

Aménagement de la déviation de Port-sur-Saône par la RN19

Lancement des travaux Mardi 4 octobre 2016



DOSSIER DE PRESSE



région **BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ**



Sommaire

1. Les enjeux de la déviation de Port-sur-Saône	3
2. L'opération en détails : principales caractéristiques des aménagements	5
3. Une infrastructure à intégrer à son environnement	8
4. Les procédures réglementaires	9
5. La maîtrise d'œuvre	12
6. Les travaux démarrent !	13

1

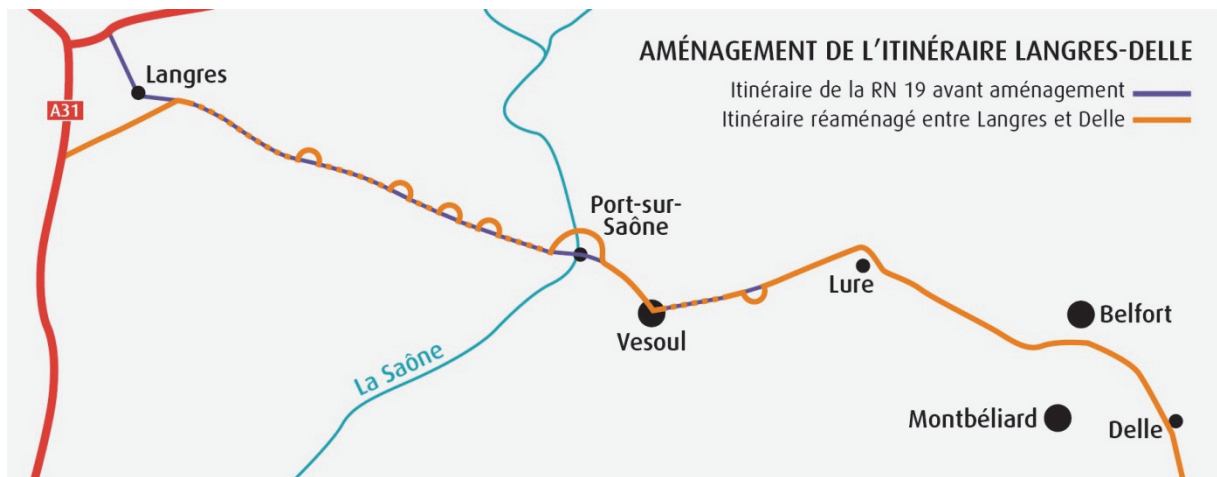
● Les enjeux de la déviation de Port-sur-Saône

➔ *Une opération du programme d'aménagement de la RN19 entre Langres et Delle*

L'opération de déviation de Port-sur-Saône, sous maîtrise d'ouvrage DREAL Bourgogne-Franche-Comté, fait partie du programme d'aménagement de la liaison Langres (A31) – Delle (frontière suisse), qui vise une amélioration :

- de la liaison ouest-est ;
- de l'accessibilité des territoires traversés pour favoriser le développement économique régional et local ;
- des conditions de circulation et sécurité.

Ces enjeux se déclinent à l'échelle locale du projet de déviation de Port-sur-Saône qui participe à l'atteinte des objectifs généraux du programme RN19.



Objectifs de la déviation de Port-sur-Saône

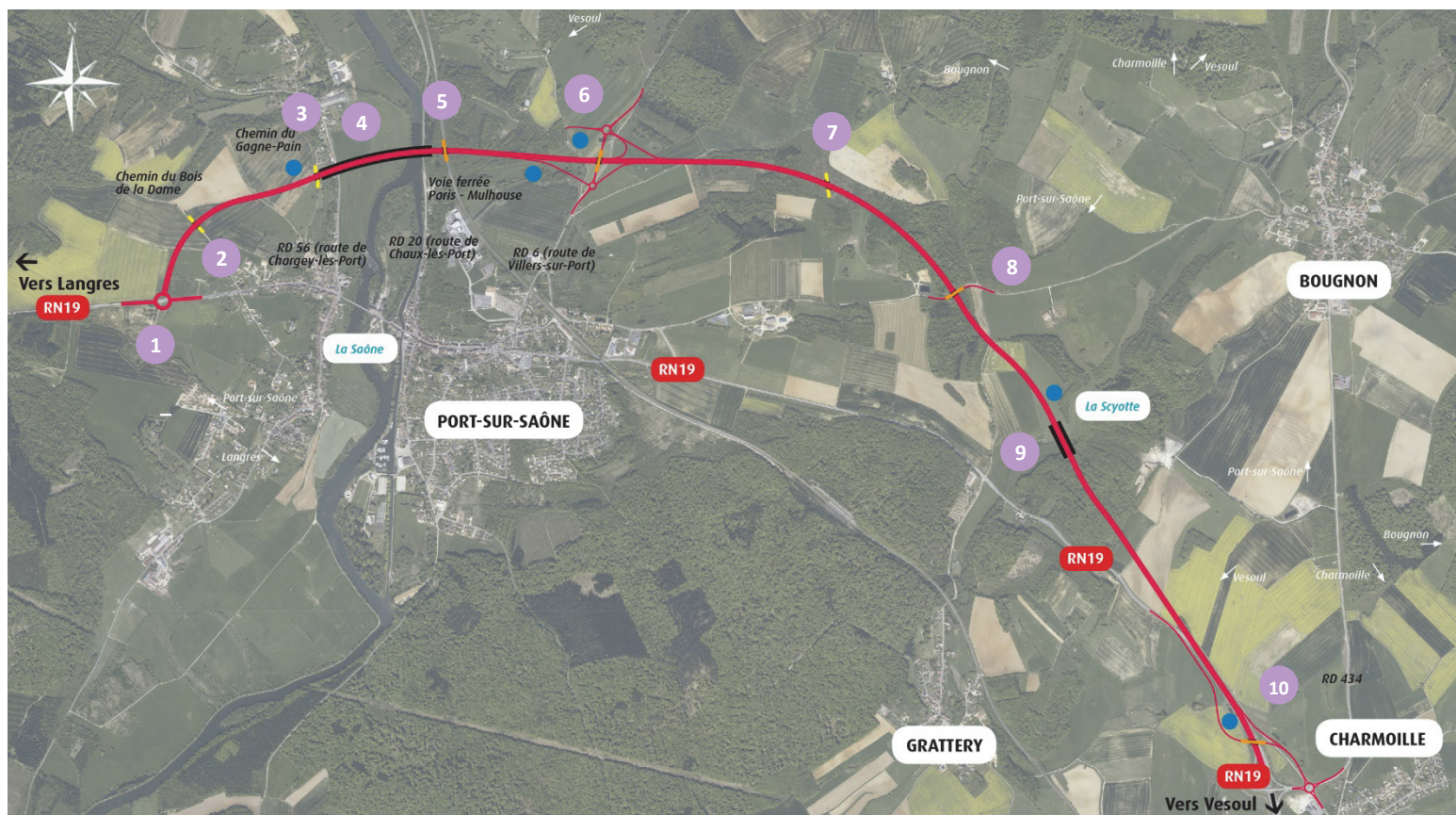
Inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER), la déviation de Port-sur-Saône par la RN19 permettra :

- une amélioration des conditions de circulation et une fiabilisation des temps de parcours grâce au report du trafic de transit vers une infrastructure plus adaptée. En particulier, la grande majorité des transports exceptionnels traversant actuellement Port-sur-Saône, dont l'impact est souvent significatif sur la fluidité de la RN19, s'écoulera sur celle-ci ;
- une amélioration du cadre de vie des riverains et du fonctionnement urbain du centre de Port-sur-Saône à travers la réduction des nuisances (bruit et pollution) et le réaménagement de la traversée du bourg (notamment avec le développement possible des circulations piétonnes et cyclables) ;
- le maintien et le développement du potentiel économique du bassin d'emploi par l'amélioration de la desserte du département de la Haute-Saône et notamment du chef-lieu Vesoul. Cette nouvelle infrastructure revêt ainsi une importance toute particulière pour les petites et grandes entreprises du département, comme par exemple PSA à Vesoul.

L'aménagement, qui pourra s'intégrer au projet autoroutier entre Langres et Vesoul, devrait aussi permettre un apaisement du centre-bourg et une nette amélioration de la sécurité, tant pour les riverains que pour les usagers de la route nationale.

2. L'opération en détails : principales caractéristiques des aménagements

Dès la mise en service de cette nouvelle infrastructure, la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est en assurera l'entretien, l'exploitation et la surveillance.



La déviation en quelques chiffres

7,9 km : longueur de la déviation de Port-sur-Saône

2 : nombre de voies qui seront affectées à chaque sens de circulation

110 : vitesse maximale qui sera autorisée sur la déviation de Port-sur-Saône

130,2 millions d'euros TTC : coût de la réalisation de cette nouvelle infrastructure qui sera financée à 75 % par l'Etat, à 12,5 % par la région Bourgogne-Franche-Comté et à 12,5 % par le Département de la Haute-Saône

1 *Giratoire de raccordement sur la RN19 actuelle, à l'ouest de Port-sur-Saône*

2 *Rétablissement du chemin du Bois de la Dame*

Pour favoriser l'insertion urbaine de l'infrastructure et assurer une continuité des déplacements notamment agricoles, un passage supérieur sera construit pour franchir la déviation de Port-sur-Saône à proximité du lotissement de la Creuse.



3 *Rétablissement du chemin du Gagne Pain*

Coupé à hauteur du quartier du Breuil, le chemin du Gagne-Pain sera rétabli par un passage sous la déviation.

4 *Viaduc de franchissement de la Saône avec rétablissement des RD56 et RD20*

La Saône sera traversée grâce à un viaduc courbe de 600 mètres de long. Une attention particulière sera portée à l'insertion architecturale de l'ouvrage pour minimiser son impact visuel.



5 *Rétablissement de la voie ferrée*

La déviation de Port-sur-Saône coupe la ligne SNCF reliant Paris et Bâle. Un pont-route permettra aux deux infrastructures de se croiser.

6 *Diffuseur de Port-sur-Saône Centre permettant le rétablissement de la RD6*

Les études de trafic ont montré l'intérêt de la création d'un échangeur intermédiaire sur la déviation afin notamment de desservir le centre de Port-sur-Saône. Il permettra également de raccorder la déviation de la RN19 avec la RD6 et la future déviation de la RD20.



7 *Passage grande faune*

Ce passage sera aménagé au cœur du bois du Chanois d'Esseux afin de permettre une traversée sécurisée de l'infrastructure pour des espèces comme le sanglier ou le chevreuil.

8 *Rétablissement de la RD100*

La déviation de Port-sur-Saône coupe le tracé de la RD100 dans le secteur du bois des Pierres Blanches. Un ouvrage sera construit afin de rétablir la continuité de cette route départementale.

9 *Viaduc de franchissement de la Scyotte*

Pour traverser la Scyotte, un viaduc de 190 mètres de long sera construit.



10 *Diffuseur de Charmoille, raccordement à la RN19 actuelle à l'est de Port-sur-Saône*

Un giratoire sera créé afin de raccorder la RD434, la voie d'entrée vers Charmoille, la voie de rétablissement de la RN19 actuelle et la voie d'insertion sur la déviation de Port-sur-Saône.



3 • Une infrastructure à intégrer à son environnement

Après identification des risques liés à la nouvelle infrastructure, l'Etat a effectué des choix de conception et envisagé des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation pour limiter voire éliminer les impacts négatifs du projet de déviation de Port-sur-Saône.

Parmi les mesures proposées et retenues, en voici quelques-unes significatives :

- l'aménagement foncier afin d'optimiser les parcelles cultivables ;
- la restauration d'une zone humide sous l'ouvrage d'art sur la Saône devant permettre le rétablissement d'un habitat pour le Cuivré des marais ;
- la reconstitution d'îlots forestiers permettant la gestion naturelle de leur évolution (constitution de 3 îlots sur 3 communes différentes : Port-sur-Saône, Bougnon et Grattery) ;
- l'acquisition d'habitations en bordure de l'emprise du projet afin d'amoindrir la dégradation du cadre de vie de ses habitants.

La vallée de la Saône, un site du réseau Natura 2000

La Vallée de la Saône est l'un des 1753 sites français du réseau Natura 2000. Identifiée pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, elle bénéficie d'une zone de protection spéciale (ZPS - Directive Oiseaux) et d'une zone spéciale de conservation (ZSC - Directive Habitats-Faune-Flore). Une évaluation des incidences du projet vis-à-vis des espèces animales et végétales spécifiquement protégées dans le cadre de Natura 2000 a ainsi été réalisée. Elle a conclu à un impact non significatif du fait du franchissement de la zone par un viaduc.

Démarche 1 % paysage et développement

La démarche 1 % paysage et développement est une démarche visant à intégrer au mieux la nouvelle infrastructure dans son environnement. Elle a pour objets de promouvoir la valorisation des paysages pour en faire un facteur de développement touristique et économique, ainsi que de développer des actions exemplaires sur les paysages aux abords des nouvelles infrastructures routières nationales et autoroutières, mais en dehors des emprises routières.

Elle résulte d'une démarche partenariale entre l'Etat maître d'ouvrage de la déviation, et les collectivités locales.

Dans le cadre de cette démarche, l'Etat peut cofinancer des projets jusqu'à hauteur de 50 % du montant de ceux-ci. L'enveloppe totale allouée, de 1% du montant total du projet (soit 1,3M€), financée à 100 % par l'Etat, s'ajoute au montant proprement dit de l'opération.

L'éligibilité des projets fait l'objet d'un examen dans un comité technique et un comité de pilotage dédié, piloté par la direction départementale des territoires (DDT) de Haute Saône.

4 • Les procédures réglementaires

➔ *L'enquête publique*

Du 29 février au 31 mars 2012, elle a été menée par une commission d'enquête désignée par le Président du Tribunal Administratif de Besançon et dont le siège se trouvait en mairie de Port-sur-Saône.

Cette procédure a porté sur :

- l'utilité publique des travaux d'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône par la RN19 ;
- le classement de la déviation de Port-sur-Saône en route express ;
- la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols (POS) des communes de Bougnon, Charmoille, Port-sur-Saône et Villers-sur-Port.

La déclaration d'utilité publique, prononcée le 28 février 2013 par arrêté ministériel a permis d'officialiser l'utilité publique du projet et a autorisé le maître d'ouvrage à engager les travaux correspondants, sous réserve de l'obtention des autres autorisations administratives préalables aux travaux (loi sur l'eau, dérogations espèces protégées, diagnostics archéologiques...).

Pourquoi une déclaration d'enquête publique ?

Certains terrains privés sont nécessaires à la réalisation de la déviation de Port-sur-Saône ou à sa bonne insertion dans l'environnement local. Au terme de l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique (DUP) a autorisé le processus d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Une route express, qu'est-ce que ça implique ?

- un accès interdit notamment aux piétons, cavaliers, animaux, cycles, cyclomoteurs, tracteurs, matériels agricoles et de travaux publics ;
- pas d'accès direct à la route express pour les riverains de l'infrastructure, en dehors des points aménagés à cet effet ;
- une vitesse limitée à 110 km/h ;
- un stationnement interdit sur les bandes d'arrêt d'urgence prévues à cet effet ;
- une réglementation de la publicité le long de la voie par décret.

Enquête loi sur l'eau

Préalablement à l'ouverture du chantier et conformément aux réglementations européenne et nationale, la DREAL Franche-Comté a déposé un dossier spécifique pour présenter les mesures du projet qui seront prises pour préserver la ressource en eau et limiter l'impact sur les milieux aquatiques. En effet, pour engager les travaux de la déviation de Port-sur-Saône, la DREAL Franche-Comté a dû obtenir une autorisation, après enquête publique.

La DREAL Franche-Comté a donc déposé un dossier spécifique présentant :

- l'analyse et l'évaluation des incidences du projet sur la ressource en eau ;
- les mesures et aménagements proposés pour garantir la préservation des milieux aquatiques et des écoulements hydrauliques.

Au terme de l'enquête publique, ce dossier a été validé et a fait l'objet d'un arrêté préfectoral au titre de la loi sur l'eau, le 5 janvier 2016.

Autres procédures

Aménagement foncier, agricole et forestier

Sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de la Haute-Saône, une procédure d'aménagement foncier a été engagée, et se poursuit, afin de réduire et compenser les impacts du projet sur l'activité agricole.

Conduites sur l'ensemble du linéaire de l'opération, les études successives ont permis de conclure sur l'opportunité de réaliser un aménagement foncier avec inclusion d'emprise sur le territoire des communes de Port-sur-Saône, Bougnon et Grattery. La prochaine étape va consister à effectuer le classement des terres. Pour les terrains qui ne sont pas intégrés au périmètre de l'aménagement foncier, les acquisitions foncières sont menées directement par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté.

Acquisitions foncières

Une enquête parcellaire s'est déroulée du 5 au 20 février 2015 pour les communes de Bougnon, Grattery, Charmoille et Port-sur-Saône.

L'enquête parcellaire a pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à acquérir, et à la recherche des propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés, en application de l'article R. 11-19 du code de l'expropriation.

Un courrier a été envoyé préalablement à l'ensemble des propriétaires d'une parcelle impactée sur cette section et un commissaire enquêteur a tenu des permanences en mairies, où un registre était également mis à disposition des personnes concernées. À la suite de cette enquête, les procédures d'acquisitions foncières des terrains nécessaires à la construction de la nouvelle infrastructure ont été engagées, en privilégiant la voie amiable.

■ Diagnostic archéologique

Avant le lancement des travaux, il est nécessaire de procéder à un diagnostic archéologique sur l'emprise du projet. Conduit par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP), ce diagnostic a été réalisé sur l'ensemble des emprises non boisées du projet, entre les mois d'octobre et décembre 2014.

En parallèle, l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) a pour mission d'effectuer un diagnostic d'archéologie préventive sur l'ensemble de ces zones déboisées. L'objectif est de s'assurer que le périmètre des travaux ne renferme pas d'éventuels vestiges et traces d'occupation humaine.

En mai 2016, les investigations archéologiques ont donc eu lieu dans le secteur déboisé du bois de la Craie à Grattery. La dernière phase du diagnostic archéologique se déroulera au deuxième trimestre 2017 à l'issue de la fin du déboisement de l'emprise du projet.

5 • L'équipe de maîtrise d'œuvre

Plus de 30 ingénieurs, techniciens et assistants contribuent à la réalisation des études d'ingénierie nécessaires à la conception détaillée de la déviation de Port-sur-Saône.

Les services de l'Etat :

Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est :

- **Service Ingénierie Routière d'Alsace Franche-Comté** : pilotage général des études et études spécifiques (chaussées, terrassements, signalisation et équipements de sécurité) ;
- **Service des ouvrages d'art** : études techniques des ouvrages d'art courants de la déviation ;
- **Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) Centre-Est, Division ouvrages d'art** : études techniques des ouvrages d'art non courants (viaducs sur la Saône et sur la Scyotte et ouvrage de franchissement de la voie ferrée Paris-Mulhouse).

Compte tenu de la complexité du projet et des forts enjeux environnementaux associés, des compétences particulières ont été recherchées auprès de prestataires privés :

- **JNC Sud et STRATES** : insertion paysagère du projet et traitement architectural des ouvrages d'art ;
- **ALGOE** : ordonnancement général de l'opération.

6 • 2016, les travaux démarrent !

Après de nombreuses études et la validation du projet final par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté, les travaux de la déviation de Port-sur-Saône vont pouvoir commencer. Ils ont débutés à l'automne 2016. Le planning prévisionnel, conformément aux engagements pris dans le cadre du contrat de plan Etat – Région 2015 – 2020, prévoit une mise en service fin 2020.

Pendant toute la période des travaux de la déviation, **plusieurs marchés seront signés**. Chacun d'eux aura pour objet un ouvrage ou le linéaire de la déviation de Port-sur-Saône. L'allotissement est réalisé de manière à ce qu'un maximum d'entreprises puisse candidater. Des appels d'offres permettront de sélectionner les entreprises en charge de chaque aménagement prévu.

Au total, 10 ouvrages seront construits :

- Giratoire de raccordement sur la RN19 actuelle, à l'ouest de Port-sur-Saône ;
- Rétablissement du chemin du Bois de la Dame ;
- Rétablissement du chemin du Gagne Pain ;
- Viaduc de franchissement de la Saône avec rétablissement des RD56 et RD20 ;
- Passage au-dessus de la voie ferrée ;
- Diffuseur de Port-sur-Saône Centre permettant le rétablissement de la RD6 ;
- Passage grande faune ;
- Rétablissement de la RD100 ;
- Viaduc de franchissement de la Scyotte ;
- Diffuseur de Charmoille, raccordement à la RN19 actuelle à l'est de Port-sur-Saône.

Coup d'envoi avec le viaduc de la Scyotte !

Après des premiers travaux préparatoires (déboisement, fouilles archéologiques, réseaux) démarrés depuis l'automne 2015, le viaduc de la Scyotte est la première étape du chantier de la déviation. Pour construire cet ouvrage de 190 mètres de long, un appel d'offre a été lancé par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté et les prestataires ont été retenus.

2 phases rythmeront ce chantier :

- les travaux préparatoires à partir de l'automne 2016 avec la réalisation des pistes de chantier ;
- la construction du viaduc à partir de l'automne.

Les entreprises retenues :

- l'entreprise PEDUZZI TP pour les travaux de terrassement ;
- les entreprises EIFFAGE Génie Civil (en tant que mandataire) et EIFFAGE Métal (en tant que co-traitant) pour la réalisation de l'ouvrage.

CONTACTS :

DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Mission communication

Patricia DROZ

tél : 03.81.21.67.18 / 07.61.20.94.79

patricia.droz@developpement-durable.gouv.fr

Région Bourgogne-Franche-Comté

Marie SOUVERBIE

tél : 03.80.44.34.66

marie.souverbie@bourgognefranche.comte.fr

Hélène WOKOWSKI-PIERRE

tél : 03.81.61.61.08

helene.wokowski@bourgognefranche.comte.fr

Département de Haute-Saône

Angélique DEMARCHE

tél : 03.84.95.70.46

angelique.demarche@haute-saone.fr

www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr

rn19-port-sur-saone@developpement-durable.gouv.fr



région **BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ**

