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

Fouilles archéologiques préventives

Jeudi 8 février 2018

DOSSIER DE PRESSE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ

RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE

haute saône
LE DÉPARTEMENT

Sommaire

1. Les enjeux de la déviation de Port-sur-Saône 3

2. L'opération en détails : avancement et chantiers à venir 5

3. Une infrastructure à intégrer à son environnement 8

4. La maîtrise d'œuvre 9

5. Fouilles archéologiques préventives 10

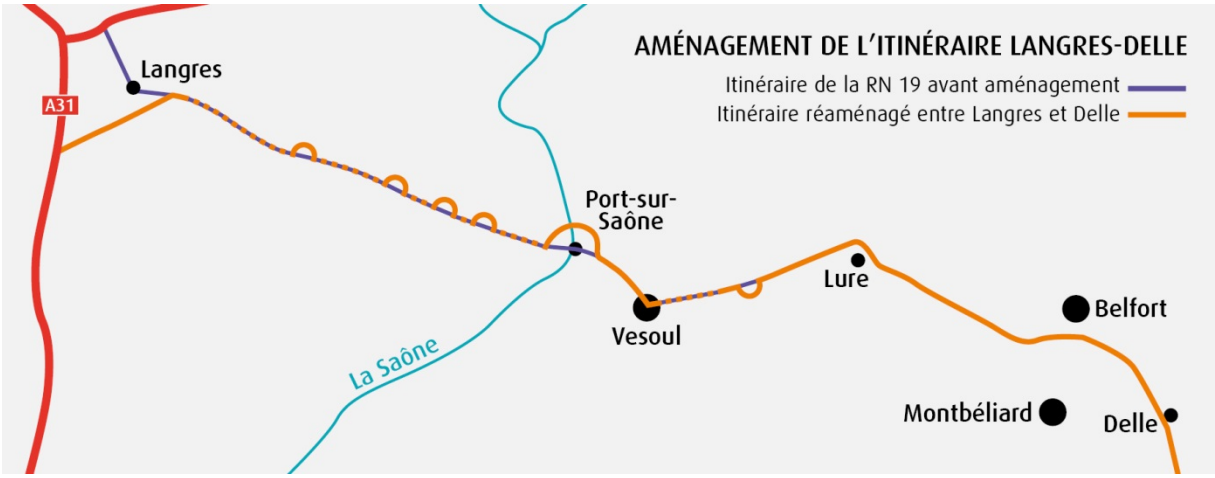
1. Les enjeux de la déviation de Port-sur-Saône

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 ;

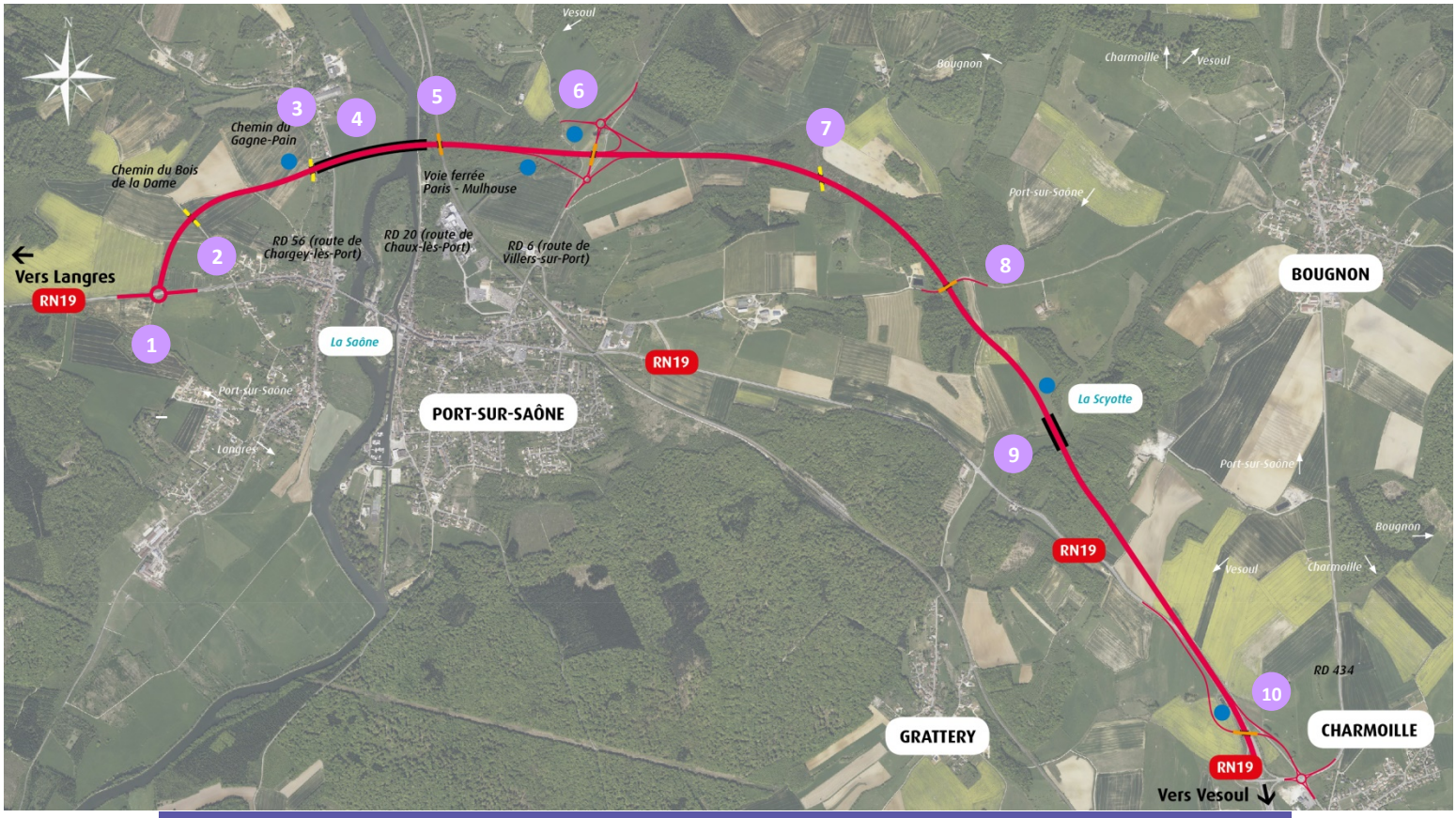
- une amélioration du cadre de vie des riverains et du fonctionnement urbain du centre de Port-sur-Saône à travers la réduction des nuisances (bruit et pollution) et le réaménagement de la traversée du bourg (notamment avec le développement possible des circulations piétonnes et cyclables) ;

- 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 : avancement et chantiers à venir

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*

Les travaux de réalisation du raccordement à l'ouest de Port-sur-Saône ont débuté à la fin de l'été 2017 par le groupement Eurovia / Vinci Construction Terrassement. La réalisation d'une déviation provisoire a été nécessaire pour réaliser le giratoire en toute sécurité. Celle-ci sera conservée pour l'amenée des tronçons métalliques du Viaduc de la Saône par convois exceptionnels. Le giratoire a été mis en service aux usagers en décembre 2017.

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.

Les travaux de cet ouvrage phare d'une durée de plus de deux ans ont débuté à l'automne 2017, ils sont réalisés par le groupement Eiffage Génie Civil / Eiffage Métal. Les travaux en cours concernent les fondations des piles.

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. Les travaux d'accès sont en cours et l'ouvrage sera réalisé au cours de l'année 2018 par le groupement SNCTP / Roger Martin. Ils nécessiteront des travaux de nuit pour ne pas interférer avec le trafic ferroviaire.

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. Ce chantier en plusieurs phases débutera au printemps 2018. Le groupement Colas / Peduzzi réalisera les terrassements et chaussées et Eiffage les ouvrages d'art.

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. Ces travaux ont débuté fin 2017 avec la réalisation d'un barreau qui fera office de déviation pendant la construction de l'ouvrage. Les entreprises titulaires sont les mêmes que pour le rétablissement du RD100.

9 *Viaduc de franchissement de la Scyotte*

Pour traverser la Scyotte, un viaduc de 190 mètres de long est en cours de construction par le groupement Eiffage Génie Civil / Eiffage Métal.

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

Le giratoire a été réceptionné début juillet 2017. Il permet 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.
Ces travaux réalisés par Eurovia ont suivi un phasage étudié pour limiter la gêne aux usagers.

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 objectifs 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 maximale 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. 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.

5. Fouilles archéologiques préventives

L'opération de la déviation de Port-sur-Saône a fait l'objet d'un diagnostic archéologique réalisé en 3 phases par l'INRAP (Institut national de recherches archéologiques préventives) :

- phase 1 : les parties agricoles ;
- phase 2 : le bois de Grattery (pour la réalisation du viaduc de la Scyotte) ;
- phase 3 : bois sur le reste de l'emprise des travaux et quartier du Breuil à Port sur Saône (suite aux démolitions du bâti existant).

Les phases 1 et 2, réalisées respectivement en 2015 et 2016, n'ont donné lieu à aucune prescription, à contrario du diagnostic de la phase 3 où 2 sites inédits de l'âge de fer ont été découverts :

- un four à chaux sur la commune de Bougnon au bois des pierres blanches ;
- une zone d'activité sidérurgique à Port-sur-Saône au quartier du Breuil.

Un appel d'offres a donc été lancé en octobre 2017 sur la base d'un cahier des charges scientifique établi par secteur, par la Direction régionale des affaires culturelles afin de retenir un opérateur d'archéologie préventive disposant des qualifications adéquates :

- secteur de Port sur Saône : habilitation ou agrément du Ministère de la culture pour les âges des métaux et 2 spécialistes : en sidérurgie et en protohistoire ;
- secteur de Bougnon : habilitation ou agrément du Ministère de la culture pour les âges des métaux et un spécialiste en protohistoire.

Le marché a été attribué début décembre 2017 afin de permettre le début des fouilles dès le 8 janvier 2018 pour une durée maximale de 2 mois.
L'entreprise retenue est la société Eveha basée à Limoges et disposant d'une agence à Dijon.

Les fouilles sont réalisées très méthodiquement suivant les prescriptions de la DRAC.
Chaque zone a été divisée en 2 secteurs faisant l'objet de prescriptions différentes. Des fouilles conditionnées au premières découvertes étaient prévues avec avis du Service régional de l'archéologie (SRA) sur la poursuite ou non des recherches.

Site de Port-sur-Saône

Bloc de scorie (F. Sarreste – Evéha)

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

http://rn19-portsursaone.fr/

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ

RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE

haute saône
LE DÉPARTEMENT

Conception-rédaction : DREAL Bourgogne-Franche-Comté – février 2018
Crédits photos : DREAL Bourgogne-Franche-Comté / EVEHA