



Crédit photo : Marc Dossman

Inauguration du Contournement Ouest de Strasbourg (A355)

**Une autoroute de nouvelle génération
pour fluidifier et transformer
les mobilités**

Inauguration du Contournement Ouest de Strasbourg

Pôle économique et culturel régional au rayonnement européen, Strasbourg est une métropole dynamique et attractive. Le nombre d'habitants de l'Eurométropole a crû de 0,6 % par an entre 2011 et 2016, pour atteindre plus de 500 000 habitants en 2018. Forte de cette position, elle doit faire face aux importantes congestions que ses habitants rencontrent chaque jour, en particulier sur la M35 (ex A35), autoroute urbaine qui a la particularité de voir converger les déplacements du quotidien et les flux logistiques liés aux échanges transfrontaliers.

L'autoroute A355, ou Contournement Ouest de Strasbourg, a été conçue avec un objectif double : accueillir le trafic de transit qui sature aujourd'hui l'autoroute A35, afin de fluidifier la circulation au quotidien au sein de la métropole et ainsi d'améliorer la qualité de vie des habitants de ce territoire, mais également favoriser le développement des mobilités partagées ou décarbonées, à l'échelle de l'ensemble du territoire. En ce sens, l'A355 constitue un maillon essentiel au service de la transformation des mobilités dans la région.

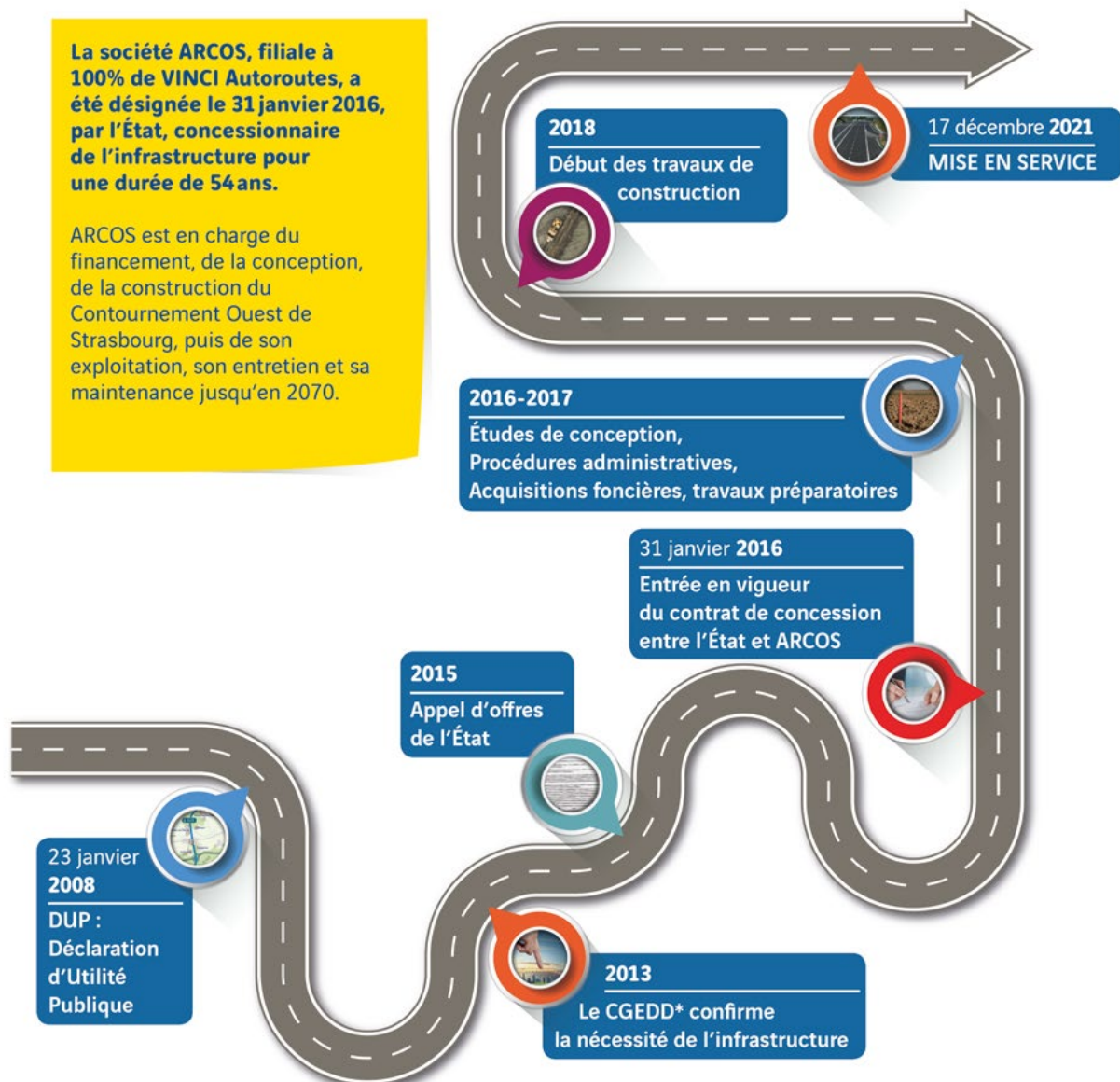
Reconnue d'utilité publique le 23 janvier 2008 (prorogée en janvier 2018), l'A355, longue de 24 km, représente le plus important projet autoroutier de ces dernières années, en France. Lancée en octobre 2018, après trois ans d'études et de travaux préparatoires, en lien notamment avec la préservation de l'environnement et les mesures compensatoires déployées dans ce domaine, **l'A355 a été inaugurée par Jean Castex, Premier ministre, et Pierre Coppey, Président de VINCI Autoroutes, le 11 décembre 2021, et sera mise en service le 17 décembre 2021.** Par sa conception, sa construction, ses ouvrages et ses modalités d'exploitation, le Contournement Ouest de Strasbourg est l'illustration même d'une infrastructure autoroutière de nouvelle génération, au service de la décarbonation des transports routiers, exemplaire en matière de transparence écologique et d'intégration environnementale.



Crédit photo : Jean-François Badias

1. L'autoroute A355 : un maillon essentiel de la transformation des mobilités au sein de l'Eurométropole de Strasbourg

Souhaité et conçu pour faciliter les transports routiers dans la région strasbourgeoise, le Contournement Ouest de Strasbourg a été déclaré d'utilité publique le 23 janvier 2008. C'est en janvier 2016 que la société ARCOS, filiale de VINCI Autoroutes, fut désignée concessionnaire de la future A355, en charge de son financement, sa conception, sa construction, son exploitation et sa maintenance jusqu'en 2070. ARCOS en a confié la conception et la construction au groupement d'entreprises solidaires SOCOS, composé des sociétés Dodin Campenon Bernard (mandataire), Campenon Bernard Dodin Ingénierie, Cegelec Mobility, Eurovia Alsace Lorraine, Eurovia Infra, GTM-Hallé, Sogea Est BTP, Infrastructures urbaines et routières, Ingerop Conseil & Ingénierie, VINCI Construction Terrassement et SNC A355. D'un montant de 561 millions d'euros, ce projet a été intégralement financé par ARCOS, sans aucune subvention publique.



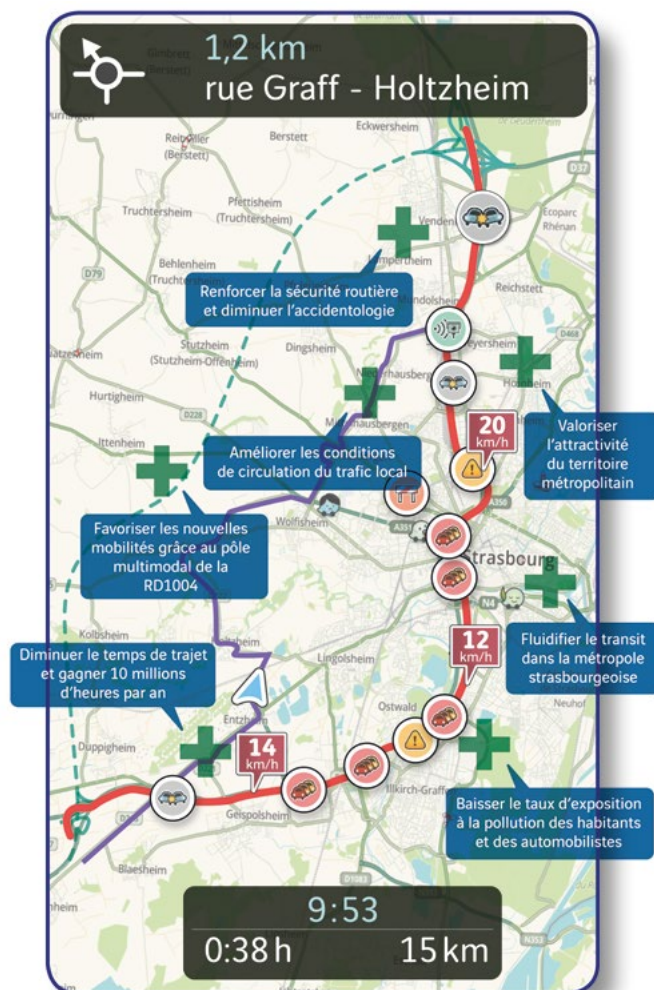
* **Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable** : le CGEDD est chargé de conseiller le Gouvernement dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durable des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique.

► Fluidifier les déplacements au sein de l'Eurométropole

Cette nouvelle infrastructure, longue de 24 km, a été pensée pour s'intégrer en interconnexion avec le réseau routier existant, en complément notamment de l'A35. Elle propose un nouvel itinéraire nord-sud par lequel contourner en toute sécurité et fluidité la partie urbaine de la métropole strasbourgeoise.

« La déclaration d'utilité publique est une décision importante qui reconnaît l'intérêt général d'un projet. En l'occurrence, ce ne sont pas moins de 160 000 véhicules qui circulent quotidiennement sur l'A35, générant de nombreux encombrements. Le Contournement Ouest de Strasbourg va permettre de réguler le trafic et d'apporter une réponse aux problèmes de circulation et d'insécurité routière, souligne **Josiane Chevalier, préfète du Bas-Rhin**. Le nouvel axe doit par ailleurs être appréhendé dans le cadre plus global du projet de territoire qui intègre la requalification de l'A35, devenue la M35 sous l'autorité de l'Eurométropole de Strasbourg, et la mise en place de la zone à faibles émissions. Ce projet pris dans son ensemble est extrêmement structurant pour améliorer la qualité de l'air, qui représente un véritable enjeu de santé publique pour le territoire. »

« Le Contournement Ouest de Strasbourg est une infrastructure essentielle pour mettre en œuvre de nouvelles politiques de mobilité sur l'Eurométropole de Strasbourg, explique **Jean Rottner, président de la région Grand-Est**. Il va permettre de décongestionner les axes routiers autour de l'A35 en évitant le trafic de transit de poids lourds, d'améliorer la qualité de l'air et de simplifier l'accès à l'agglomération strasbourgeoise. »



La mise en service de l'A355 va ainsi permettre d'atteindre plusieurs objectifs au service du confort et de la sécurité des conducteurs qui souhaitent traverser l'Eurométropole strasbourgeoise :

- **L'A355 propose une alternative à haut niveau de service au trafic de transit.** Elle devrait accueillir 40 à 50 % des camions empruntant aujourd'hui l'ancienne A35, devenue la M35. Selon les projections établies, ce sont en effet plus de 7 000 poids lourds et 17 000 véhicules légers en moyenne qui devraient chaque jour se reporter sur l'A355 dès sa mise en service.
- **De surcroît, la requalification de l'A35 en M35** va permettre son réaménagement en axe multimodal et ainsi favoriser l'émergence et le développement de mobilités alternatives à l'automobile, comme le covoiturage et les transports en commun.

Au total, selon l'étude d'impact conduite par l'État, ce sont ainsi plus de 10 millions d'heures qui devraient être gagnées chaque année par les automobilistes avec la mise en service de l'A355 - à la fois ceux empruntant le nouvel itinéraire et ceux qui circuleront sur la M35, délestée de son trafic de transit, et les autres axes secondaires. Au temps économisé s'ajoute une diminution de la consommation en carburant de plus de 18 millions de litres par an à la mise en service de l'autoroute selon les études préalables.

« Pour Chantal Jeanpert, adjointe au maire de Molsheim et conseillère d'Alsace, cette infrastructure va avoir un impact très positif. Nous attendons sa réalisation depuis longtemps. Tout le territoire est embolisé par l'A35 qui est très fréquentée, au même titre que toutes les petites routes départementales qui constituent des voies de délestage peu pratiques. Gagner une heure et demie sur la traversée de Strasbourg est très impactant et très important d'un point de vue économique. Les retombées vont bénéficier aux entreprises comme aux habitants du territoire. »



Crédit photo : Jean-François Badias

► Contribuer à un meilleur cadre de vie au quotidien

Au-delà de l'amélioration des conditions de circulation et de l'optimisation des déplacements dans la région, les habitants de la métropole vont également pouvoir bénéficier d'un meilleur cadre de vie, notamment en termes de qualité de l'air, d'ambiance acoustique mais aussi de sécurité routière :

- **Un impact positif sur la qualité de l'air de l'Eurométropole**

La mise en service du Contournement Ouest de Strasbourg permettra aux habitants de la région de bénéficier d'une amélioration de la qualité de l'air. Ainsi, la mise en service de l'A355, couplée à l'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur la M35, permettra de diminuer fortement la pollution de l'air au niveau de la M35, grâce à **une baisse des émissions de dioxyde de carbone, des oxydes d'azote ou encore des particules fines, de l'ordre de 25 %** par rapport à la situation actuelle, et ce dès la mise en service du contournement ouest. L'exposition des populations à des concentrations supérieures aux valeurs maximales sera réduite, limitant les conséquences sanitaires.

- **Des performances acoustiques suivies tout au long de la concession**

Le projet de l'A355 a été conçu pour respecter les seuils les plus exigeants en matière de nuisances sonores, qui seront ainsi inférieures à 60 dB(A) le jour et à 55 dB(A) la nuit, non seulement lors de sa mise en service mais également tout au long de son exploitation, et ce quelle que soit l'évolution du trafic. Son tracé a été optimisé afin d'être le plus éloigné possible des habitations, et de nombreuses mesures ont été déployées pour limiter les émissions, comme par exemple :

- la mise en place de protections acoustiques sur les secteurs de Vendenheim et de la Vallée de la Bruche, comprenant l'installation de 11 470 m² d'écrans acoustiques ainsi que la construction d'une tranchée couverte sur une portion située à proximité d'une zone habitée;
- l'utilisation d'un revêtement de chaussée adapté, limitant les émissions sonores sur le secteur de Vendenheim ;
- une vitesse réduite à 110 km/h.

L'ensemble de ces dispositifs permet à l'infrastructure réalisée d'atteindre un haut niveau de performance sonore. Des mesures régulières, contrôlées par les services de l'État, seront par ailleurs effectuées après la mise en service de l'A355, afin de s'assurer du bon respect des seuils réglementaires.

En parallèle, compte tenu du report de trafic qui s'effectuera sur l'A355, ainsi que de la requalification de l'A35 en M35, les riverains de cet axe bénéficieront d'un meilleur environnement sonore.



Crédit photo : Jean-François Badias

- **Des conditions de circulation plus sûres**

L'A35 connaît aujourd'hui un niveau d'accidentologie particulièrement élevé. Entre Vendenheim et Duppigheim, une moyenne de 4 accidents corporels est à déplorer chaque mois, avec cinq à six personnes blessées. De même, entre 2015 et 2019, un tiers des accidents corporels qui se sont produits sur l'A35 impliquait des poids lourds, alors qu'ils ne représentent que 10 à 15 % du trafic total. En associant le report d'une partie du trafic vers une infrastructure plus sûre, la diminution du nombre de poids lourds sur l'A35 et la baisse de la vitesse autorisée sur cet axe, l'A355 permettra d'améliorer de manière significative la sécurité routière dans la région.



Crédit photo : Erwann Le Gars



Crédit photo : Jean-François Badias

► **Favoriser la décarbonation des mobilités au sein de l'Eurométropole de Strasbourg**

S'intégrant au cœur du réseau routier existant ainsi que dans le schéma de mobilité de la métropole, l'A355 représente une brique essentielle pour repenser les mobilités au sein de ce territoire et y accélérer la décarbonation des transports comme le développement de mobilités alternatives et collectives.

À travers la requalification de l'A35 en M35 et sa transformation en axe multimodal accueillant les transports en commun, l'Eurométropole de Strasbourg s'appuie sur le contournement ouest pour proposer aux habitants de la périphérie de Strasbourg davantage de solutions de mobilité pour se déplacer au quotidien, notamment en favorisant les mobilités partagées. Des voies dédiées pour le covoiturage et les transports en commun sont envisagées à cette fin sur la M35, dont un tronçon de 4 km verra d'ores et déjà sa vitesse abaissée à 70 km/h dès la mise en service du Contournement Ouest de Strasbourg.

De nombreux investissements ont également été entrepris dans le cadre de la construction de l'A355 pour favoriser l'adoption du covoiturage, de la multimodalité et de l'écomobilité. Un pôle multimodal, construit par ARCOS à Ittenheim, au niveau de la connexion avec la RD1004, est ainsi mis à la disposition des usagers et des autorités organisatrices des transports. Il associe un parking de covoiturage, équipé de bornes de recharge électrique, à un arrêt pour les transports collectifs (notamment pour le Transport en Site Propre de l'Ouest). De même, une voie verte, isolée de la RD226 et associant piste cyclable et cheminement piétonnier, a été créée sur la tranchée couverte de Vendenheim. Les ouvrages permettant de traverser l'autoroute ont été construits quant à eux plus larges que nécessaire, afin de leur permettre d'accueillir, à terme, des pistes cyclables sur le réseau secondaire. L'aire de services favorisera également l'écomobilité en proposant six points de recharge ultra-rapide.

« Je pense que nous faisons partie des premières communes à avoir négocié des compensations, explique **Alain Grosskost, maire d'Ittenheim**. Les discussions que nous avons pu avoir nous ont permis de prévoir un certain nombre d'aménagements, dans le cadre d'une approche constructive. Nous avons ainsi négocié avec ARCOS, l'élargissement d'un pont et l'installation d'une piste cyclable sur 800 mètres afin de relier notre commune à l'Eurométropole de Strasbourg. Nos enfants pourront ainsi rejoindre le collège à vélo en toute sécurité. Cela devrait également inciter plus de personnes à aller travailler en vélo et réduire ainsi leur bilan carbone. »

► Une infrastructure à haut niveau de service pour le confort et la sécurité de tous

Filiale de VINCI Autoroutes, qui exploite et maintient un réseau de 4 443 km en France, VINCI Autoroutes Alsace bénéficie de tous les savoir-faire et de l'expertise pour proposer, depuis le centre d'exploitation situé à Ittenheim, au niveau du diffuseur avec la RD1004, un haut niveau de service au quotidien, s'appuyant notamment sur :

- **Une maîtrise de l'ensemble de la chaîne de l'information trafic**

Il s'agit de pouvoir suivre l'état de la circulation en temps réel pour intervenir dès la survenance d'un événement afin de sécuriser la zone et contribuer à sa résolution dans les plus brefs délais. Pour ce faire, le PC sécurité, qui assure une surveillance 24h/24 et 7j/7, peut s'appuyer sur un réseau de 60 caméras de surveillance infrarouge assurant une couverture totale du tracé, de nuit comme de jour, et sur une équipe de 20 agents autoroutiers prêts à intervenir. L'A355 est également équipée de 3 stations de mesure du trafic ainsi que de 2 stations météo mesurant le vent, la température de la chaussée et la neige, afin de prévoir non seulement les conditions de circulation en temps réel mais aussi de prendre les mesures préventives qui s'imposent.



Crédit photo : Jean-François Badias

- **Une gestion et une supervision du trafic innovantes**

- Un outil de gestion et de surveillance du trafic reposant sur l'analyse des données *floating car data* et des images de vidéosurveillance du trafic; celui-ci permet notamment la détection d'incidents au niveau du tracé, que ce soit un objet sur les voies, un véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence ou tout autre événement pouvant impacter la circulation et/ou représenter un danger pour les conducteurs ;
- Un système innovant de détection des contresens intégrant un dispositif de caméras thermiques associé à des panneaux de sens interdit s'allumant automatiquement en cas de détection d'un contresens;
- La modulation de la tarification du péage en fonction de la plage horaire, incitant les conducteurs qui le peuvent, à circuler en heure creuse. Définis dans le contrat de concession, ces tarifs sont validés par le ministère des Transports et le ministère de l'Économie par un arrêté interministériel, publié le 5 décembre 2021. Pour les véhicules légers, le tarif sera compris entre 1,10€ TTC et 5€ TTC suivant la longueur du trajet et l'horaire de passage. Pour les poids lourds de la classe d'émission Euro 6, soit la majorité, le tarif sera compris entre 4,50€ TTC et 15€ TTC en fonction de la longueur du trajet, du nombre d'essieux et de l'horaire de passage. Conformément à la législation européenne applicable sur l'A355, il sera appliqué un tarif modulé pouvant aller jusqu'à +10% suivant la classe d'émission des poids lourds.



Crédit photo : Jean-Philippe Moulet



Crédit photo : Erwann Le Gars

Depuis le 25 novembre 2021, VINCI Autoroutes propose un abonnement Ulys A355 permettant d'obtenir des remises allant jusqu'à 30%, selon le nombre de trajets réalisés dans le mois. Des réductions particulièrement avantageuses pour les automobilistes qui emprunteront régulièrement la nouvelle autoroute, y compris les professionnels des classes 1, 2 et 5.



- **Une expertise de la viabilité autoroutière en général, et de la viabilité hivernale en particulier**

Formées et entraînées à faire face aux événements météorologiques, les équipes de VINCI Autoroutes Alsace ont une triple mission : anticiper les phénomènes, intervenir sur le tracé et informer les conducteurs. Il s'agit ainsi de suivre au plus près les conditions de conduite en fonction des prévisions météo et d'intervenir au plus vite pour permettre à chacun de faire la route en toute sécurité, quelles que soient les contraintes météorologiques.

En parallèle, l'ensemble des conducteurs bénéficieront d'un service d'information trafic avancé pour planifier leurs déplacements et connaître en permanence les conditions de circulation :

- **Radio VINCI Autoroutes (107.7)**, qui relaiera tout événement impactant la circulation sur les 24 kilomètres de l'A355, en moins de 4 minutes après en avoir eu connaissance;
- Le **3605**, service client disponible gratuitement par téléphone (prix d'un appel) 24h/24 et 7J/7;
- L'application gratuite **Ulys** pour smartphone, pour programmer son trajet et obtenir le trafic en temps réel;
- Le **site Internet** www.vinci-autoroutes.com ;
- Les **comptes Twitter** : @VINCIAutoroutes; @A355Trafic.

2. Une infrastructure ancrée dans les territoires, exemplaire sur le plan environnemental

Grand projet autoroutier le plus récemment construit en France, l'A355 est une infrastructure de nouvelle génération, exemplaire en termes de transparence écologique et d'intégration environnementale. Avec 1 315 hectares de compensations environnementales, soit plus de 4,5 fois l'emprise définitive du projet, elle offre une réponse adaptée aux enjeux que représentent les pressions sur les écosystèmes, comme aux impacts induits par l'infrastructure de transport.

► Un exemple d'intégration environnementale et de transparence écologique

Bénéficiant de mesures environnementales de grande ampleur, l'A355 est également le premier projet d'infrastructure routière en France à avoir fait l'objet de mesures compensatoires avant même le début de sa construction. Dès sa conception, l'A355 a été pensée pour limiter au maximum son emprise. De nombreuses techniques constructives, comme le raidissement des pentes de déblais et remblais, ont ainsi été utilisées, et les équipements annexes bénéficient d'une géométrie optimale afin de permettre un gain d'emprise estimé à plus de 20 % au total.



Crédit photo : Jean-François Badias et photothèque VINCI Autoroutes, DR

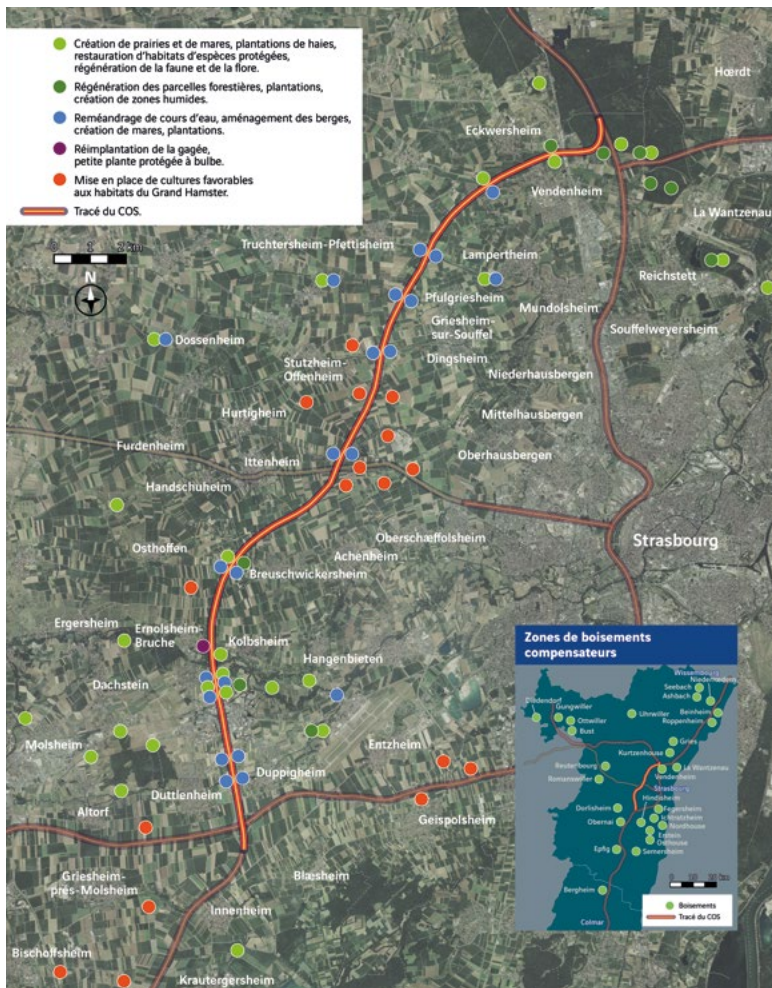
- **Éviter et réduire au maximum l'impact sur l'environnement**

Parmi les nombreux enjeux qui ont guidé le choix du tracé, la conception et le dimensionnement du Contournement Ouest de Strasbourg, la prise en compte de la biodiversité a joué un rôle capital. Éviter les zones les plus sensibles, mais également prendre toutes les précautions nécessaires dès les phases de chantier pour limiter les impacts sur les milieux et les espèces : telles ont été les lignes directrices suivies par les entreprises du groupe VINCI, en charge de la réalisation du projet (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'oeuvre assurée par Ingérop, entreprises travaux).

Ces principes fondateurs ont eu des répercussions concrètes sur le chantier : cartographie des habitats, lieux de reproduction, d'alimentation ou encore d'hivernage des espèces protégées au niveau régional ou national (grand hamster, crapaud vert, chat sauvage...) ; adaptation du calendrier d'intervention pour limiter les dérangements écologiques ; pose de clôtures adaptées pour éloigner la faune des zones à risque ; déplacement d'espèces ou encore pose de géotextiles pour protéger les sols, par exemple. Ces travaux préliminaires ont notamment permis d'identifier les zones humides, les gîtes pour chiroptères ou encore les frayères existantes à proximité du tracé.

La conception du Contournement Ouest de Strasbourg a accordé une place centrale à la préservation de la biodiversité, en envisageant également la transparence écologique à long terme de l'infrastructure. Afin de réduire au maximum l'effet barrière, VINCI Autoroutes a développé un ensemble d'aménagements

unique en France, tant en termes d'ampleur que d'innovation. Les passages à faune (bioducs, écoponts, écoducs), qui permettent aux animaux de traverser en toute sécurité, ont ainsi été aménagés avec **une densité d'un passage tous les 212 mètres en moyenne** sur l'ensemble du contournement, **soit un ratio vingt fois plus élevé que sur les autres réseaux autoroutiers français**.



Pour réduire autant que possible l'inter-distance entre les passages à faune, 9 bioducs ont été construits à destination du grand hamster et de la petite faune, le long des ponts supérieurs qui franchissaient un déblai. D'une dimension de 60 cm de hauteur sur 40 cm de large, ces ouvrages innovants ont été conçus pour reconnecter les milieux naturels et ainsi augmenter leur attrait pour les petits animaux. Ils feront l'objet d'un suivi permettant d'en évaluer la pertinence et la fréquentation.

• Compenser les impacts de l'infrastructure

Pour la première fois en France pour un projet de cette ampleur, l'État a imposé de compenser les perturbations environnementales liées à la construction de l'A355 au fur et à mesure des impacts générés. Le maître d'ouvrage et ses partenaires, avec l'appui d'experts écologues, ont ainsi préalablement localisé les sites de compensation, puis validé avec les exploitants agricoles et les propriétaires les modalités de déploiement des mesures selon les milieux concernés. Celles-ci ont été notamment élaborées selon les recommandations - les plus récentes au moment de leur dimensionnement - de l'Office français de la biodiversité et du Muséum national d'histoire naturelle. La compensation écologique, d'une ampleur inédite, a concerné en particulier les milieux forestiers, avec 113 hectares de compensation (pour un impact de 33 hectares), et les zones humides, avec 130 hectares de compensation (pour un impact de 25 hectares).

Les mesures déployées concernent également les 11 cours d'eau situés sur ou à proximité de l'A355. Plusieurs ont même fait l'objet d'un méandrage ou d'un reméandrage afin de rétablir leur caractère originel, réguler leur débit et les rendre plus propices au développement de la biodiversité. En parallèle, les ouvrages permettant de les traverser ont tous été conçus pour prendre en compte leur expansion en cas de crue exceptionnelle.



Crédit photo : Jean-François Badias

Espèce emblématique de la région et espèce reconnue en danger critique d'extinction, le grand hamster d'Alsace a fait l'objet de toutes les attentions, pour que non seulement la construction et l'exploitation de l'A355 n'impactent pas son habitat ni son développement, mais que le projet contribue aussi à son installation durable dans la région. Dès la conception de l'infrastructure, de nombreuses dispositions particulièrement favorables à sa préservation ont ainsi été déployées en parallèle des mesures de sauvegarde existantes pour favoriser la survie de l'espèce.

Des comptages ont permis de repérer les terriers situés sur les emprises de l'infrastructure et de déplacer les spécimens sur des sites favorables à leur développement. En collaboration avec le monde agricole, un travail a été effectué dans les Zones de Protection Statique afin de multiplier leur habitat et d'ensemencer des cultures favorables au développement du petit rongeur (luzerne, céréales à paille...) sur une superficie totale de 1 000 hectares. Les zones de convention pourront évoluer afin de respecter la nécessaire rotation agricole des cultures. Il convient également que ces zones soient semées en hiver afin d'obtenir un petit couvert dès le printemps pour que le hamster puisse se protéger de ses prédateurs, en ajoutant des bandes d'intercultures avec du tournesol et des légumineuses variées, riches en eau. Au total, plus de 1 000 hamsters auront été réintroduits d'ici 2023 dans les cultures favorables mises en place.

Avec le concours du CNRS et de l'Université de Strasbourg, une ferme d'élevage spécialisée a même été créée pour permettre une meilleure adaptation des hamsters à leur milieu naturel, en passant temporairement par cet enclos en semi-liberté.



Crédit photo : Jean-François Badias

- **De nombreux accords et partenariats, notamment avec le monde agricole**

Afin d'optimiser la transparence écologique de l'A355, ARCOS a noué de nombreux partenariats avec l'ONF, qui gèrera notamment les boisements restaurés, les institutions de protection de l'environnement, les fédérations de chasse mais également avec le monde agricole présent sur le territoire du tracé.

C'est en ce sens qu'ARCOS s'est associé avec des agriculteurs de la région pour contribuer activement à la réintroduction du grand hamster d'Alsace. Des partenariats ont ainsi été noués afin d'ensemencer des cultures propices à son développement, selon les rythmes biologiques des sols et des cultures.

« Les conventions signées par ARCOS avec le monde agricole pour des durées de 10 ans vont permettre d'offrir au grand hamster d'Alsace un environnement propice à son maintien dans la région. **Jean-Paul Burget, président de l'association Sauvegarde Faune Sauvage.** »



Crédit photo : Marc Dossman

► **Un chantier et une exploitation contribuant à la performance environnementale de l'A355**

Autoroute de nouvelle génération, l'A355 illustre le projet **Ambition Environnement 2030** de VINCI Autoroutes et, à ce titre, intègre de nombreuses mesures innovantes en faveur de la préservation de l'environnement.

- **Préserver les ressources naturelles pendant le chantier**

Dès les travaux préparatoires, les équipes de construction de l'A355 ont intégré la dimension environnementale afin de limiter au maximum l'impact du chantier non seulement sur les ressources naturelles, mais également sur son environnement. C'est ainsi que le tracé a été défini afin que l'emprise de l'A355 et de son chantier soit la moins étendue possible.

De nombreuses mesures ont été prises en parallèle pour protéger la ressource en eau et les écosystèmes environnants, à commencer par l'adoption d'un calendrier des travaux intégrant les cycles écologiques pour que les interventions se fassent lors des périodes les moins impactantes pour la biodiversité. Des clôtures ont également été posées pour préserver la faune, comme par exemple le crapaud vert, et du géotextile a été installé en protection des zones humides.

Les différents intervenants ont par ailleurs travaillé ensemble afin de limiter les besoins en ressources naturelles du chantier. C'est ainsi que **la réalisation des chaussées de l'A355 intègre jusqu'à 50 % d'agrégats recyclés**, permettant de limiter le prélèvement de ressources naturelles. Il s'agit d'un taux supérieur à ce qui se pratique habituellement en France sur un chantier de cette ampleur et ce, sans perdre de performance en termes d'usure ou de fonctions mécaniques pour les conducteurs qui l'emprunteront.



Crédit photo : Jean-François Badias

- **Limiter l'impact sur l'environnement de l'exploitation de l'infrastructure**

L'A355 a été conçue pour protéger les ressources en eau. 25 bassins de rétention ont été créés tout au long des 24 km de l'autoroute pour capter les eaux de pluie et les collecter via deux réseaux distincts. Ces travaux d'assainissement permettent de recueillir, d'acheminer et de traiter les eaux de ruissellement qui tombent sur la chaussée avant qu'elles ne soient rejetées dans la nature. À cela s'ajoutent des dispositifs spécifiques de stockage permettant de recueillir les eaux des bassins versants naturels, et ainsi contenir un épisode de pluie centennale. Toute goutte d'eau tombant sur l'autoroute sera ainsi traitée avant d'être rejetée dans la nature selon un débit régulé, pour ne pas perturber les cours d'eau environnants ni les habitats naturels.



Crédit photo : Jean-François Badias

VINCI Autoroutes Alsace a par ailleurs défini un plan de gestion des abords autoroutiers reposant sur la démarche « zéro-phytosanitaire » et des fauches tardives, conformément à son plan **Ambition Environnement 2030**.

Le centre d'Ittenheim est par ailleurs doté d'une flotte de véhicules propres. Tous les véhicules légers seront ainsi à motricité 100 % électrique. Une grande majorité des fourgons seront quant à eux alimentés avec du bioGNV, gaz produit à partir de biomasse ou de la méthanisation des déchets. Ils assureront au global 90% des kilomètres parcourus pour les besoins de l'exploitation. Quant aux équipements secondaires, tels que les panneaux à message variable mobiles ou encore les remorques d'éclairage, ils fonctionneront à l'énergie solaire. Ainsi, dès sa mise en service, le centre sera aligné sur les objectifs fixés par VINCI Autoroutes dans le cadre de son plan Ambition Environnement 2030.

► La valorisation de l'héritage culturel du territoire

Comme pour tout aménagement d'ampleur, des travaux d'archéologie préventive ont été entrepris afin de rechercher d'éventuels vestiges présents sur le terrain et d'étudier les éléments du patrimoine susceptibles d'être affectés par les remaniements du sol, réputé pour être une zone occupée depuis la préhistoire. Seuls les grands projets (ligne ferroviaire, autoroute...) permettent en effet d'atteindre des profondeurs de 10 mètres et donc des sites anciens, recouverts de nombreuses couches de sédiments. Ces travaux ont été conduits par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) et Archéologie Alsace, en association avec Antea Archéologie, Eveha et Archeodunum.



Crédit photo : Jean-François Badias

Ces travaux ont permis de découvrir de multiples objets ainsi que des traces d'habitats et de cultures allant du Paléolithique moyen (-100 000 ans avant J.-C.) au Moyen-Âge (VIII^e siècle). Des habitats du Néolithique moyen ou de l'Âge de Bronze, des sépultures en coffre de pierre, des inhumations en silo, des silos protohistoriques pour conserver les récoltes... figurent parmi les découvertes remarquables issues des vestiges identifiés, aux côtés d'objets, d'outils et d'os, sur les 400 hectares sondés et les 35 sites de fouille. Une attention particulière a été portée aux sites en lien avec le Paléolithique moyen, qui ont permis des découvertes inédites dans la région (campements en plein air, traces de débitages de pierre taillée, outils et ossements de mammoths...). Parmi les principales découvertes, de la faune et des outils de communautés de cueilleurs-chasseurs datant de -100 000 ans avant J.-C., mais aussi des ossements et des

outils en pierre. Il a ainsi pu être observé notamment l'évolution de la taille des villages, les chemins et les densifications de population jusqu'à la fixation du paysage actuel, soit au début du Moyen-Âge.

3. Une conception et une construction menées en partenariat avec l'ensemble des acteurs du territoire

Plus important projet autoroutier de ces dernières années en France, l'A355 est également le résultat d'une collaboration étroite avec l'ensemble des acteurs du territoire, qui ont été impliqués dès la phase de conception, dans le cadre d'un dialogue constant et ouvert. Vecteur d'insertion et de création d'emplois au niveau local dès le lancement du chantier, le Contournement Ouest de Strasbourg va également jouer, en fluidifiant l'accès aux différents pôles stratégiques de l'Eurométropole, un rôle moteur pour le dynamisme de l'économie locale.

► Un « grand projet d'État », concrétisation d'une volonté politique partagée par les collectivités territoriales

Dès la signature du contrat de concession en 2016, ARCOS a mis le principe de concertation et de dialogue au centre de la conception du projet, impliquant les acteurs publics, locaux et nationaux. Les échanges avec les différents services de l'État, les collectivités, les élus, les riverains, le monde agricole et les associations locales ont notamment permis de définir le tracé en respectant au mieux les intérêts des différentes parties prenantes. Des permanences ont ainsi été organisées, dès le lancement du projet, dans les mairies des 22 communes concernées pour aller à la rencontre des élus et des administrés.

Une maquette 3D du projet, réalisée à cet effet, a permis à l'ensemble des intéressés de se projeter dans la future réalisation de l'A355 et de mieux appréhender sa réalité, son tracé effectif et les différents ouvrages prévus. Réalisée par l'agence bas-rhinoise X03D, avec une précision de 20 cm, elle proposait une visualisation détaillée du nouvel environnement avant même les premiers travaux de terrassement.

Au total, plus de 400 réunions de concertation ont été menées, permettant d'entretenir un dialogue continu avec les acteurs du territoire pour répondre à leurs préoccupations. Ces échanges approfondis ont contribué à adapter le projet tout au long de sa mise en œuvre aux enjeux et attentes des différents interlocuteurs, notamment afin :

- d'optimiser le tracé de l'A355 pour éviter autant que possible les zones d'habitat;
- de valider le dimensionnement des continuités routières dans le schéma routier de l'Eurométropole;
- de mettre en œuvre un concours architectural et paysager pour le franchissement de la vallée de la Bruche;
- de définir les dispositifs de protection acoustique à installer, y compris la tranchée couverte construite sur la commune de Vendenheim;
- de fixer l'emplacement de l'aire de services, initialement prévue à Griesheim-sur-Souffel et finalement installée sur la commune de Duttlenheim et de prendre en compte des besoins exprimés par les élus, les habitants et le monde agricole, et des impératifs imposés au concessionnaire;
- de réaliser des plantations anticipées.

« Pour Dominique Metreau, chef du service Gestion du Territoire à la Chambre d'Agriculture d'Alsace, nous avons souhaité négocier suffisamment tôt afin de pouvoir obtenir tous les aménagements rendus nécessaires par la construction de l'A355, comme les ponts et les axes de franchissement agricoles dont nous avons besoin pour continuer les activités agricoles en toute transparence. On a également fait le choix de réaménager le parcellaire agricole sur plus de 10000 hectares dans le cadre d'un schéma de mutualisation des emprises afin de limiter l'impact sur chacune des exploitations concernées et de définir un système où les agriculteurs ont encore leur place. »

La construction du Contournement Ouest de Strasbourg a donné lieu à une vaste opération de remembrement des terres agricoles, sous l'égide de la Collectivité européenne d'Alsace, avec le concours de la Chambre d'agriculture d'Alsace. Il s'agissait de contrebalancer la perte de surfaces et la baisse de revenus de certains agriculteurs tout en leur permettant de gagner en compétitivité sur l'ensemble de leurs parcelles, souvent éparpillées géographiquement. Cette opération concerne au total 10 000 hectares de terre répartis sur plus d'une trentaine de communes.

Ce travail en partenariat avec le monde agricole a également donné lieu, lors de la conception et de la définition du tracé, à l'aménagement de passages permettant aux engins agricoles de circuler sur ou sous l'A355 et ainsi d'assurer la continuité de l'activité économique.

► Un chantier et une exploitation contribuant au dynamisme économique du territoire

• Un chantier vecteur d'insertion et créateur d'emplois localement

Le projet a été volontairement tourné vers le développement et l'économie locales. Plus de 300 entreprises ont ainsi été mobilisées dans le cadre de la construction du Contournement Ouest de Strasbourg, dont un tiers étaient alsaciennes. 6 000 personnes au total sont intervenues sur le chantier durant les travaux. Au plus fort de l'activité, plus d'un millier de personnes étaient présentes sur le site, générant une véritable dynamique économique sur le territoire : chaque emploi sur le chantier a généré environ 3 emplois indirects supplémentaires.

Le contrat d'ARCOS passé avec l'Etat comprenant une clause d'insertion professionnelle, ce sont environ 290 000 heures qui ont été consacrées au retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles. Ce résultat a pu être atteint grâce à différents partenariats, notamment avec Relais Chantiers, qui œuvre aux côtés de nombreux maîtres d'ouvrage sur le bassin d'emplois strasbourgeois. Le dispositif est également accompagné par VIE, une structure du groupe VINCI dont l'objectif est d'aider les entreprises dans le déploiement de leur politique d'insertion. Au total, 205 personnes ont ainsi bénéficié d'une formation, d'une qualification ou d'un contrat de travail sur le chantier.

En phase d'exploitation, en plus des différentes entreprises intervenantes (dépanneurs, mainteneurs...), 30 personnes seront recrutées pour exploiter l'aire de services de la Bruche et 20 personnes pour l'exploitation de l'autoroute. Elles assureront la gestion de l'infrastructure et la sécurité au quotidien, 24/7, ainsi que l'information client et l'entretien du patrimoine autoroutier, incluant la gestion dans la durée des dispositifs en faveur de la préservation des milieux naturels et de la biodiversité.

« Pour Hélène Lang, coordinatrice insertion emploi chez VIE : *Le contournement de Strasbourg, c'est 205 personnes qui ont été formées et recrutées, et qui ont ainsi pu retrouver le chemin de l'emploi. Ces actions ont concerné des bénéficiaires du RSA, des demandeurs d'emplois de longue durée, des personnes en situation de handicap, des jeunes de moins de 26 ans sans qualification ou des personnes qui sont dans un dispositif d'insertion. Sur ce chantier, les 7,5 % d'heures de travail en insertion prévues par le cadre réglementaire ont été dépassées. En effet, nous sommes à plus de 10% d'heures d'insertion.* »

« Le dialogue avec le constructeur a été permanent et notamment très utile sur le volet social car il a bien voulu s'engager dans le volet social. explique **Jean-Luc Marx, préfet de la région Grand-Est de juillet 2017 à mars 2020.** ARCOS a ainsi fait appel à une main-d'œuvre non qualifiée et en difficulté, qu'il a formée dans le cadre du chantier. Il a ainsi donné un coup de pouce - et même un beau coup de pouce - à l'insertion de personnes éloignées de l'emploi. On ne peut que saluer cette implication qui n'existe pas chez tous les investisseurs. »

- **Une infrastructure pour accompagner le développement de l'économie locale**

En permettant une réorganisation des déplacements et la création d'un itinéraire nord-sud, l'A355 va fluidifier les échanges entre les villes moyennes situées au nord (Saverne, Haguenau...) et au sud de la métropole (Sélestat, Molsheim...) ainsi que l'accès aux pôles stratégiques comme le port de Strasbourg, l'aéroport d'Entzheim, le centre hospitalier universitaire et la zone d'activité de la Plaine de la Bruche.

Par ailleurs, l'aire de services de la Bruche, accessible sur l'A355, sera ouverte sur le territoire et desservira la Zone d'activités de la Plaine de la Bruche, permettant ainsi aux populations riveraines de bénéficier de ses services. Située à équidistance des aires de services existantes au nord et au sud, l'aire a été conçue afin de réduire significativement son emprise foncière et de s'intégrer dans son environnement paysager.

En partenariat avec Sighor et Sodiplec, cette aire propose une offre de services complète, que ce soit en termes de restauration, d'aménagements incitant à une pause détente agréable ainsi que de valorisation du patrimoine culturel, gastronomique et touristique local. L'aire se veut également exemplaire en matière de gestion des déchets ou de production d'énergie renouvelable.



Crédit photo : Jean-François Badias



Crédit photo : Marc Dossman

Dès sa mise en service, l'A355 va contribuer à fluidifier les mobilités au sein de l'Eurométropole de Strasbourg en accueillant notamment le trafic de transit. Le Contournement Ouest de Strasbourg représente également pour les habitants du territoire une solution alternative pour les déplacements du quotidien. Plus grand projet autoroutier de ces dernières années en France, il a été conçu dès l'origine pour être exemplaire en matière de transparence écologique et d'intégration environnementale, ce qui s'est traduit par un niveau d'investissements sans précédent que ce soit pour préserver la faune, assurer les continuités écologiques ou protéger les ressources naturelles. Outre sa contribution au dynamisme économique de la région, l'A355, infrastructure de nouvelle génération, constitue un atout pour décarboner le transport routier et améliorer la qualité de vie des habitants de l'Eurométropole et des territoires avoisinants.

CHIFFRES CLÉS


24 km
d'autoroute
à 2 x 2 voies

561 M€
D'INVESTISSEMENTS
dont **130 M€** consacrés aux
dispositifs environnementaux

22
COMMUNES CONCERNÉES

Achenheim, Berstett, Breuschwickersheim,
Dingsheim, Duppigheim, Duttlenheim,
Eckwersheim, Ernolsheim-Bruche,
Geuderthaim, Griesheim-sur-Souffel,
Hurtigheim, Hoerd, Innenheim, Ittenheim,
Kolbsheim, Lampertheim, Oberschaeffolsheim,
Osthoffen, Pfulgriesheim, Stutzheim-Offenheim,
Truchtersheim et Vendenheim

4 axes
AUTOROUTIERS
raccordés

A4, A35 nord, A35 sud
et A352

2
ÉCHANGEURS
D1004 à Ittenheim
et D711 à Duttlenheim



3
OUVRAGES D'ART
exceptionnels

Le viaduc de Vendenheim (456 m)
La section couverte
de Vendenheim (295 m)
Le viaduc de la Bruche (462 m)

47
CONTINUITÉS ROUTIÈRES
MAINTENUES

RN, RD, voies communales
et chemins agricoles


130
PASSAGES À FAUNE
soit un tous les 200 m
en moyenne


11 COURS D'EAU
ET **2** CANAUX
franchis

1
PÔLE MULTIMODAL
à Ittenheim



1
AIRE DE SERVICES
à Duttlenheim




20 000 à 34 000
VÉHICULES ATTENDUS
en moyenne chaque jour
à la mise en service

Contacts Presse

Jean-Luc FOURNIER

jean-luc.fournier@vinci-autoroutes.com

06 26 56 73 61

Alissa JOLY

alissa.joly@vae-solis.com

06 61 00 92 31

Samuel BEAUCHEF

samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com

06 12 47 58 91

A propos de VINCI Autoroutes

Premier opérateur d'autoroutes en concession en Europe, VINCI Autoroutes accueille chaque jour plus de 2 millions de clients sur le réseau de ses six sociétés concessionnaires : ASF, Cofiroute, Escota, Arcour, Arcos et Duplex A86.

Partenaire de l'Etat et des collectivités territoriales, VINCI Autoroutes dessert en France 7 régions, 45 départements, 14 métropoles, plus d'une centaine de villes de plus de 10 000 habitants et des milliers de communes rurales situées à proximité de son réseau concédé.

Chiffres clés : Réseau de 4 443 km d'autoroutes - 187 aires de services - 266 aires de repos - 324 gares de péage.

Retrouvez toutes les informations sur : Radio VINCI Autoroutes (107.7), www.vinci-autoroutes.com, facebook.com/VINCIAutoroutes, Twitter @VINCIAutoroutes, www.fondation.vinci-autoroutes.com, ou par téléphone au 3605, 24h/24 et 7j/7 (service gratuit + prix d'appel).