



**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**



Inauguration RN19 – section Amblans-Lure

Une desserte améliorée sur une route plus sûre

**DOSSIER DE PRESSE
11 juillet 2017**

SOMMAIRE

Les objectifs de la mise à 2x2 voies de la section Amblans - Lure	page 3
La chronologie du projet.....	page 3
Les caractéristiques du projet.....	Page 5
Les intervenants sur le projet.....	Page 6
Le financement de l'opération.....	Page 6

L'État, la région Bourgogne-Franche-Comté et le Département de Haute-Saône ont investi en Haute-Saône pour une route nationale 19 plus sûre et plus moderne, qui améliore la desserte et contribue à la sécurité des usagers.

Cette première étape d'une opération importante réalisée avec le souci de son environnement, contribue également à consolider l'axe routier qui traverse la Bourgogne-Franche-Comté entre Paris et le Nord-Est de la France.

Les objectifs de la mise à 2x2 voies de la section Amblans - Lure

Cette opération fait partie du programme plus global d'aménagement de l'itinéraire entre Langres et Delle et a plusieurs objectifs.

Au niveau régional et national : il s'agit d'adapter le niveau de service de l'infrastructure au regard des flux de circulation, en maintenant une logique d'itinéraire sur cet axe structurant au niveau régional, national et européen.

Les objectifs poursuivis sont l'amélioration des conditions de desserte des départements concernés (Haute-Marne, Haute-Saône, Doubs et Territoire de Belfort) et la facilitation des échanges est-ouest entre la région parisienne et le nord-est de la France d'une part, la Bourgogne-Franche-Comté et la Région Grand-Est d'autre part.

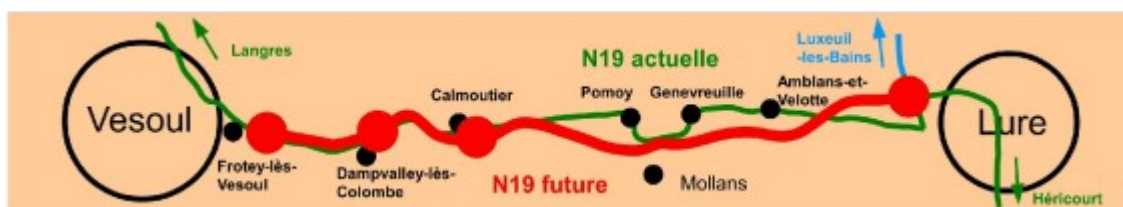
Au niveau départemental : il s'agit de raccorder Vesoul et Lure sur cet itinéraire national et international à 2x2 voies, et de conforter le réseau des villes de Vesoul, Lure, Héricourt et Luxeuil en améliorant les conditions de circulation et de sécurité.

Au niveau local : il s'agit de faire profiter le territoire traversé en termes de liaison et de qualité de vie, en déchargeant la RN19 actuelle.

La chronologie du projet

Cette opération a tout d'abord été inscrite au Programme De Modernisation des Itinéraires du réseau routier national (PDMI 2009-2014) puis reprise dans le Contrat de Plan État Région (CPER 2015-2020).

Elle constitue une première étape de l'aménagement de la RN 19 entre Vesoul Est et Lure Ouest qui a été autorisé par Déclaration d'Utilité Publique du 10 juillet 2005.



Elle s'inscrit dans la continuité de la déviation de Lure mise en service en octobre 2010. Après une phase d'études qui s'est terminée en 2012, le dossier est passé à la phase travaux à partir de septembre 2013.



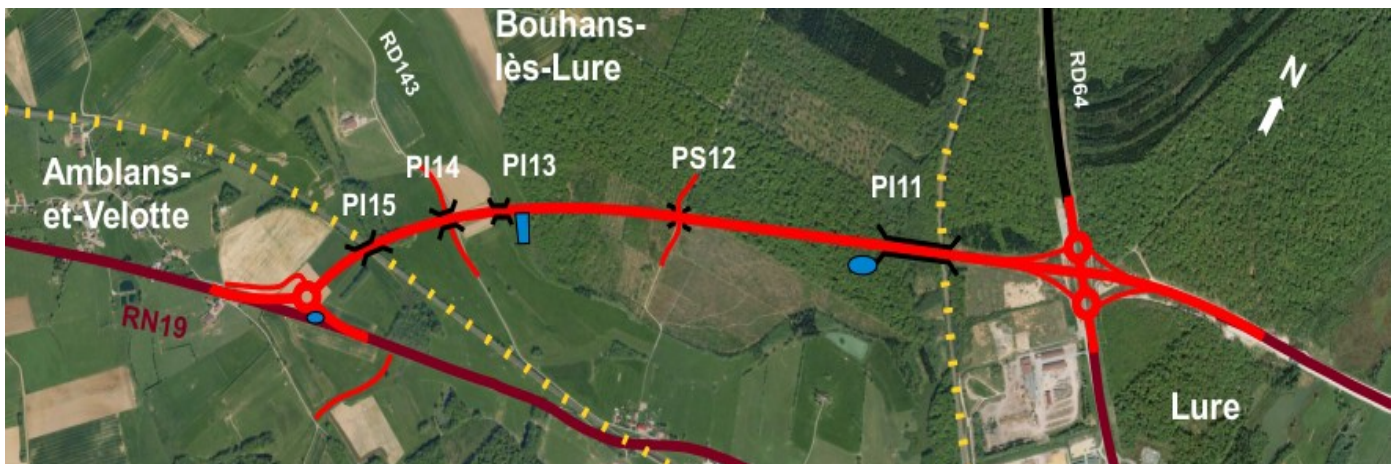
Viaduc du Picot



Raccordement à la RD 64

Après une durée de travaux de plus de 3 ans et demi, la section peut désormais être mise en service le 11 juillet 2017.

Les caractéristiques du projet



Cette section de 3,3 kilomètres est réalisée à 2x2 voies avec une séparation par un terre-plein central.

Elle est raccordée à ses extrémités à la RN actuelle ; à l'Est dans la continuité de la déviation de Lure et à l'Ouest avec un raccordement par un diffuseur à deux giratoires avec la RD 64, permettant de marquer la transition entre la section à 2x2 voies et la section existante à 2 voies. Cette section sera limitée à 110 km/h.

Le contexte local a nécessité la réalisation de 3 ouvrages d'art dits courants (PI 13, PI 14, PI 15) et de 2 ouvrages d'art non courants (PS 12, PI 11) dont les fonctionnalités sont les suivantes :

- PI n°11 – Viaduc du Picot : rétablissement du Picot (vallon et ruisseau) et voie SNCF Blainville-Damelevières / Lure (233,50 mètres de longueur et 6 mètres de hauteur)
- PS n°12 : rétablissement d'un chemin forestier + passage à faune
- PI n°13 : rétablissement du ruisseau « le Bourbier »
- PI n°14 : rétablissement de la RD143 + boviduc
- PI n°15 : rétablissement de la voie SNCF Paris / Mulhouse.

Les points forts du projet :

Compte tenu de la configuration et du contexte lié à l'environnement de ce projet, une attention particulière a été apportée à son insertion dans le site.

Des mesures spécifiques liées à l'environnement ont été prises, parmi lesquelles on peut noter :

- des mesures particulières en phase travaux avec la mise en place de filets à batraciens et de fosses ;
- un travail avec l'ONF pour la mise en place à proximité immédiate du projet de sites favorables au maintien de la biodiversité ;
- la reconstitution en lien avec le Conservatoire des espaces naturels d'une zone humide à Gray-Ancier ;
- la réalisation d'un passage à faune et d'un boviduc le long de la RD 143 ;
- la mise en place de clôtures à gibiers sur l'ensemble du linéaire pour éviter qu'ils ne soient emprisonnés à l'intérieur de l'infrastructure.

Il a par ailleurs été souhaité la mise en place d'un ouvrage mixte bois béton dans le double objectif d'avoir la meilleure insertion possible dans le site mais aussi de contribuer à l'amélioration des compétences techniques dans le domaine de l'utilisation du bois sur ce type d'ouvrage très peu courant en France (PS12).



Photo du PS 12

Les intervenants sur le projet

Cette opération sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté a mobilisé les équipes de maîtrise d'œuvre de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est.

La DIR est intervenue dans le cadre des études et des travaux par l'intermédiaire du Service d'Ingénierie Routière d'Alsace Franche-Comté (SIR de Vesoul) avec l'appui du Service Ouvrages d'Art pour les ouvrages dits courants.

Le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) est intervenu dans le cadre de ses missions de contrôle et en particulier pour la Division Ouvrages d'Art sur les études techniques des ouvrages d'art non courants (PI 11 et PS 12).

La Mission d'Appui au Réseau Routier National (MARRN) a été en charge de l'inspection de sécurité de cette section.

L'exploitation de cette section est confiée à partir de la mise en service à la DIR Est – Centre d'Exploitation et d'Intervention de Vesoul, qui a été largement associé à la phase de réalisation de cette infrastructure.

Le financement de l'opération

L'opération est co-financée par l'État à hauteur de 75 % (29,55 M€), le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté et le Conseil départemental de la Haute-Saône à hauteur de 12,5 % chacun (4,925 M€ chacun).

Le coût total de l'opération est de 39,4 M€.

Contacts presse :

- ▶ DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Patricia DROZ - 03 81 21 67 18 - 07 61 20 94 79 - patricia.droz@developpement-durable.gouv.fr

- ▶ Préfecture de Haute-Saône

Justine FILLON – 03 84 77 70 12 - justine.fillion@haute-saone.gouv.fr

- ▶ Région Bourgogne-Franche-Comté

Marie SOUVERBIE – marie.souverbie@bourgognefranchecomte.fr – tél 03 80 44 34 66

Hélène WOKOWSKI-PIERRE – 03 81 61 61 08 – helene.wokowski@bourgognefranchecomte.fr

- ▶ Département de la Haute-Saône

Angélique DEMARCHE – 03 84 95 70 46 - angelique.demarche@haute-saone.fr