

Début des travaux à l'été 2019

Afin de limiter les impacts sur la faune et les habitats, les travaux commenceront mi-juillet par la pose de clôtures temporaires autour de l'emprise chantier. Dès août 2019, les travaux seront réalisés par demi-chaussée. Ainsi, deux voies (une pour chaque sens de circulation) seront maintenues sur la chaussée Nord pendant que les travaux seront réalisés sur la chaussée Sud et vice-versa. Ces travaux nécessiteront une limitation de vitesse à 50 km/h.

Les travaux seront réalisés en coordination avec les travaux du COS, ce qui permet d'éviter toute gêne supplémentaire à la circulation.

Calendrier



2019 marquera le démarrage des travaux de la section entre Ittenheim et l'échangeur du COS. En 2020 démarreront les travaux de réalisation de l'échangeur entre la RN4 et la RD228. 2

Les travaux d'aménagement de la RN4 sont prévus de 2019 à 2021, ceux de l'A351 de 2021 à 2023.

Un environnement à protéger

Le site autour du projet accueille plusieurs espèces animales remarquables, dont le Grand Hamster, le Murin à oreilles échanquées, la Bergeronnette printanière ou encore le Crapaud Vert. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur ces espèces sont prévues dans le cadre de ce projet.



Grand Hamster



Crapaud Vert

Intervenants

Maîtrise d'Ouvrage :

Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES)
Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Grand Est (DREAL)

Maîtrise d'oeuvre :

Artelia Ville & Transport – Agence de Strasbourg

Principales entreprises :

Réalisation de la section Ittenheim / RD228 : Lingenheld / Eurovia
Les consultations pour le reste des travaux seront lancées suivant l'avancement des travaux.

Autres intervenants :

Architecte : Philippe Hautcoeur
Paysagiste : Eranthis
Assistance à maîtrise d'ouvrage environnement : Ingérop / Rainette
Contrôle extérieur : Ginger CEBTP
Sécurité et Prévention : Qualiconsult
Géomètre : cabinet Lambert.

Financement

Le montant de l'opération 1ère phase est fixé à 36 millions d'euros, co-financés par :

- ➔ l'État (50 %)
- ➔ la Région Grand Est (20,4 %)
- ➔ le Département du Bas-Rhin (20,4 %)
- ➔ l'Eurométropole de Strasbourg (9,2 %)



Plus d'infos sur l'opération sur :
www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr

Conception : DREAL Grand Est / Transports / MOA Strasbourg
Mise en page : C. Belenger - Impression : Alsace Print
Crédits photos : © DREAL Grand Est, In Situa

DREAL Grand Est - BP 10001 - 67050 Strasbourg cedex

N°1
-
Juillet
2019

Aménagement multimodal de l'axe A351 - RN4

Pour un transport en commun en site propre
Entrée Ouest de Strasbourg



Le transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) est un projet de transport en commun avec un service de bus express entre Wasselonne et Strasbourg organisé par la Région Grand Est.

Le Conseil Départemental du Bas-Rhin est en charge des aménagements d'infrastructures de la partie interurbaine entre Wasselonne et Ittenheim sur la RD1004, et l'Eurométropole de Strasbourg de la partie urbaine de la sortie de l'autoroute à la gare routière.

L'État est en charge de la réalisation du site propre entre Ittenheim et l'A35 à Strasbourg sur la RN4 et l'A351.



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Grand Est

www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr

Pourquoi un aménagement multimodal ?

Le contexte

Le secteur de l'Ouest strasbourgeois est dépourvu de ligne ferroviaire. La seule offre de transport en commun est un réseau de cars interurbains dont l'efficacité est pénalisée par la congestion routière, l'axe principal A351-RN4 étant régulièrement saturé aux heures de pointe du matin et du soir.

Afin d'améliorer les conditions de desserte sur ce secteur, le Conseil Départemental du Bas-Rhin (CD67) a porté dès 2009 le projet de transport en site propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) sur la RD 1004 entre Wasselonne et Ittenheim*.

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, porté par l'État, s'inscrit dans la continuité du TSPO.

Le projet permettra de proposer une alternative efficace à la voiture particulière

Les objectifs

- ➔ réaliser une liaison efficace en transport en commun depuis l'Ouest de l'agglomération en fiabilisant les temps de parcours,
- ➔ répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendré par la mise en service du contournement Ouest de Strasbourg (COS).

Permettre des continuités agricoles et écologiques



Un projet ambitieux

Le projet consiste en l'aménagement à 2 x 3 voies entre Ittenheim et Strasbourg dont une voie réservée aux transports en commun pour chaque sens de circulation, en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence (BAU).

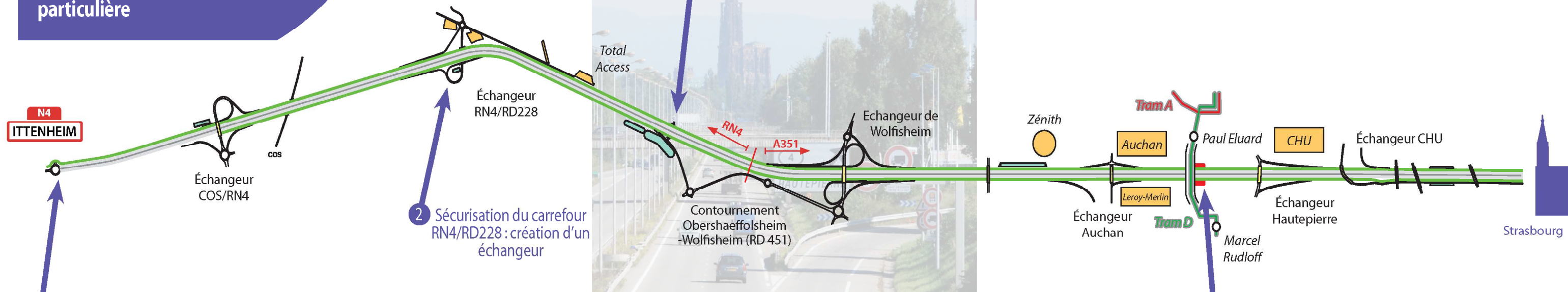
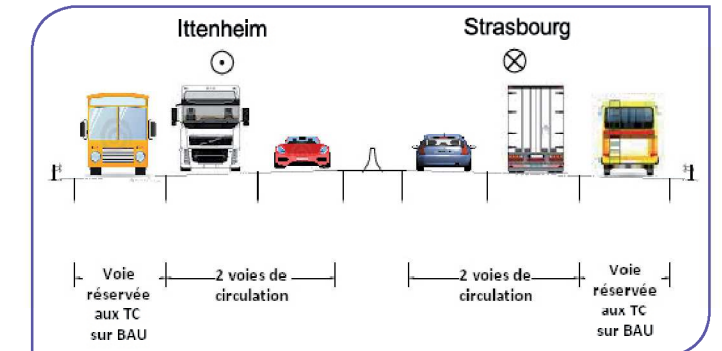
Le projet comprend notamment :

- ➔ le doublement de la RN4 existante,
- ➔ l'aménagement de l'A351 avec un élargissement des BAU existantes pour créer des voies réservées,
- ➔ la création d'échanges routiers : un giratoire à l'entrée d'Ittenheim ① et un échangeur entre la RN4 et la RD228, ②
- ➔ des rétablissements des chemins agricoles le long de la RN4, des traversées au giratoire d'Ittenheim, à l'échangeur RN4/RD228 et au passage du Liesbuhl, ③
- ➔ la création d'une station d'arrêt pour le bus dans chaque sens, permettant une connexion avec le tram D. ④

Une voie réservée pour qui ?

La voie réservée sera utilisée uniquement par les lignes de transport en commun régulières de la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR) et de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS). Les lignes autorisées seront décrites dans un arrêté de police.

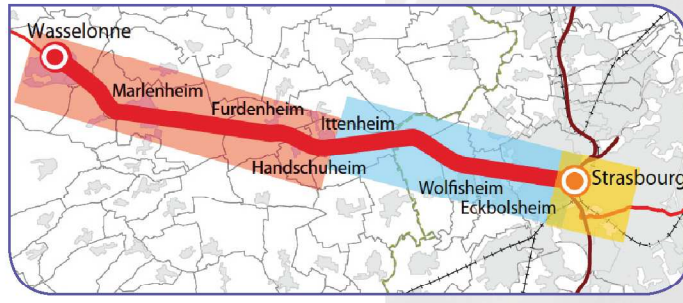
Une voie réservée aux bus dans chaque sens



Ouest du projet : nouveau giratoire à l'entrée d'Ittenheim

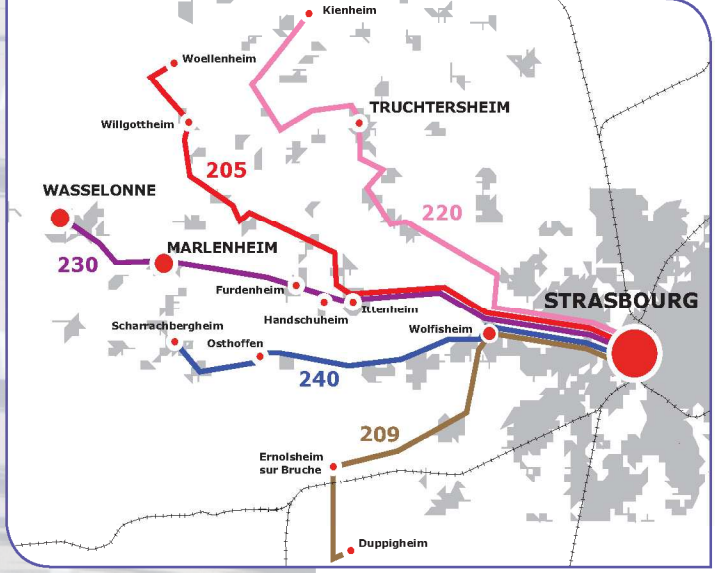


Un projet partagé entre différents partenaires



- Section interurbaine aménagée par le Conseil Départemental 67
- Aménagement multimodal de l'A351-RN4 par l'Etat
- Section urbaine aménagée par l'Eurométropole de Strasbourg

5 lignes concernées par l'aménagement



Connexion avec le réseau de tramway : station d'arrêt (Eluard) pour les bus sur l'autoroute



* Depuis le 1er janvier 2017, cette compétence est assurée par la Région Grand Est en application de la loi NOTRe

Les illustrations ne sont pas contractuelles.