribution sur les registres de concertation mis à votre disposition aux côtés des expositions du 26 septembre au 31 octobre 2022 en mairie de Thann et au siège de la Communauté de Communes de Thann-Cernay.

Participez à la réunion publique ouverte à tous, organisée à Thann le 6 octobre 2022 à 18h, à la Salle Réalis Culturel 51 rue Kliber 68 800 Thann

Adressez-nous un courrier : Collectivité européenne d'Alsace Direction des routes, des infrastructures et des mobilités Place du Quartier Blanc 67964 STRASBOURG CEDEX 9

Adressez-nous un courrier : securisationn22@alsace.eu

**LA PLACE DE LA CONCERTATION DANS LE PROCESSUS DE DÉCISION**

Variantes proposées à la concertation → Informations, échanges et recueil des avis du public (CONCERTATION PUBLIQUE) → BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE → DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR UNE VARIANTES, SUR LA BASE DU BILAN → FOURNITURE DES ETUDES SUR LA VARIANTES RETENUE

10

### 3 Expression du public

La concertation a permis de mobiliser les personnes suivantes :

- ✓ Environ **50 personnes** ont assisté à la réunion publique ;
- ✓ **29 personnes** ont fait part de leurs observations dans le registre de la commune de Thann ;
- ✓ **1 personne** a formulé une observation dans le registre de la communauté de communes de Thann-Cernay ;
- ✓ **62** courriels ont été réceptionnés via l'adresse : [securisationpn22@alsace.eu](mailto:securisationpn22@alsace.eu) ;
- ✓ **4** courriers ont été reçus par la CeA

Les personnes qui se sont exprimées ont pu ainsi aborder plusieurs aspects du projet dans leurs avis.

Après avoir analysé les différents retours, il s'est avéré que quelques personnes se sont exprimées plusieurs fois :

- ✓ 2 personnes ont envoyé plusieurs courriels identiques ;
- ✓ 3 personnes ont envoyé une contribution par courrier à l'Hôtel de la Collectivité européenne d'Alsace : ce courrier a également été envoyé par courriel ;
- ✓ 2 personnes se sont exprimées sur le même sujet en réunion publique puis par courriel.

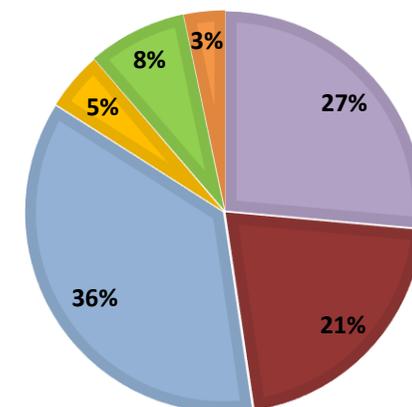
Pour la suite de l'analyse, ces avis n'ont été comptabilisés qu'une seule fois.

**Au total 220 observations** ont pu être recensées au travers des différentes contributions. Elles ont été regroupées en 6 grandes thématiques :

- ✓ L'expression d'une **préférence par rapport à l'une des 2 variantes** présentées : 56 contributions ;
- ✓ La **communication** autour du projet : 10 contributions ;
- ✓ La **fonction/pertinence** du projet : 53 contributions ;
- ✓ Les **impacts** du projet (financiers et fonciers) : 17 contributions ;
- ✓ Les **avis et questions techniques** : 77 contributions ;
- ✓ Les **autres questions, remarques** plus ou moins en relation avec le projet : 7 contributions.

#### GRANDS THÈMES ABORDÉS

- Positionnement /variantes
- Fonction du projet
- Avis techniques
- Communication
- Impacts du projets



### 4 Les observations recueillies

#### 4.1 Positionnement par rapport aux variantes envisagées

Plusieurs personnes ont exprimé leur préférence envers l'une ou l'autre des variantes envisagées.

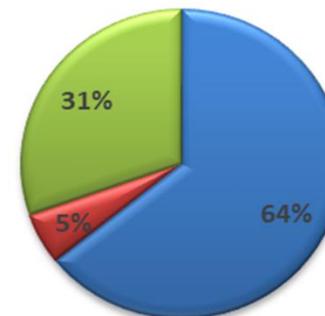
- Ainsi 36 personnes se disent favorables à la variante passage inférieur sur place.  
Ces contributions mettent en avant les bénéfices engendrés par :
  - ✓ la suppression de 3 PN et des feux tricolores de la RD1066 ;
  - ✓ la sécurisation du PN22 ;
  - ✓ la séparation des flux vers la vallée et des flux vers le centre-ville de Thann (solution favorisant le désenclavement de la haute vallée) ;
  - ✓ les opportunités pour Thann en termes de mobilités douces et d'esthétique (entrée de ville plus paysagée) ;
  - ✓ la réduction de la pollution atmosphérique.

Cette variante est aussi jugée "plus raisonnable et de bon sens" en comparaison à la variante sous gare qui, plus onéreuse, est considérée comme moins efficace pour lever la congestion (ne supprime pas les feux tricolores, reporte les flux locaux sur les PN24 et 25, ...).

Il est à noter que parmi ces 36 observations, 2 personnes sont conscientes que la période de travaux pourra être complexe à mettre en place et contraignante pour les circulations dans Thann avec des impacts économiques potentiels sur les commerces.

- Toujours par rapport à la variante en place, 3 observations sont très défavorables à cette solution :
  - ✓ 1 de ces observations considère qu'il s'agit d'un "saccage urbain" avec un impact foncier sur des bâtiments remarquables (l'ancien bâtiment de la communauté de communes de Thann, une habitation abritant des médecines libérales et son chalet remarquable, ainsi que l'Hôtel des impôts).

#### Positionnement / variantes



- Passage inférieur en place (avis favorables)
- Passage inférieur en place (avis défavorables)
- Passage inférieur "sous Gare" (avis favorables)

#### Réponse du maître d'ouvrage

*S'agissant d'un projet situé en milieu urbain, des acquisitions foncières et des démolitions seront nécessaires pour la réalisation des aménagements envisagés.*

*Les études détaillées qui seront réalisées dans les prochaines années permettront d'optimiser le projet afin de limiter les impacts fonciers au maximum.*

*Concernant la phase de travaux, la Collectivité européenne d'Alsace travaille actuellement sur un phasage qui permettra de :*

- *limiter au maximum les nuisances ;*
- *maintenir les échanges entre le Nord et le Sud de Thann ainsi que l'accès à la gare SNCF et aux différents commerces.*

De plus, avec la coupure des rues Kléber et du 7 Août, le projet dégrade les liaisons entre les différents quartiers Nord et Sud de Thann. Le giratoire de cette variante risque également de ralentir la circulation et d'être un point noir pour le trafic.

- ✓ Une observation juge la trémie « inesthétique ».
- Enfin 14 observations sont favorables à la variante « passage sous gare » : selon elles, cette solution :
  - ✓ assurerait une meilleure fluidité (notamment pour les usagers venant de la haute vallée), avec un minimum de croisements avec la voirie urbaine ;
  - ✓ apporterait une plus grande sécurité pour les voitures et les piétons ;
  - ✓ impacterait moins la circulation pendant les travaux ;
  - ✓ est jugée "moins inesthétique" que la variante passage inférieur sur place.

### Réponse du maître d'ouvrage

Actuellement le croisement entre la RD 1066 et les rues du 7 Août et Kléber est géré par des carrefours à feux.

Au vu de la fréquentation de la RD 1066 (17 100 véhicules jours) et de la voie ferrée (76 trains par jours), la circulation entre le Nord et le Sud de Thann est compliquée notamment en heures de pointes.

La variante en place proposée regroupera les flux locaux au niveau d'un seul passage à niveau sans avoir les nuisances liées au transit sur la RD 1066.

La gestion ferroviaire sera également simplifiée avec un temps de fermeture des barrières plus court.

Enfin, les flux inter-quartiers Nord-Sud de Thann seront prioritaires afin d'éviter des blocages de véhicules sur le passage à niveau.

A noter enfin que les variantes proposées constituent des principes d'aménagement, et que certains points sont encore susceptibles d'évoluer au cours des études futures, en particulier par exemple la gestion des flux en surface avec le carrefour giratoire qui pourrait être remplacé par un carrefour en croix plus classique, en donnant priorité aux flux les plus importants à savoir ceux traversant le PN.

### Réponse du maître d'ouvrage

En phase chantier, la variante « passage sous gare » impactera moins la circulation routière car les travaux, et en particulier ceux de la trémie, seront en partie réalisés hors circulation au Nord de la gare sur une emprise SNCF.

A la différence de la variante en place, les trains ne pourront plus desservir la gare SNCF de Thann dans cette phase.

En terme de fluidité, le fait de garder les feux routiers au niveau des rues Kléber et du 7 Août pourra engendrer des remontées de files en sortie de trémie pour les véhicules circulant en direction de la vallée.

### 4.2 Les avis concernant la communication autour du projet

10 avis ont été exprimés par rapport à la communication autour du projet.

- Tout d'abord, deux 2 acteurs locaux demandent à être associés plus étroitement au projet :
  - ✓ la communauté de communes de la Vallée de Saint-Amarin, par la voix de son président, souhaite être associée plus étroitement à la construction du projet car ses habitants subissent au quotidien les nuisances liées à l'engorgement de la RD 1066 ;
  - ✓ l'association Cadres Thur-Doller souhaite également être consultée bien en amont afin de pouvoir donner son avis sur les liaisons cyclistes proposées.

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*Les phases d'études à venir permettront d'approfondir techniquement le projet.*

*Cette phase sera l'occasion de construire le projet avec l'ensemble des acteurs locaux et en particulier avec les communes de la haute vallée et les différentes associations.*

- Une remarque a été exprimée sur le dispositif de communication mis en place dans le cadre de la concertation :
  - ✓ interrogation sur le faible nombre de personnes présentes lors de la réunion publique (50 personnes alors que le projet concerne plus de 20 000 habitants) ;
  - ✓ la page internet de la Collectivité européenne d'Alsace a été jugée trop lacunaire, les deux projets sont décrits en deux phrases ;
  - ✓ la présentation exposée en mairie de Thann aurait pu être disponible en PDF ;
  - ✓ les horaires de la mairie pour aller voir l'exposition ont été jugés trop restrictives pour les personnes actives, ces horaires auraient pu être mieux affichées ;
  - ✓ les documents auraient pu être intégrés au site de la ville de Thann.

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*La date de la réunion publique a été communiquée en amont par voie de presse puis sur les affiches présentes à Thann et dans les communes avoisinantes. La réunion publique a par ailleurs été riche en questions et réactions sur le projet.*

*La page internet de la Collectivité européenne d'Alsace proposait une description succincte du projet avec un lien permettant de télécharger la présentation exposée et les films associés.*

- Deux observations concernaient les documents graphiques (plans et vidéos) mis à disposition pour la compréhension du projet avec notamment des difficultés pour bien se repérer (manque de détails et vues 3D artificielles) ;
- Enfin 4 contributions constituent des remerciements pour permettre au public de s'exprimer sur le projet.

### *Réponse du maître d'ouvrage*

*Les vidéos 3D présentées dans le cadre de la concertation intégraient la modélisation de bâtiments remarquables (gare SNCF, collégiale) qui devaient permettre de pouvoir situer le projet par rapport à son environnement proche.*

*Dans cette même optique, les photos montages ont été réalisées à partir de prises de vues drones pour être plus claires.*

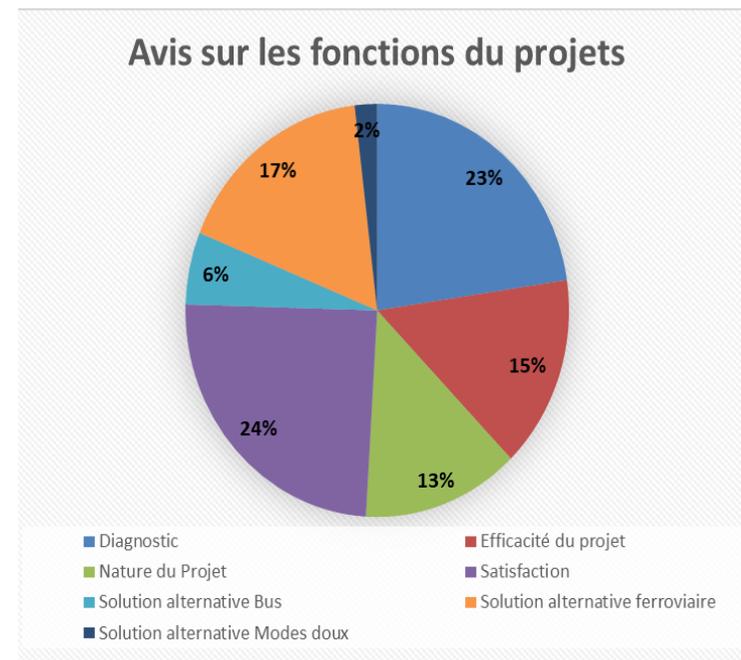
*Pour les prochains phases d'études, une attention particulière sera apportée pour que les plans soient bien lisibles et compréhensibles par tous.*

### 4.3 Les avis concernant la fonction et la pertinence du projet

53 avis se sont exprimés sur la fonction même du projet et sur sa pertinence ; ainsi les différentes contributions permettent de connaître le ressenti des habitants sur le diagnostic qui est à l'origine des études mais également sur l'efficacité et la nature du futur projet proposé.

#### 4.3.1 Etat des lieux et diagnostic

- Tout d'abord, 5 observations émanent d'usagers de la route départementale 1066, réalisant principalement des trajets domicile-travail, et qui témoignent de la grande difficulté qu'ils ont à emprunter cet itinéraire.  
Les contributeurs jugent cette situation « intenable », rappellent que cela dure depuis plusieurs années et qu'une solution est attendue de longue date.
- 4 autres observations constatent la faible fréquentation des trains et s'interrogent en parallèle sur leur fréquence élevée qui contribue à allonger les temps quotidiens de fermetures de barrières.



#### Réponse du maître d'ouvrage

La ligne Mulhouse-Kruth est une ligne avec une fréquence de 103 trains quotidiens desservant la gare de Thann puis 76 trains franchissant le PN22. Dans un premier temps, le nombre de trains a donc été réduit après la gare SNCF afin de diminuer le temps de fermeture des barrières au droit du PN22.

Le taux de fréquentation des trains est variable au cours de la journée mais cette ligne est fortement empruntée. Les derniers comptages BVA réalisés sur l'intégralité de la ligne TER et tram-train datant de 2019 font état de 14 143 voyages (montées + descentes) par jour.

Les congestions constatées en heures de pointes sont donc engendrées par des fréquentations importantes à la fois ferroviaires et routières.

- 3 observations interrogent sur la réalité de la dangerosité du PN22 et sur le nombre d'accidents relevés dans les dernières années à cet endroit.

### 4.3.2 Nature du projet

- 6 considèrent que les variantes envisagées sont des projets « tout-routier » :
  - ✓ le projet qui semble encourager l'usage de la voiture ne paraît pas être en phase avec les enjeux climatiques et de sobriété énergétique, et accentuera les coupures urbaines ;
  - ✓ l'association Thur Ecologie Transport demande que soit étudiée au préalable l'optimisation préalable de la ligne de train, la gratuité du train et la création de parkings de covoiturage. Enfin la trémie pourrait plutôt être étudiée pour le passage des trains.
- 1 observation du Conseil de développement du Pays Thur-Doller considère que le projet ne répond pas aux enjeux de la vallée et doit s'inscrire dans un schéma plus global et complet d'aménagement sur l'ensemble de la vallée.
- Enfin, 13 observations apportent leur soutien au projet et soulignent qu'il permettra de fluidifier l'ensemble de la circulation dans la vallée, qu'il renforcera l'usage des modes doux, qu'il renforcera l'attractivité de la vallée et qu'il diminuera la pollution.
- Une observation relève qu'on propose "pour la première fois de faire sauter le verrou ferroviaire de l'agglomération Thannoise" ; il est également attendu une réalisation rapide désormais et des questions sont posées sur le calendrier.

#### Réponse du maître d'ouvrage

*Les données 2022 fournies par la SNCF font état de 9 heurts contre les équipements du passage à niveau entre 2012 et 2021 (3 avec des poids lourds, 4 avec des véhicules légers et 2 non identifiés).*

*Sur la même période aucun accident corporel n'est à déplorer.*

*Le PN22 est considéré comme préoccupant car il a un moment supérieur à 1 000 000 (trafic routier multiplié par le trafic ferroviaire).*

*A ce titre ce passage à niveau est inscrit dans la liste du programme de sécurisation nationale des passages à niveau.*

#### Réponse du maître d'ouvrage

*Le projet de sécurisation du PN22 apportera certes une réponse à la congestion routière mais permettra également un apaisement des circulations à Thann notamment pour les échanges entre le Nord et le Sud de la commune.*

*Un soin tout particulier sera également apporté aux mobilités douces et à la sécurisation de l'itinéraire pour les piétons/cyclistes, itinéraire aujourd'hui peu sécurisant.*

*Par ailleurs, dans le cas de la variante en place, le fonctionnement ferroviaire serait également simplifié avec la gestion d'un seul passage à niveau contre 3 actuellement.*

*Le projet doit également s'accompagner de mesures qui permettront de ne pas reporter la congestion actuelle sur d'autres carrefours, mais également de projets portés par des tiers qui amélioreront la situation pour les circulations ferroviaires et routières (optimisation de la gestion ferroviaire, parking P+R ou aires de covoiturage).*

### 4.3.3 Propositions de solutions alternatives au projet

Les solutions alternatives répertoriées dans ce chapitre sont des solutions proposées en remplacement des variantes présentées et non en accompagnement de celles-ci.

- 3 observations font valoir leur préférence pour une solution de transport en bus électriques, de Mulhouse à Kruth ou pour desservir la haute vallée. Cette solution alternative est proposée parce que le coût des variantes est perçu comme très élevé. Cela impliquerait de fermer la ligne ferroviaire dont la fréquentation est jugée insuffisante.
  
- 9 observations préconisent une solution ferroviaire :
  - ✓ en améliorant l'exploitation de la voie et en limitant les arrêts (voire en les alternant) ;
  - ✓ en renforçant l'attractivité du train (le budget alloué au projet pourrait servir à rendre le train gratuit) ;
  - ✓ en stoppant les TER à la gare de Thann et en prolongeant le tram-train jusqu'à Kruth, solution qui permettrait d'avoir une réglementation plus souple sans passage à niveau (car le tram-train fonctionnera en mode urbain, sans barrière, comme au centre de Mulhouse) ;
  - ✓ en supprimant l'arrêt Thann-Centre et en créant un P+R à Bitschwiller-les-Thann.
  
- 1 observation concerne le remplacement des trains (faiblement fréquentés) par des bus au GPL jusqu'à Vieux-Thann où serait implanté un relai P+R.

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*La ligne Mulhouse-Kruth est fortement utilisée, démontrant que le service ferroviaire a un véritable intérêt pour la desserte de la vallée.*

*En complément de l'offre ferroviaire existante, la mise en place de petites navettes de type électrique pourrait proposer un service continu de rabattement sur les stations de tram-train. Ce renforcement de desserte locale permettrait de minimiser le tout voiture dans les villages non desservis par la ligne ferroviaire.*

*Ce point pourra faire l'objet d'une concertation entre les autorités compétentes en accompagnement de l'opération de dénivellement du PN22.*

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*Un des objectifs du projet est de pouvoir faire cohabiter les circulations ferroviaires et routières sans les opposer.*

*En compléments du projet, l'attractivité du train pourrait être améliorée, mais il s'agit, comme les mesures de limitation ou de suppression de certains arrêts, de questions qui sont de la compétence de la région Grand Est et de la SNCF.*

*La réglementation tram est effectivement plus souple que la réglementation TER, et le fait de ne faire franchir le PN22 que par des tram-trains permettrait effectivement d'avoir un fonctionnement du carrefour plus souple, mais cela nécessiterait des investissements ferroviaires importants pour électrifier la fin de la ligne de l'arrêt Thann Saint Jacques jusque Kruth.*

*Enfin, dans l'optique de réduire le flux de circulation au niveau de Thann, la création d'un parking relais P+R a été envisagé dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet. Il a été positionné en amont dans la vallée, au niveau de la zone commerciale du Kerlenbach, afin de ne pas saturer le secteur de la gare de Thann en voiture et afin de permettre aux usagers du haut de la vallée de rejoindre un point multimodal aisément et hors des points de congestion existants.*

### 4.4 Avis techniques sur le projet

#### 4.4.1 Aménagements d'infrastructures/mesures d'exploitation complémentaires

Contrairement aux observations formulées dans le chapitre précédant sur les solutions alternatives bus, ferroviaire ou modes doux, les contributeurs qui se sont exprimés ici ne sont pas opposés au projet mais questionnent ou proposent des mesures en complément du projet.

- En premier lieu, 2 observations pointent l'importance de maintenir la ligne ferroviaire et le tram-train.
- 9 observations portent sur l'amélioration de l'exploitation ferroviaire ou l'évolution du service ferroviaire pour réduire le temps de fermeture des barrières du PN22 :
  - ✓ plusieurs avis proposent la suppression de l'arrêt de Thann Centre (et création du terminus à Thann Gare) ;
  - ✓ proposition de suppression de trains, notamment pendant les heures creuses ;
  - ✓ proposition de réduction du nombre de trains vides en attente entre Thann Gare et Thann Saint-Jacques ;
  - ✓ proposition de modifications des priorités routières au passage du PN22 (priorité à la route perpendiculaire à la RD).
- Une observation propose d'aménager un doublement de la voie ferrée entre Thann et Vieux-Thann.

#### Réponse du maître d'ouvrage

*Un des objectifs du projet est de pouvoir faire cohabiter les circulations ferroviaires et routières sans les opposer.*

*En compléments du projet, l'attractivité du train pourrait être améliorée, mais il s'agit, comme les mesures de limitation ou de suppression de certains arrêts, de missions du ressort de la région Grand Est et de la SNCF.*

#### Réponse du maître d'ouvrage

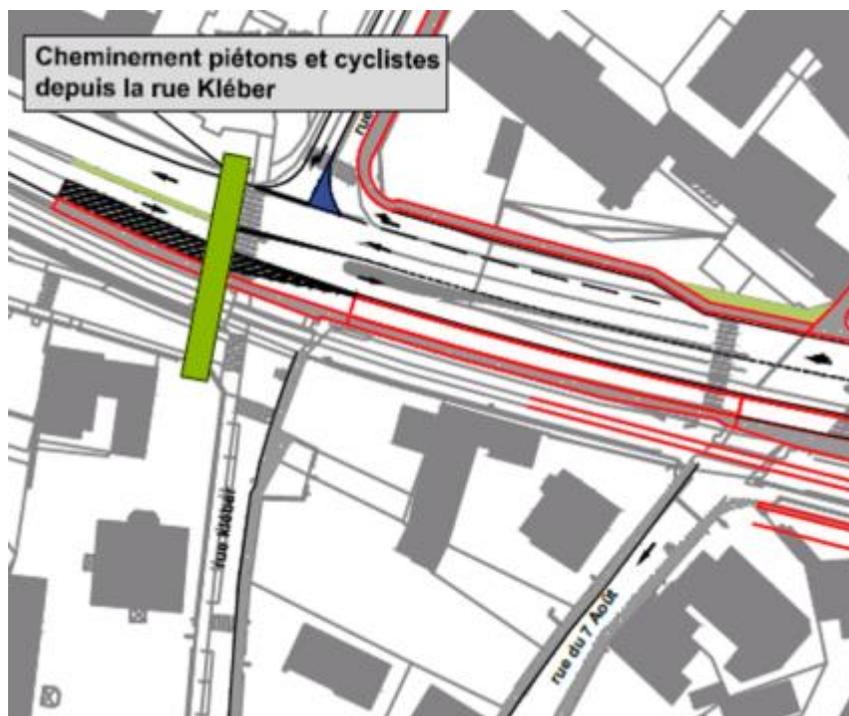
*La ligne n° 130000 reliant Lutterbach à Kruth est aujourd'hui exploitée en voie unique. Il existe quelques voies d'entrecroisement dans certaines gares permettant aux trains de se croiser à différents niveaux de la ligne.*

*Ces aménagements sont actuellement peu nombreux et insuffisants par rapport au linéaire total et le moindre incident technique entraîne des retards en cascade. Ceci n'encourage pas le report modal, objectif recherché afin de diminuer le trafic routier sur la RD 1066.*

*Dans les études d'accompagnement du projet, il a été étudié la possibilité de rajouter des entrecroisements dans certaines gares (Oderen, Bitschwiller-les-Thann, Ranspach et Vieux-Thann) afin de mieux absorber les incidents en ligne sans trop perturber le reste de la circulation ferroviaire. Néanmoins ce type de projet est du ressort de la SNCF.*

## Sécurisation du passage à niveau n°22 à Thann - Bilan de la concertation publique

- Plusieurs observations pointent la nécessité de maintenir des liaisons piétonnes entre les arrêts Thann Gare et Thann Centre ;
- 1 observation (AUTSA) souhaite le maintien de la traversée piétonne de la voie ferrée au droit de la rue Kléber, le maintien d'une traversée piétonne de la RD 1066 au croisement avec la rue Kléber et des feux stoppant les véhicules.



Localisation du cheminement piétonnier et cycliste depuis la rue Kléber

### Réponse du maître d'ouvrage

Pour tenir compte de ces observations, le projet a été adapté et intègre maintenant un passage sous-terrain (cycliste et piétonnier) qui permettra une liaison douce entre le Nord et le Sud de Thann et la desserte de l'arrêt Thann-Centre depuis la rue Kléber.

Ci-dessous figure la localisation de ce projet d'aménagement.

Un travail plus global concernant les liaisons piétonnes et cyclistes sera également engagé avec la Ville de Thann dans les prochaines phases d'études.

Cette prochaine phase sera aussi l'occasion de consulter les associations liées à la promotion et au développement des modes doux.

### 4.4.2 Autres solutions proposées

En lieu et place de la réalisation des deux variantes présentées, certaines contributions formulent d'autres propositions d'infrastructures afin de répondre aux enjeux de la vallée.

- 4 observations préconisent des aménagements routiers plus ambitieux comme le contournement de Thann, de la vallée ou encore la traversée de Thann en passage inférieur.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Plusieurs variantes ont déjà été envisagées dans le cadre d'études antérieures. Ces études portaient non seulement sur la dénivellation du PN22 par la création d'une trémie en lieu et place du PN actuel, mais également sur des fuseaux d'opportunité de déviation de Thann et Vieux Thann, dans un vaste périmètre compris entre Cernay, Bitschwiller-les-Thann, Roderen et Aspach le Bas.

Sur les neuf variantes proposées initialement, seulement trois ont été retenues dans les études antérieures. Dans ces dernières, les déviations présentaient un itinéraire de 4 à 9 kilomètres chacune, dont 2,5 à 3,2 kilomètres de tunnels. D'autre part, les coûts associés ont été évalués entre 200 et 270 millions d'euros (valeur 2012).

Compte tenu des impacts environnementaux de ces variantes et des coûts associés, ces projets n'ont pas été poursuivis.

- 6 observations concernent l'aménagement de la voie ferrée ou interrogent sur ces solutions :
  - ✓ dénivellation de la voie ferrée ;
  - ✓ navette enterrée automatique entre les deux gares (Thann Gare et Thann Centre).

#### Réponse du maître d'ouvrage

Les études d'opportunité réalisées en 2020 ont également porté sur l'enfouissement de la voie ferrée sur les communes de Thann et Vieux-Thann afin de permettre la suppression de 8 PN.

Dans cette solution, il est proposé d'enfouir la ligne entre les stations Vieux-Thann ZI et Thann Saint-Jacques.

Cette solution reviendrait à réaliser un tunnel de 3 km qui nécessiterait de fermer la ligne pendant plusieurs années. Le coût de cette variante a été estimée à plus de 500 millions d'euros.

De plus, la zone de travaux serait dans le périmètre de risque technologique de l'usine Tronox rendant ce projet compliqué voire impossible à réaliser (aspect réglementaire non étudié dans le détail au stade actuel).

### 4.4.3 Circulations

19 observations analysent les effets du projet sur la circulation automobile dans Thann :

- 7 observations expriment des doutes sur la fluidification de la RD 1066 avec le projet. Elles indiquent que les difficultés perdureront au niveau du rond-point de Vieux-Thann, aux différents feux de Vieux-Thann, de Bitschwiller-les-Thann ou de Moosch et au passage à niveau de Moosch.
- Constat que les voitures sont bloquées après le PN22 en direction de Mulhouse par différents feux tricolores. La circulation est totalement bloquée en heure de pointe par les 3 feux tricolores en sortie de Vieux Thann, et des doutes sont émis quant à la capacité du nouveau rond-point du barreau de Vieux Thann d'améliorer de façon conséquente ce problème de saturation de la sortie de Thann en direction de Mulhouse.
- 1 interrogation porte sur le risque d'augmentation du transit de poids lourds avec le projet.
- 1 des observations souhaite l'interdiction stricte du transit PL en complément du projet.

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*Un des objectifs principaux liés à la dénivellation du PN22 est de pouvoir apaiser la circulation routière. Toutefois la réalisation de cette opération pourrait engendrer un report de la congestion en amont et en aval du projet.*

*Pour éviter cela, des études d'accompagnement du projet (réalisées en 2020) permettent d'apporter des premières pistes de solutions sur tout le linéaire de la RD 1066 touché en de nombreux points par une congestion en heures de pointe du matin et du soir.*

*Dans le cadre de cette étude 23 croisements ont été étudiés entre les entrées les plus extrêmes des communes de Thann à l'Ouest et Vieux-Thann à l'Est.*

*Enfin, un travail de synchronisation des feux routiers devra être mené afin d'accroître le bénéfice du projet en terme de fluidification.*

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*Les principaux flux de transit PL sont d'ores et déjà interdits pour partie dans la vallée de la Thur.*

*La mise en service de la déviation de Châtenois permettra d'offrir une alternative rapide pour traverser les cols vosgiens et sera l'occasion de mettre en place une politique encore plus restrictive de transit PL dans les cols vosgiens.*

- 2 observations rappellent que le projet a également pour objectif de réduire la pollution pour les habitants de Thann.

### Réponse du maître d'ouvrage

*Un des objectifs du projet est effectivement de réduire la pollution atmosphérique générée notamment par le nombre de véhicules bloqués dans les bouchons.*

*Cet objectif pourrait être atteint en rendant l'offre ferroviaire plus attractive pour encourager le report modal, en réduisant le nombre de poids lourds sur la RD 1066 (durcissement de l'interdiction des flux de transit PL) mais également en réduisant l'immobilisation des véhicules dans la traversée de Thann.*

*L'impact du projet sur la santé et la qualité de l'air fait par ailleurs partie intégrante des études réglementaires obligatoires dans le cadre de l'étude d'impact et du dossier de déclaration d'utilité publique. La Collectivité européenne d'Alsace, avec l'aide de bureaux d'études spécialisés, étudiera donc ce point avec attention.*

- Une des observations pointe la nécessité de disposer d'un autre itinéraire en cas de blocage de la trémie (orage ou accident).
- Des inquiétudes sont également exprimées sur les reports de trafics (et de nuisances), en particulier si la trémie devait être fermée, dans la rue du Général de Gaulle, la rue Humberger, la rue Kléber, la rue du 7 Août et la rue des Martyrs.

### Réponse du maître d'ouvrage

*La trémie sera dimensionnée et équipée pour ne pas être inondée en cas de fortes pluies. Toutefois si la trémie est bloquée temporairement (accident, inondation, ...), le flux circulant sur la RD 1066 devra passer en surface par les rues de Thann.*

*Les études détaillées à venir intégreront ces contraintes et détermineront un itinéraire en cas de blocage complet de la trémie.*

*Pour le cas où un véhicule serait en panne et neutraliserait une seule voie de circulation, des ilots franchissables seront réalisés pour permettre aux autres véhicules de passer sur l'autre voie temporairement avec la mise en place d'une circulation alternée.*

### 4.4.4 Aménagement de la gare de Thann

- 3 observations questionnent ou se positionnent sur l'enjeu de la couture urbaine : proposition de création d'un accès Nord à la gare de Thann-Centre et plus globalement d'une gare ouverte à 360°.

#### Réponse du maître d'ouvrage

*Les deux variantes proposées offrent la possibilité de créer par la suite une ouverture de la gare côté Nord.*

*La gare pourrait aussi devenir traversante avec des passages souterrains permettant de sécuriser l'accès aux quais.*

*Ces aménagements ne sont pas inclus dans l'opération de dénivellement du PN22 car ils sont du ressort de la SNCF.*

### 4.4.5 Passage des poids lourds

- 1 observation a été faite par rapport au passage des poids lourds dans le futur projet :
  - ✓ concernant la hauteur des ouvrages d'art, permettre techniquement le passage de véhicules de hauteur jusqu'à 4m35 ;
  - ✓ permettre la circulation de véhicules de matières dangereuses (en tunnel) et le passage de poids lourds articulés transportant des matières dangereuses (les usines de Thann génèrent ce type de flux) ;
  - ✓ problématique des transports locaux de type poids lourds articulés transportant des matières dangereuses : cas spécifique des échanges entre le Haut-Rhin et les départements limitrophes.

#### Réponse du maître d'ouvrage

*Au stade actuel des études, la trémie envisagée pour les deux variantes présente un gabarit en hauteur de 5m qui permet le passage des poids lourds.*

*De plus la trémie, qui restera d'une longueur inférieure à 250m, ne sera pas soumise à la réglementation qui s'impose pour les tunnels.*

*Les flux locaux et la desserte des entreprises locales pourront être assurés, mais les transports à destination de la Lorraine pourraient à terme être forcés d'emprunter le tunnel Maurice Lemaire selon la réglementation du transit PL dans les cols vosgiens.*

### 4.4.6 Intermodalité et modes doux

- 15 observations concernent les transports en commun et les modes doux et alternatifs, à prendre en compte dans le projet :
  - ✓ 2 préconisations d'aménagements d'intermodalité : aires de covoiturage en amont et en aval du PN22, P+R sur la friche SNCF ;
  - ✓ la majorité des contributions sur ce thème insiste sur la large place à laisser dans le projet pour les modes doux, en anticipant les besoins (à intégrer dès l'amont et en prenant en compte les nouveaux moyens de locomotion comme la trottinette), en soignant l'attractivité et la sécurité des itinéraires ;
  - ✓ 1 observation considère que les liaisons piétonnes actuelles ne sont pas prises en compte dans la variante en place ;
  - ✓ 1 observation (Cadres Thur-Doller) interroge également sur la prise en compte des aménagements modes doux dans le projet.

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*L'intégration des modes doux dans le projet et leur cohérence avec les itinéraires imaginés par les communes seront travaillées dans les études détaillées à venir.*

*Ces études seront co-construites avec les acteurs locaux (communes et associations).*

### 4.4.7 Niveau d'études

- 5 observations portent sur le niveau d'études (et donc le niveau d'information) jugé insuffisant pour se prononcer pleinement à ce stade.
- Dans l'une de ces observations, il est demandé de disposer d'un plan de circulation plus large pour mieux juger des effets du projet.

#### *Réponse du maître d'ouvrage*

*Comme indiqué précédemment, le projet est encore au stade des études d'opportunité qui sont réalisées très en amont de la réalisation des aménagements.*

*Les plans présentés lors de la phase de concertation ont donc été le plus détaillés possible à ce stade.*

### 4.5 Coûts et financement du projet

- 6 observations jugent que le coût du projet est très important (le coût de construction d'un hôpital neuf, en comparaison avec la liaison ferroviaire de l'EuroAirport à 300 M€) et que des surcoûts interviendront certainement.
- 2 autres de ces observations identifient des surcoûts liés à l'adaptation des rues de Thann (adaptation au projet et aux déviations nécessaires en phase travaux).
- Des questions sont également posées sur la répartition des coûts par postes (dont les acquisitions foncières, notamment de la friche SNCF, des ouvrages à reconstruire, ...) et sur d'éventuels impacts financiers pour la SNCF.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Les coûts indiqués pour chaque variante ont été calculés dans le cadre d'une étude d'opportunité (phase très en amont par rapport aux travaux) mais intègrent d'ores et déjà les points suivants :

- Les frais d'études
- Les travaux préparatoires (démolitions, déviations, réseaux)
- Les travaux routiers et ferroviaires

En outre, ce montant prévoit un pourcentage pour gérer les surcoûts et les aléas (30% du montant des variantes).

Le chiffrage sera affiné lors des études détaillées qui seront réalisées lors des prochaines phases de l'opération.

### 4.6 Impacts sur l'habitat et le foncier

Plusieurs habitants de la commune de Thann sont naturellement préoccupés par l'impact du projet sur leur habitation.

- 4 contributions proviennent de particuliers ou de commerces qui s'interrogent sur le devenir de leurs habitations ou locaux.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Les deux variantes proposées vont avoir un impact foncier sur des bâtiments d'habitation, des locaux commerciaux ou des bâtiments administratifs.

Une fois la variante choisie et après avoir optimisé l'emprise du projet, la Collectivité européenne d'Alsace prendra contact avec chaque propriétaire afin de trouver une solution amiable pour l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de l'aménagement.

### 4.7 Autres remarques sans liens directs avec le projet

5 remarques ont été formulées mais ne sont pas en lien direct avec le projet de dénivellation du PN22 :

- Une remarque concerne la circulation ferroviaire et plus particulièrement les nuisances sonores des alarmes couplées à la fermeture des barrières qui sont jugées trop fortes et qui sonnent de jour comme de nuit.
- Une remarque concerne le barreau Sud de Vieux-Thann qui était chiffré il y a 5 ans à 5 M€, et demande pourquoi le coût est aujourd'hui de 9 M€.
- 3 observations portent sur les enjeux et les besoins d'aménagements dans la haute vallée de la Thur pour améliorer les conditions de circulation et/ou réduire le trafic sur la RD 1066 :
  - ✓ aménagement des traverses de Willer-sur-Thur et Bitschwiller-les-Thann ;
  - ✓ réalisation du contournement de ces deux villages ;
  - ✓ mise en place d'une navette gare de Kruth - barrage de Kruth - Wildenstein et d'une navette gare de Kruth - Markstein.

### 5 Conclusions et orientations retenues

Le public qui s'est exprimé lors de cette phase de concertation partage globalement le fait que les difficultés de circulation liées au passage à niveau n°22 à Thann doivent être réglées.

Les avis recueillis sont majoritairement en faveur de la variante en place pour laquelle les commentaires mettent en avant un cout « plus raisonnable » et de meilleurs bénéfices en termes d'amélioration des circulations dans Thann.

Beaucoup de remarques portent d'ailleurs sur les circulations futures dans Thann :

- ✓ l'aménagement devra permettre une meilleure perméabilité entre le Nord et le Sud de Thann ;
- ✓ une attention particulière devra être portée pour l'intégration des circulations douces entre les différents quartiers de Thann mais également pour desservir de manière sécurisée les différents arrêts ferroviaires.

Sur ce dernier point, les avis exprimés ont permis de faire émerger le besoin d'aménager une liaison cyclable et piétonne sécurisée entre la rue Kléber et l'arrêt « Thann centre ». Ce point a d'ores et déjà été intégré aux réflexions.

De fortes inquiétudes ont également été exprimées par rapport à un report des nuisances sur d'autres carrefours en amont de l'aménagement, et celui-ci devra donc être accompagné de mesures ponctuelles permettant une fluidité globale de l'itinéraire.

La phase travaux devra également être étudiée finement afin de limiter au maximum l'impact pour les habitants de Thann.

Enfin, certains avis ont tendance à mettre en opposition les circulations ferroviaires et routières. Néanmoins la plupart des remarques montrent la nécessité de lever le verrou routier généré par le PN22 et de travailler en parallèle sur une optimisation du service ferroviaire en :

- ✓ adaptant la fréquence des trains et des arrêts desservis ;
- ✓ créant des parkings relais ;
- ✓ créant des dédoublements ponctuels de la voie ferrée pour éviter le blocage de l'ensemble de la ligne en cas d'incident ;
- ✓ créant un réseau de bus électriques pour éviter l'usage de la voiture entre les villages environnants et les arrêts ferroviaires.

Il apparait donc qu'un enjeu majeur du projet sera d'apaiser l'interface entre les circulations ferroviaires et routières au sein de la commune de Thann.

En conclusion, aucune opposition ou éléments significatifs ne remettent en cause le projet soumis à la concertation.

### 6 Engagements du Maître d'ouvrage pour la suite des études

Au vu des retours formulés lors de la concertation, il apparaît que les objectifs du projet sont globalement partagés. La Collectivité européenne d'Alsace s'engage donc à faire évoluer le projet dans le respect des objectifs suivants :

- ✓ sécuriser le passage à niveau n°22 par la séparation des flux routiers de la RD 1066 et des flux ferroviaires ;
- ✓ réduire la gêne occasionnée par la RD 1066 : réduction des nuisances sonores, réduction de la congestion avec une amélioration de la qualité de l'air ;
- ✓ maintenir l'itinéraire de convois exceptionnels ;
- ✓ permettre des opportunités d'aménagement pour la commune, pour des projets urbains ou de mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons).

D'autre part, il est proposé d'axer les études à venir sur la variante en place qui recueille l'adhésion de la majorité des avis formulés et dont les avantages (coût, fluidification des circulations routières et suppression de 3 passages à niveaux) répondent davantage aux objectifs fixés.

Les études d'avant-projet qui seront lancées en 2023 veilleront également à prendre en compte les remarques exprimées en apportant une attention particulière :

- ✓ aux déplacements des cyclistes et piétons dans le secteur et notamment pour des trajets domicile-travail ou entre les différents quartiers de Thann ;
- ✓ aux circulations dans la ville de Thann et aux déviations en cas de fermeture temporaire de la trémie ;
- ✓ à limiter le report des difficultés sur d'autres carrefours de la RD 1066 en amont ou en aval du projet ;
- ✓ à étudier un phasage fin des travaux permettant de garder un accès à l'ensemble des quartiers de la ville et de limiter au maximum les nuisances ;
- ✓ à poursuivre la concertation avec les élus et les associations afin de maintenir le dialogue engagé tout au long de l'élaboration du projet.

Enfin, et même si certains sujets sont de la compétence d'autres maîtres d'ouvrages, la Collectivité européenne d'Alsace souhaite engager le dialogue pour permettre d'améliorer l'efficacité de l'aménagement envisagé sur les points suivants :

- ✓ développer le covoiturage dans le secteur par la création de parkings dédiés ;
- ✓ d'optimiser, en collaboration avec la SNCF et la région Grand Est, l'offre ferroviaire en lien avec le projet.