

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

Fin des travaux du viaduc de la Scyotte

Vendredi 7 décembre 2018



DOSSIER DE PRESSE

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	9
4. La maîtrise d'œuvre	10
5. Le viaduc de franchissement de la Saône	11
6. Les terrassements	14
7. Le viaduc de franchissement de la Scyotte	15
8. Les ouvrages de franchissement : RD100 et voie ferrée	16

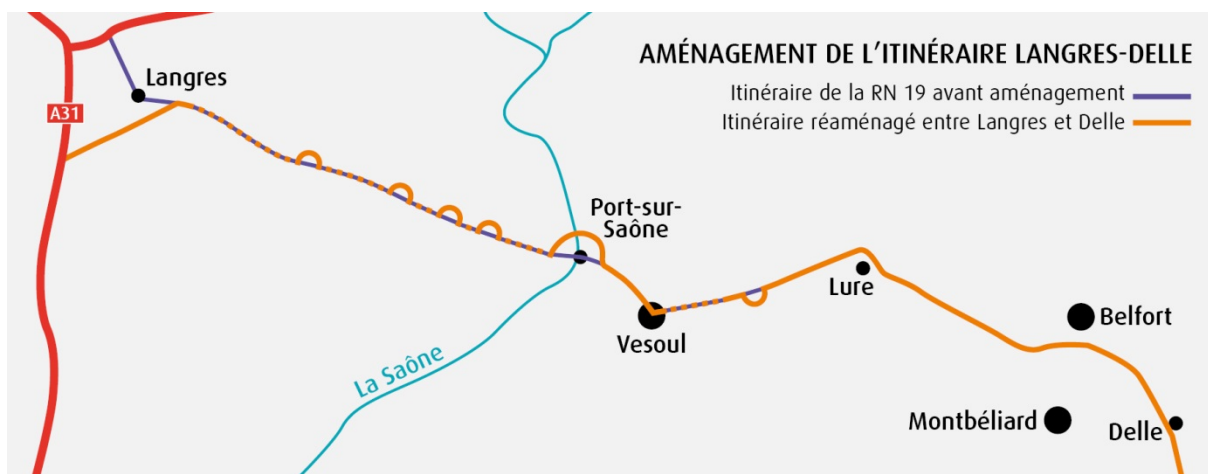
1. Les enjeux de la déviation de Port-sur-Saône

➡ 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

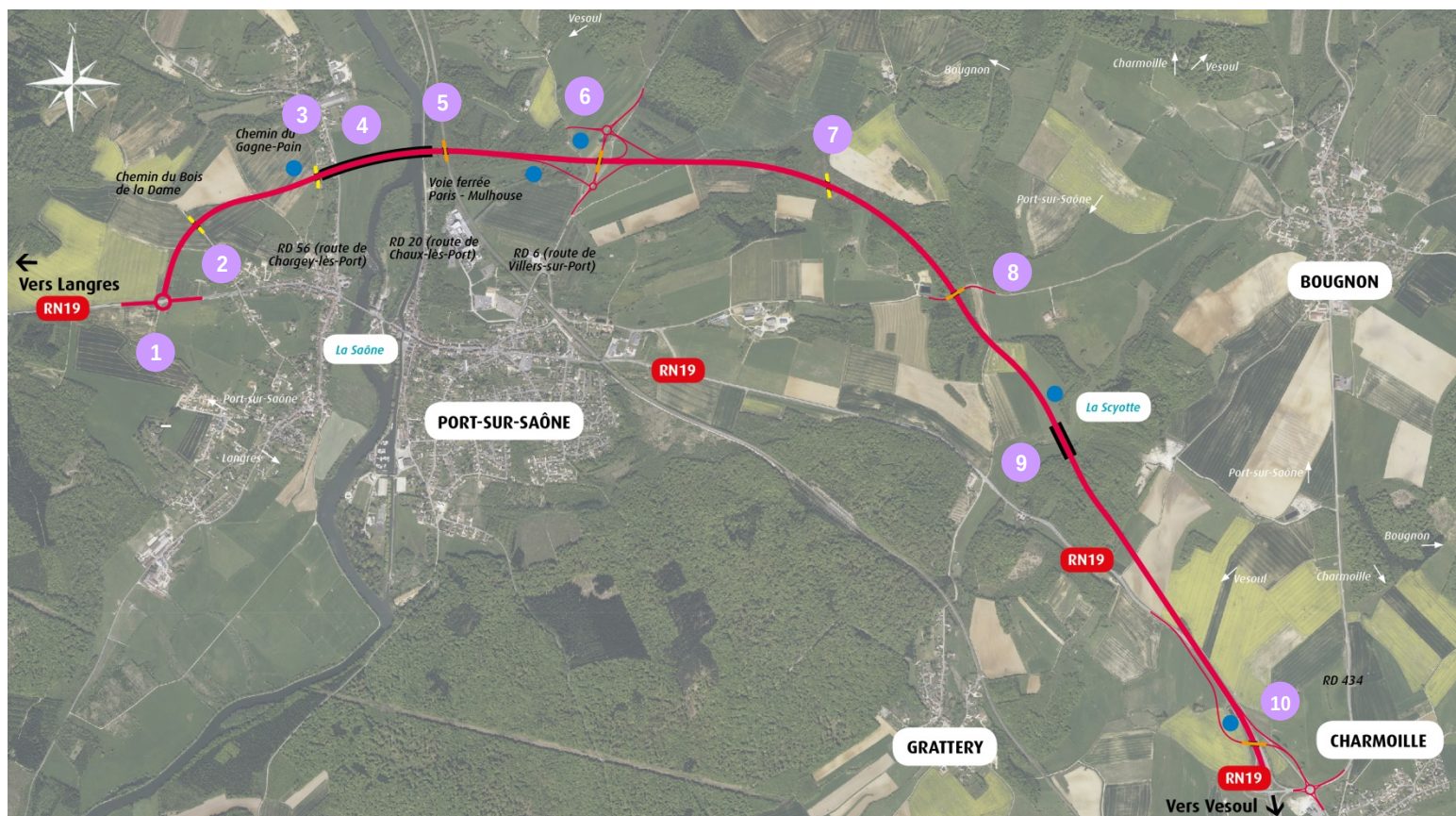
Inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER), la déviation de Port-sur-Saône par la RN19 permettra :

- 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 est 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 inférieur sera construit pour franchir la déviation de Port-sur-Saône à proximité du lotissement de la Creuse. Ce lot a récemment été attribué au groupement Parietti / Climent TP.



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 et les piles. La livraison des premiers éléments métalliques préfabriqués en usine a débuté fin mai 2018. Un premier tronçon d'environ 100 mètres a été assemblé sur place. Il sera mis en place par lançage au début de l'année 2019, ce qui libèrera la plateforme et permettra la livraison et l'assemblage d'un nouveau tronçon de tablier.

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. La construction de l'ouvrage s'est déroulée au cours de l'année 2018 par le groupement SNCTP / Roger Martin. Des travaux de nuit (pose des poutres et coulage du tablier) ont été entrepris 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 a débuté au printemps 2018. Le groupement Colas / Peduzzi réalisera les terrassements et chaussées et Eiffage les ouvrages d'art. Les techniques employées sont les mêmes que pour l'ouvrage de rétablissement de la RD100.



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. Les travaux démarreront début 2019 par le groupement SNCTP / Roger Martin.

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. Un barreau faisant office de déviation pendant la construction de l'ouvrage a été mis en service. Les culées de l'ouvrage sont fondées sur pieux. Le tablier est coffré et coulé sur place. Les entreprises titulaires sont les mêmes que pour le rétablissement du RD6.

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. Les travaux de finition sont en cours.



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.



Nous venons de le voir, au fil de l'itinéraire, les travaux avancent significativement. 2 années sont encore nécessaires pour achever la réalisation des ouvrages et de la voirie. L'issue des travaux est prévue pour la fin de l'année 2020.

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, Bognon 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. Le viaduc de franchissement de la Saône

Le viaduc permettra le franchissement de la vallée de la Saône et de deux routes départementales (la RD 56 et la RD20).

Ses principales caractéristiques sont :

- Un tablier unique mixte acier-béton d'une longueur de 607 m ;
- 7 piles architecturées d'une réalisation complexe allant jusqu'à près de 30m de hauteur ;
- Ouvrage courbe dont la charpente métallique sera posée par lançage.



Plaine de la Saône depuis la RD56

Les travaux du viaduc ont débuté à l'automne 2017 par le groupement Eiffage Génie Civil / Eiffage Métal avec la réalisation des pistes d'accès à la Saône et le rétablissement des fossés d'assainissement présents dans la vallée de la Saône.

Les fondations des piles P2 à P6 ont nécessité la mise en place d'un batardeau, il s'agit d'une protection par rideaux métalliques fichés dans le sol appelés palplanches, afin de confiner la fouille et de permettre le bétonnage à l'écart des arrivées d'eau.



Opération de pompage dans un batardeau

Les piles posséderont trois croix de Saint-André, disposées dans le Y formé par les parties en béton. Elles ont pour intérêt d'alléger l'aspect des piles en les ajourant limitant l'impact visuel de l'ouvrage.



Croix en fabrication



Perspective de la pile P7

Aujourd'hui, la pile P1 est achevée. La pile suivante (P2) est en cours. Les bases des piles suivantes sont également en cours de réalisation.



Pile P1 en voie d'achèvement

Les tronçons de charpente métallique sont réalisés à Lauterbourg (Bas-Rhin) dans les ateliers d'Eiffage Métal. Ces éléments sont acheminés sur site par convois exceptionnels en empruntant la déviation provisoire réalisée dans le cadre de la construction du giratoire Ouest et spécialement conservée à cet effet.

Une fois sur site, ils sont assemblés par soudage puis disposés sur les piles par lançages successifs tel que cela avait été réalisé pour le viaduc de la Scyotte. Les travaux sont prévus dans un délai de 26 mois jusqu'à mi 2020.



Poutre en attente de livraison



Livraison et mise en place des poutres sur la plateforme d'assemblage

Le premier tronçon est ainsi prêt à être lancé. A l'aide de puissants treuils, le tablier sera poussé depuis la zone d'assemblage pour reposer sur la première pile maintenant réalisée.



Premier tronçon du tablier assemblé

6. Les terrassements

Les terrassements le long de la future déviation ont commencé en septembre 2018. Plusieurs zones de travaux sont actives :

- A l'Est de la déviation, avant le viaduc de la Scyotte,
- A l'Est du rétablissement de la RD100,
- Autour de l'échangeur de la future déviation au droit de Port-sur-Saône (et liaison à la RD6).

A l'aide de scrapers, le décapage des terres végétales est quasiment achevé. Et les engins commencent à déplacer les matériaux de part et d'autre des ouvrages pour réaliser les couches constitutives de la structure de la plateforme routière.



7 ■ Le viaduc de franchissement de la Scyotte

Le viaduc de la Scyotte, commencé au début de l'année 2017, est maintenant achevé.

Les entreprises procèdent actuellement à la pose des corniches et des éléments de protection sur les côtés de l'ouvrage. Après la pose de l'étanchéité et de l'enrobé de protection, les engins de terrassements vont pouvoir utiliser l'ouvrage pour basculer les terres de la partie Est vers la partie Ouest.



8 ■ Les ouvrages de franchissement : RD100 et voie ferrée

Les ouvrages de rétablissement de la RD100 et de franchissement de la voie ferrée sont quasiment achevés.

L'ouvrage de rétablissement de la RD 100 est quasiment terminé. Après la réalisation des culées et de la pile centrale, le tablier a été coulé sur place. L'ouvrage sera terminé fin 2018 et les terrassements permettront à la RD100 d'enjamber la future déviation dès la fin du printemps 2019.



La construction de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée est plus complexe. Contrairement à la route, la voie ferrée ne peut pas être temporairement déviée. La construction de l'ouvrage s'est faite en tenant compte de la circulation ferroviaire sur la voie. Pour faciliter la tâche et ne pas interrompre les passages de trains, la pose des poutres métalliques s'est déroulée la nuit. Le coffrage, le ferrailage puis le bétonnage ont été réalisés entre septembre et novembre 2018 pour une fin des travaux de l'ouvrage en janvier 2019.



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



**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**



Conception-rédaction : VERDI et DREAL Bourgogne-Franche-Comté – décembre 2018
Crédits photos : DREAL Bourgogne-Franche-Comté