

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 22 (1981)
Heft: 1

Artikel: Routes et autoroutes dans la région mulhousienne
Autor: Troer, Charles
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088843>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Routes et autoroutes dans la région mulhousienne

CHARLES TROËR

1 Mulhouse carrefour autoroutier européen

Le dessin du réseau autoroutier régional commence à prendre tournure comme le montre le croquis: deux autoroutes se croisent à île Napoléon car depuis le 4 septembre 1980 la partie sud de l'A35 venant de l'aéroport de Bâle rejoint l'A36 venant d'Allemagne, via Ottmarsheim et franchissant la Porte d'Alsace en direction du sud. Les étapes de la mise en place des différentes parties de ce système autoroutier ont obéi à un certain nombre d'impératifs et de priorités imposés par les plans successifs et surtout par les possibilités de financement! Le tronçon de 14 Km, entre Bartenheim et Rixheim, (cf l'article en *Regio Basiliensis* vol. XI/I-1970 p. 92-96 et Cahier de Géographie de Mulhouse N° 1) est en service depuis le 15 mars 1969 comme voie de dégagement de la région mulhousienne en direction de Bâle. La première partie de l'A36 qui a été réalisée entre Belfort et Montbeliard (16 Km) représentait également une voie de desserte rapide, épine dorsale de la conurbation principale de la Porte d'Alsace. Puis la priorité fut donnée à la liaison Mulhouse-Belfort, mise en service le 1 novembre 1976 de Belfort à Burnhaupt-le-Haut et le 1er décembre 1976 de Burnhaupt à Lutterbach. Elle comporte 4 échangeurs: Lutterbach, Pont-d'Aspach, Denney et Pérouse et elle est à péage! Ainsi on a le choix entre trois trajets pour se rendre de Mulhouse à Belfort:

- la D 432 par Altkirch et Dannemarie, étroite et sinueuse traversant de nombreux villages, (52 Km)
- la RN 466 jusqu' à Pont-d'Aspach puis la RN 83 aménagée à trois ou quatre voies mais traversant de petits villages, (44 Km)
- l'autoroute A36 à péage, inaugurée le 22-12-1976 (36 Km).

La construction de cette autoroute a permis le remembrement de 8230 hectares sur 14 communes du Haut-Rhin et a enlevé par son emprise de 27 m de largeur une superficie de 180 hectares soit 3% par exploitant.

Le prolongement vers Besançon et Beaune s'est réalisé en plusieurs temps:

- juillet 1977, jusqu' à Séchin (49 Km)
- juillet 1978, jusqu' à Gendrey (35 Km)
- et juillet 1980, jusqu' à Beaune où elle rejoint l'A7-au total 217 Km.

En reliant plus au sud l'autoroute du soleil l'A36 aurait pu constituer l'amorce d'une parallèle de délestage, qu'il faudra certainement réaliser un jour!

La rocade nord de Mulhouse ouverte en 1978 est un tronçon urbain de l'auto-

route A36 qui assure en tant que tel le trafic de transit, mais qui permet également de redistribuer le trafic local et interrégional. Vers l'est, la liaison avec l'autoroute allemande HaFraBa sera terminée en 1981. Un pont autoroutier de 22,4 m de large terminé fin 1979, enjambe le Grand Canal d'Alsace (171,8 m, +140 m), l'île du Rhin (100 m) et le Rhin (250 m) à l'aval de l'usine hydro-électrique d'Ottmarsheim. Elle complétera l'aménagement routier déjà en place pour la desserte de Peugeot-Mulhouse. Avec 13.000 véhicules / jour en 1985, et avec un flux touristique de 8500 véhicules / jour, c'est en gros 21000 véhicules qui devront s'écouler chaque jour. Trois tracés étaient possibles:

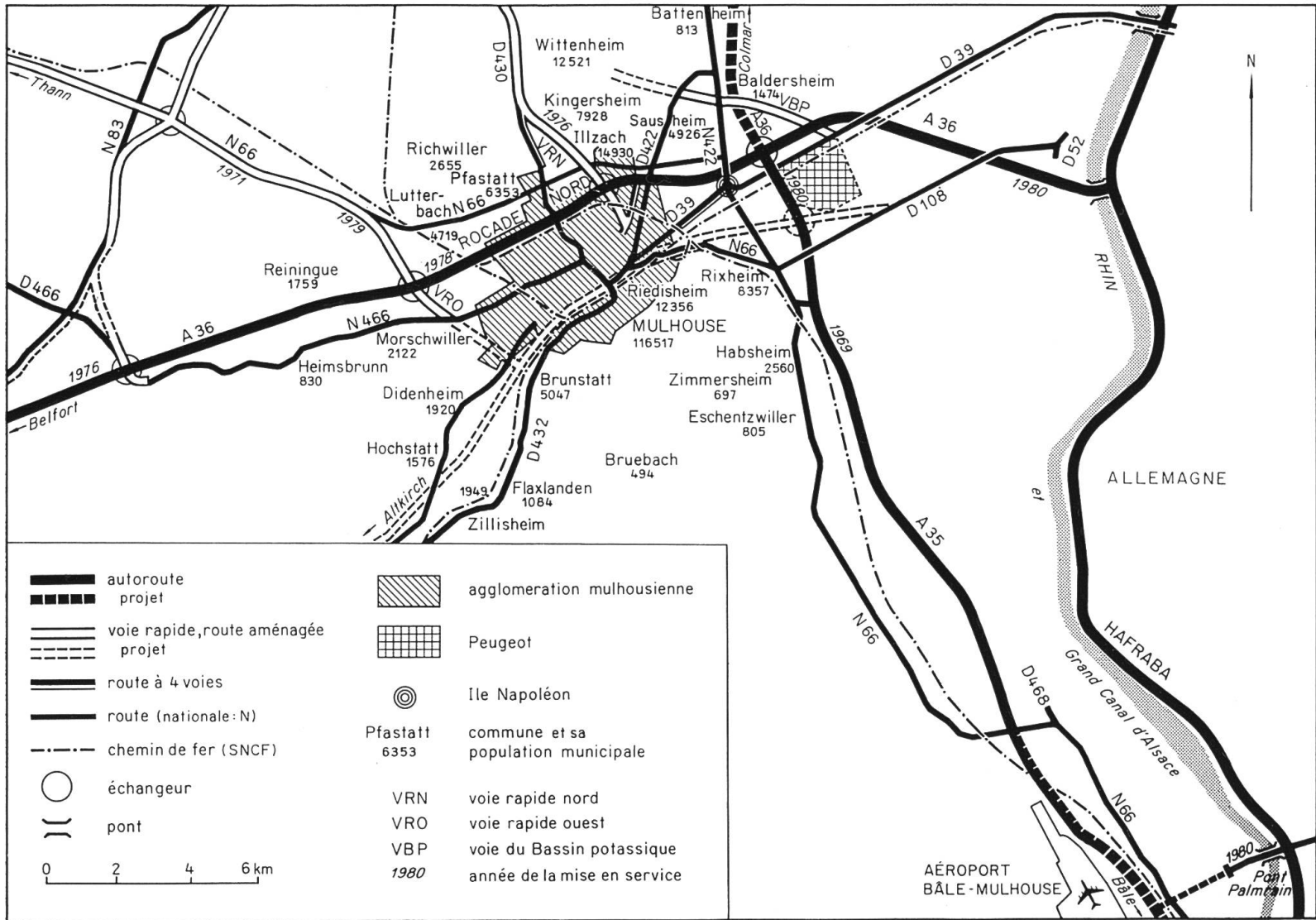
- celui du nord, 14 Km dont 9 en forêt (83 Ha) et 40 Ha industriels plus 13 Ha agricoles occupés;
- celui du sud, 9 Km dont 6,5 en forêt (62 Ha) et 7 Ha industriels et 20 Ha agricoles de touchés;
- celui du centre, 9 Km dont 6,5 en forêt et 25 Ha en territoire agricole plus 7 Ha en zone industrielle.

Ce dernier a été retenu car il coûtait le moins cher (130 millions F contre 150) Pour que le carrefour soit réalisé il faut terminer la branche sud de l'A35 et la relier au réseau suisse, et mettre en service la branche nord Mulhouse-Colmar. Pour 1982 ou 1983 la section Bartenheim-aéroport sera vraisemblablement à 4 voies (4 Km) et prolongée jusqu' à St-Louis mais le raccordement avec la Suisse n'est pas encore programmé! Par contre, les travaux sont déjà commencés en direction de Colmar de l'Ile Napoléon à Meyenheim, la fin en est prévue pour 1981; de Meyenheim à Colmar l'autoroute utilisera l'assise de la RN 422 et les passages inférieurs des petites routes secondaires sont déjà bien avancés. Quatre échangeurs sont prévus: à Ensisheim où s'amorcera le futur croisement avec l'axe Guebwiller-Rhin, à Meyenheim et à Ste-Croix sud et nord. Le pont routier du Palmrain, lancé de 1978 à 1979, de 300 m de long, 7 m de large avec une arche d'une portée de 100 m au-dessus du chenal de navigation, relie le réseau des routes fédérales de Bade au réseau routier français, mais surtout sera un lien facilitant l'accès à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Ainsi, un système de deux axes autoroutiers se superpose au réseau routier créant entre Rhin et Vosges une série de carrefours drainant et redistribuant la circulation automobile inter-régionale et internationale. Au carrefour en tau de Steinensstadt avec l'autoroute allemande se greffe l'axe Europe centrale-Europe méditerranéenne. A Ile Napoléon il croise l'axe rhénan Pays du Bénélux-Suisse et Europe balkhanique. A Lutterbach il rencontre l'axe routier lorrain Bénélux, Régions du Nord et à Pont-d'Aspach il tangente l'axe alsacien Strasbourg-Belfort. Par sa section urbaine mulhousienne, l'autoroute joue aussi un rôle dans la circulation inter-communale et dans la pénétration urbaine.

2 La rocade de Mulhouse et le réseau routier (cf croquis)

Les travaux se sont poursuivis de 1974 à 1978 et ont abouti à la restructuration profonde du réseau routier renforcé par des voies rapides ou aménagé lui-même comme la RN 66 ou des sections des RN 422, 466, et 430 à leur sortie de la ville



en quatre voies ou en voie rapide. Une voie rapide, dite du Bassin potassique, relie même Peugeot à la RN 422 depuis août 1977 et le CD 422 depuis septembre 1980. La voie rapide nord-sud mise en service le 15 août 1976 facilite l'écoulement du flot alternant Place de l'Europe-Bassin potassique et vallée de Guebwiller, elle se raccorde par un diffuseur à l'A36. Une liaison parallèle mais à l'intérieur du périmètre urbain, de la rue de Bâle à la rue de la Mertzau, canalise la circulation d'un quartier à l'autre en la déviant du centre-ville. A l'extérieur de la ceinture des voies ferrées, un trajet de détournement de l'Île Napolon à Pfastatt, emprunte la rue de Bâle à travers la zone industrielle rejoint la rue des Romains qui traverse Bourtzwiller d'est en ouest et, par le Chemin d'Illzach, débouche sur la RN 66 à Pfastatt. Ces différentes déviations ont été très utiles pendant les travaux de construction de la rocade et, notamment lors de la démolition du pont de Bourtzwiller en septembre 1976. Reconstitué et ouvert à la circulation le 19 mai 1979, il facilite les relations entre le centre-ville et la proche banlieue nord. La voie rapide ouest (4 Km) relie la RN 66 à la RN 466 depuis l'automne 1979. Elle recoupe l'A36 à l'échangeur de Lutterbach, se raccorde par un diffuseur au CD20 de Reiningue et aboutit à la sortie ouest de Mulhouse entre Dornach et Morschwiller-le-Bas. Là aussi un aménagement de la circulation proche de la périphérie urbaine s'esquisse. Les passages à niveau ont tous été supprimés par des passages inférieurs ou supérieurs comme celui du pont de la rue des Machines – rue Léon-Jouaux (mai 1980). Une liaison rapide par la rue Zu-Rhein, longeant la voie ferrée, s'amorce mais il reste encore beaucoup à faire pour que cet aménagement se réalise et pour l'instant le contournement de la ville par le sud reste difficile. Si la construction du canal à grand gabarit se fait alors il sera possible d'envisager la mise en place de voies de berges; la construction actuellement d'un passage inférieur à extrémité du Quai d'Isly prépare l'avenir.

À l'horizon 1985, la région mulhousienne sera dotée d'un canevas routier et autoroutier cohérent et, grâce à l'aménagement du réseau urbain, devrait connaître une circulation automobile la plus fluide possible! Mais la crise économique que nous connaissons en freinant la progression du parc automobile par la diminution du pouvoir d'achat et l'intensité de la circulation motorisée par l'enchérissement de l'essence risque d'apporter au problème une solution innattendue!

STRASSEN UND AUTOBAHNEN IN DER MÜLHAUSER REGION

(Zusammenfassung)

Der Ausbau des 1969 zwischen Basel und Mülhausen begonnenen Autobahnnetzes in der Richtung N-S (A35) und E-W (A36) hat zwischen 1976 und 1981 grosse Fortschritte gemacht, ebenso die Reorganisierung des National- und Departementalstrassennetzes. Damit ist Mülhausen einerseits zu einer Drehscheibe des europäischen Fernverkehrs geworden und andererseits sind die innerstädtischen und vorörtlichen Beziehungen wesentlich verbessert worden. (G. Bienz)