

# Retour sur 2018

Lettre  
d'infos  
N° 9

## RN353 Rocade Sud de Strasbourg seconde phase

### Fin d'une étape majeure sur l'A35

À quelques jours des fêtes de fin d'année, l'achèvement du mur anti-bruit de Geispolsheim-gare (ci-dessus) a été la dernière opération d'envergure réalisée dans le cadre des travaux de modification de l'échangeur de Geispolsheim et du décalage de la chaussée Sud de l'A35. Débuté en mars 2017, ce chantier aura mobilisé plusieurs centaines de personnes (ouvriers, fournisseurs, encadrants, ...) pour assurer la mise en service de l'échangeur de Geispolsheim à la rentrée 2018 et la fin complète des travaux en fin d'année.

D'un coût de 15 millions d'euros, d'importants moyens matériels ont également été mobilisés par le groupement EUROVIA / COLAS / SIGNATURE pour déplacer 70 000 m<sup>3</sup> de déblais et 172 000 m<sup>3</sup> de remblais, réaliser 82 000 m<sup>3</sup> de structure de chaussée, 11 500 mètres de glissières béton, 7000 mètres de caniveaux, et enfin poser 58 000 tonnes d'enrobés pour constituer les nouvelles chaussées.

Dans le même temps, l'ouvrage de franchissement de l'A35 par la D400 a été entièrement réhabilité afin de répondre aux normes routières en vigueur. Dispositifs d'appui du tablier, dispositifs latéraux de sécurité ou encore habillage architectural du tablier et des piles ont été réalisés par le groupement SAERT / TSV / RCA.

### Le tracé de la rocade se dessine du côté de Fegersheim

En parallèle des travaux sur l'A35, VINCI Construction a réalisé les travaux préparatoires de mise en œuvre des remblais dans le secteur de Fegersheim. Composés de matériaux issus d'autres chantiers dans le secteur et de mâchefers (voir lettre d'infos n°8), les remblais offrent aujourd'hui une plate-forme pour la réalisation de la future couche de roulement.

### Expérimentation technique

Dans le cadre du projet une collaboration scientifique a été mise en place pour utiliser du loess d'Alsace dans les terrassements.

Le loess d'Alsace ou du Rhin, qui recouvre en partie le bassin rhénan, est une roche meuble limoneuse, finement poreuse, de couleur jaunâtre à brunâtre, et souvent calcaire. Une de ses particularités est d'être homogène.



Test de fatigue en laboratoire

Les loess sont couramment utilisés dans les terrassements routiers. L'objet de la collaboration scientifique sur la Rocade Sud est de mesurer les performances mécaniques du loess traité avec des liants hydrauliques du cimentier HAURI afin d'utiliser cette roche en remplacement d'une sous-couche de chaussée. Des essais, concluants, ont été réalisés en laboratoire à l'IFSTTAR\*. Cette technique permettra donc d'économiser des ressources rares et chères que sont le bitume et les granulats.

L'expérimentation grandeur nature va pouvoir être menée sur le chantier, elle sera suivie grâce à des capteurs posés lors de la construction et apportera les connaissances nécessaires pour le développement de cette technique.

Le suivi sera mené en partenariat entre la DREAL Grand-Est, l'Eurométropole de Strasbourg, le CEREMA\*\*, l'IFSTTAR, le cimentier HAURI et les entreprises EUROVIA et COLAS.

\* IFSTTAR

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

\*\* CEREMA

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement



Après la fin des travaux sur l'échangeur de Geispolsheim et le décalage de la chaussée Sud de l'A35, 2019 marque une nouvelle étape importante pour la concrétisation du projet.

Les travaux de la section qui reliera Geispolsheim à Fegersheim ont débuté fin février, avec un objectif de mise en service à la rentrée 2020.

Dans le même temps, un important chantier de rénovation de l'ouvrage de l'échangeur de Fegersheim sera entrepris.



# Poursuite des travaux en 2019



La future N353 se dessine dans le paysage - vue vers Geispolsheim / Entzheim

## Démarrage de la section courante

Les raccordements aux échangeurs et les ouvrages d'art achevés, les travaux se poursuivent par la réalisation de la section courante. Ce barreau routier, d'une longueur de trois kilomètres, se raccordera au Nord à l'échangeur de l'A35 avec la D400, et au Sud à l'échangeur entre la D1083 et la première phase de la Rocade en direction de l'Allemagne.

Un marché a été attribué au groupement EUROVIA / COLAS pour réaliser les terrassements, l'assainissement et les chaussées de cette liaison à 2 x 2 voies. Ces travaux comprennent également la construction de l'échangeur entre la Rocade et la D84 qui relie Geispolsheim-village et Geispolsheim-gare.

## Démolition de l'ancienne chaussée vers Strasbourg et valorisation des matériaux

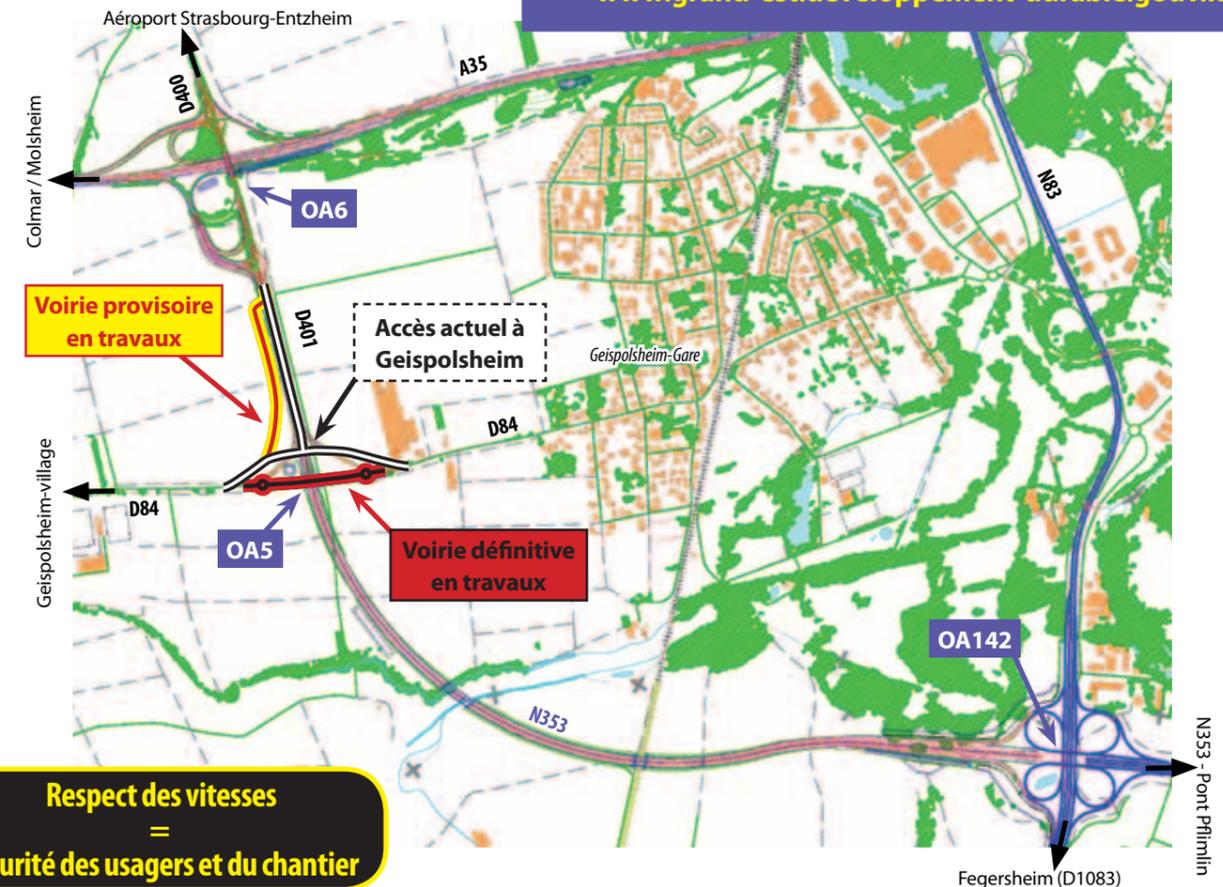
Dans une volonté forte de préserver les ressources naturelles, la section courante sera constituée en majorité des matériaux provenant de l'ancienne chaussée de l'A35.



L'A35 en construction, la Vigie et le lac Achard en 1964

Cette grave naturelle avait été extraite dans les années 60 de la gravière qui constitue aujourd'hui le lac Achard. Une fois les matériaux réutilisés, les emprises de l'ancienne chaussée seront rendues à l'agriculture et un espace boisé sera créé au plus proche des habitations de Geispolsheim-gare.

Retrouvez le détail de chaque phase et l'avancement des travaux sur : [www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr)



**Respect des vitesses**  
=  
**sécurité des usagers et du chantier**

## Voirie provisoire pour la D401

Afin de limiter au maximum la gêne des usagers et d'assurer leur sécurité lors des travaux de la section courante, une voirie provisoire permettra de relier temporairement l'A35 à la D84, ci-dessus.

Cette voirie provisoire, construite en dehors de la future emprise routière, sera raccordée, en mai, à la voirie définitive de la D84 reliant Geispolsheim-village à Geispolsheim-gare.

## Réhabilitation du pont de l'échangeur de Fegersheim

Anticipant la mise en service à l'été 2020 de la seconde phase de la Rocade Sud, d'importants travaux de réhabilitation de l'ouvrage de franchissement de la D1083 par la N353 à Fegersheim, ci-contre, sont planifiés de mi-juin à mi-août 2019. Titulaire du marché, l'entreprise SAERT est chargée de la réfection totale du traitement anticorrosion et de la peinture de la structure métallique de l'ouvrage, construit dans les années 90.

Ces travaux de « lifting », réalisés en quatre phases, impacteront successivement les deux sens de circulation de la D1083. Des itinéraires conseillés et des déviations seront mis en place afin de limiter les gênes à l'usager.



L'OA5 et vue sur la D401 et l'accès provisoire à Geispolsheim

L'échangeur N83-D1083/N353 à Fegersheim

