

INTERVIEW Penthes partagées pour un meilleur passage



Francis Meyer et Philippe Heckner, vous proposez tous deux un projet de réaménagement d'un passage à niveau situé sur le contournement ouest de Colmar. Pourquoi cette préoccupation ?

Francis Meyer : Il s'agit de résorber un point noir potentiel, un fauteur de danger. Le nouveau plan de circulation de Colmar a pour effet d'intensifier le transit sur les boulevards périphériques, en particulier sur le contournement « ouest ». Il est souhaitable d'éviter l'explosion du trafic routier par la vallée de Munster, essentiellement celui des camions, et de favoriser le fret par la voie ferrée.

Vous vous situez aussi dans la perspective d'une hausse de la fréquentation sur la ligne ferroviaire Colmar-Metzeral.

F.M. : On peut s'attendre à une augmentation de la fréquentation et de la vitesse à l'horizon 2005, date à laquelle s'achèveront les travaux de modernisation sur cette ligne. Le passage à niveau sur le contournement « ouest », non loin du magasin Rond-point, est celui où le trafic routier est le plus important. Espérons qu'il ne faudra pas un accident pour se rendre compte de la nécessité de le réaménager. **Philippe Heckner :** Nous nous inscrivons dans les études pour le réaménagement de cette rocade. Avec la hausse du trafic routier et la multiplication des rond-points aux carrefours, des ralentissements ne pourront être évités. On peut s'attendre à ce que des voitures soient coincées au beau milieu du passage à niveau... On n'ose alors imaginer ce qui pourrait se passer avec l'ouverture et la fermeture plus fréquente des barrières.

En quoi consiste votre projet ?

F.M. : Ce réaménagement est un souci qui préoccupe l'association depuis toujours. Lors de la dernière assemblée générale de l'association Florirail, il y a trois semaines, nous avons évoqué l'augmentation du trafic routier et ses conséquences. **Ph. H. :** Notre idée est d'installer un pont rail-route à pentes partagées. Il s'agirait de supprimer le passage à niveau avec barrières. La route passerait au-dessus du train, comme ce qui se fait en général. Mais dans ce cas, le rail descendrait moins — d'environ 2,50 mètres — et la route monterait moins que d'habitude — soit de 3 mètres au lieu de 5. Ce qui permettrait une meilleure insertion dans le site. En outre, si les travaux de préparation durent un certain temps, la phase terminale est rapide, ce qui n'occasionnerait d'interruption de la circulation que durant deux mois, disons un été.

Cette idée a-t-elle déjà été mise en pratique ? Qu'en est-il du coût ?

Ph. H. : L'association Florirail avait imaginé ce projet pour des réaménagements sur la RN 83, entre Soultz et Bollwiller. Une maquette existe et a déjà été présentée dans plusieurs expositions depuis quatre ans. Le coût doit être à peu équivalent à celui d'un ouvrage classique. Peut-être même moins important, si le terrain permet d'utiliser la terre qui aura été retirée en creusant pour installer le remblai.

Qu'attendez-vous désormais ?

Ph. H. : Nous lançons l'idée de manière désintéressée et espérons qu'elle fera débat. Nous ne sommes qu'une association, c'est aux maîtres d'oeuvre et d'ouvrage, l'État, la Région, le Département, de reprendre le projet s'ils le souhaitent. D'autant que, pour ce passage précis, il existe déjà un dénivelé côté sud, le prolongement serait d'autant plus facile à réaliser...

Francis Meyer et Philippe Heckner avec l'une des esquisses proposées pour des réaménagements sur la RN 83.

Mathieu Lerch

Propos recueillis par Catherine Chenciner

© L'Alsace tous droits de reproduction réservés