
RN 19 - DEVIATION DE PORT-SUR-SAONE



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE

- à la déclaration d'utilité publique des travaux de la déviation de Port-sur-Saône,
- au classement en route express de la déviation de Port-sur-Saône,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Volume 1 : PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Novembre 2011

RN 19 - DEVIATION DE PORT-SUR-SAONE



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE

- à la déclaration d'utilité publique des travaux de la déviation de Port-sur-Saône,
- au classement en route express de la déviation de Port-sur-Saône,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Volume 1 : PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Novembre 2011

SOMMAIRE

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE	2
1.1. Objet de l'enquête	2
1.2. Conditions de l'enquête	2
2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION	2
2.1. Le projet avant l'enquête publique	2
2.1.1. Historique des décisions antérieures	2
2.1.2. Etudes préalables de la déviation de Port-sur-Saône.....	4
2.1.3. Concertations.....	6
2.2. Organisation et déroulement de l'enquête publique	7
2.2.1. Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement	7
2.2.2. Ouverture de l'enquête publique.....	7
2.2.3. Pendant l'enquête publique	7
2.2.4. A l'issue de l'enquête publique	7
2.3. La déclaration d'utilité publique et ses effets juridiques	7
2.3.1. La déclaration d'utilité publique.....	7
2.3.2. La déclaration de projet	8
2.3.3. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme	8
2.3.4. L'arrêté ministériel conférant le statut de route express à la déviation de Port-sur-Saône	8
2.3.5. La procédure d'expropriation	8
2.4. Procédures d'accompagnement de la déclaration d'utilité publique	8
2.4.1. 1 % Paysage et Développement.....	8
2.4.2. Modalités de classement sonore de la déviation	8
2.5. Au-delà de l'enquête publique	8
2.5.1. Le dossier des Engagements de l'Etat en faveur de l'environnement.....	8
2.5.2. Les études de détail.....	8
2.5.3. L'enquête parcellaire	8
2.5.4. L'enquête « loi sur l'eau »	9
2.5.5. La protection des intérêts agricoles	9
2.5.6. La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées	9
2.5.7. L'archéologie préventive	9
2.6. La construction et la mise en service.....	9
2.7. Après la mise en service.....	9
3. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	10

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1. Objet de l'enquête

L'enquête publique, effectuée dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles R. 11-14-1 et suivants, est préalable à :

- La **déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône par la RN 19.**
- L'**attribution du statut de route express à la déviation de Port-sur-Saône**, du raccordement de la déviation à l'actuelle RN 19 à l'Ouest de Port-sur-Saône (PR 29 + 100) à l'échangeur de Charmoille à l'Ouest de Vesoul (PR 36 + 0560).
- La **mise en compatibilité des plans d'occupation des sols (POS) des communes de Port-sur-Saône, Bougnon, Charmoille et Villers-sur-Port.**

1.2. Conditions de l'enquête

L'enquête publique est effectuée dans les conditions prévues par :

- le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 123-1 à 16 relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de l'environnement,
- le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles R. 11-4 et suivants.

2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

Le présent chapitre a pour objet de décrire chronologiquement les grandes étapes d'avancement de l'opération, et de rappeler les principales décisions du Maître d'ouvrage, qui ont permis d'aboutir à l'opération faisant l'objet de la présente enquête publique.

2.1. Le projet avant l'enquête publique

L'opération de déviation de Port-sur-Saône par la RN 19, objet de la présente enquête, fait partie du projet d'aménagement de la liaison Langres (A31) – Delle (frontière suisse), inscrite en tant que grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) au schéma directeur routier national (SDRN), approuvé par décret du 1^{er} avril 1992.

La déviation de Port-sur-Saône est inscrite au Programme De Modernisation des Itinéraires du réseau routier national 2009-2014 (PDMI).

2.1.1. Historique des décisions antérieures

■ Une réflexion globale dans le cadre de l'aménagement de la RN 19 entre Langres et Delle

Une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI – 1^{ère} phase) a été réalisée en 1993 sur la liaison Langres-Delle par la RN 19 et la RD 438. L'approbation ministérielle de cette étude en date du 29 septembre 1994, a fixé le parti d'aménagement à long terme suivant :

- aménagement en route express à 2x2 voies pour les sections A31-Langres Est, Port-sur-Saône-Vesoul et Lure-Delle,
- aménagement en route express à 2 voies pour le reste de l'itinéraire.

Les études se sont poursuivies, puis en mai 1999, le Préfet de la Région de Franche-Comté a organisé une consultation des administrations et une concertation des élus et organismes socio-professionnels. Les consultations de cette phase se sont concrétisées par la décision du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 23 juillet 1999 et la lettre ministérielle du 19 novembre 1999. Elles indiquent que la liaison Langres-Delle par la RN 19 et la RD 438 sera aménagée à terme en route express à 2x2 voies, et précisent que les travaux seront engagés en priorité sur les tronçons se situant à l'Est de Vesoul pour tenir compte des difficultés les plus fortement ressenties sur cet itinéraire.

Cette orientation a été confirmée lors du CIADT de juillet 2001 par l'inscription de l'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire Langres – A36 – Suisse dans les schémas multimodaux de services collectifs (décret du 18 avril 2002).

Le Directeur des Routes a commandé le 10 février 2000, les études d'avant-projet sommaire (APS) pour l'aménagement de la RN 19 et de la RD 438 entre Langres et Delle.

Une convention a été signée le 29 avril 2000 entre l'Etat, les Régions de Champagne-Ardenne et de Franche-Comté, et les Départements de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et du Territoire-de-Belfort, pour définir les objectifs, les échéances et les moyens du projet.

Afin de respecter les priorités affichées dans l'aménagement des tronçons, le projet a été scindé en trois parties :

- A31 – Vesoul Est (liaison A31 – RN 57),
- Vesoul Est – Lure Ouest (liaison RN 57 – RD 64),
- Lure Ouest – Delle (liaison RD 64 – A36 – Suisse).

■ Section A31 Langres / Vesoul Ouest : du projet de route express au projet autoroutier

Les études menées sur le tronçon A31 (Langres) – Vesoul Ouest ont confirmé, mi-2004, la faisabilité technique et économique d'une concession autoroutière, permettant de déléguer la construction et la gestion de la route à un opérateur privé.

Le projet de route express sur la section A31 (Langres) / Vesoul Ouest a été abandonné en 2005, au profit du projet d'autoroute concédée. Cette évolution a été traduite dans le cadre d'un protocole d'accord financier signé le 3 juillet 2006 entre l'Etat et les collectivités territoriales qui co-financent le projet (Conseils régionaux de Champagne-Ardenne et Franche-Comté et les Conseils généraux de la Haute-Marne et de Haute-Saône).

Ce protocole prévoit que la déviation de Port-sur-Saône soit réalisée par anticipation et constitue un apport en nature à la concession autoroutière.

■ La poursuite des études sur le tronçon A31 – Vesoul

Dans le cadre de la poursuite de l'opération, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie en 2006 sur l'opportunité d'organiser un débat public sur le projet d'aménagement de la RN19 entre l'A31 et Vesoul. Par décision du 6 décembre 2006, la CNDP a recommandé à l'Etat, maître d'ouvrage, de mener une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante.

Cette concertation a été menée en 2007, en deux temps :

- du 26 juin au 3 octobre 2007 pour le tronçon A31 – Vesoul Ouest
- du 12 octobre au 31 décembre 2007 pour le franchissement de Vesoul

Le bilan de la concertation, établi conjointement par l'Etat et la personnalité indépendante, garant de l'organisation et du déroulement de la concertation (José THOMAS), a été transmis à la CNDP qui en a pris acte lors de sa séance du 4 février 2009.

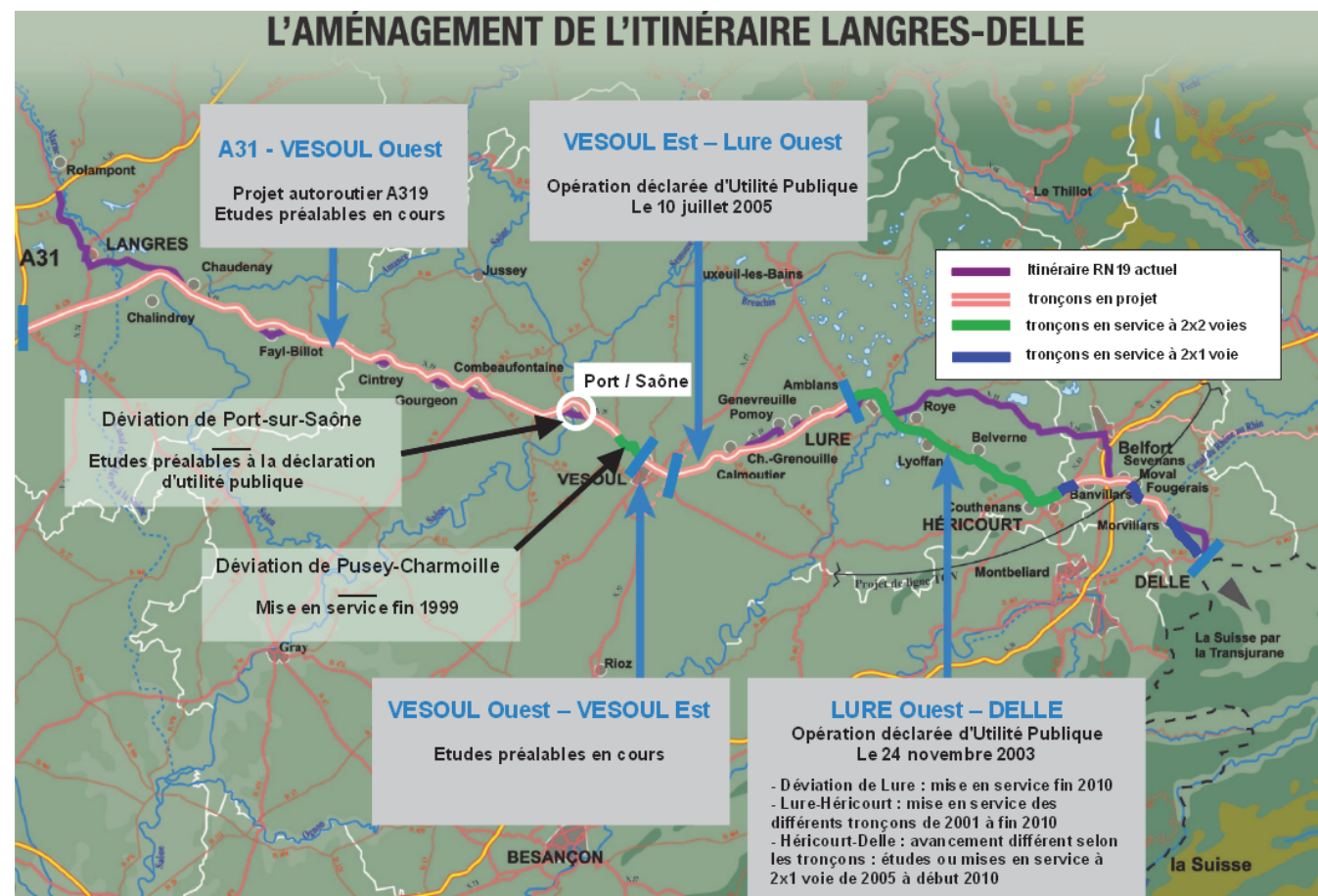
Pour le tronçon A31 – Vesoul Ouest, la concertation a confirmé le souhait largement partagé d'une réalisation rapide du projet au bénéfice de l'aménagement du territoire et du développement local.

Pour le franchissement de Vesoul, pour lequel trois scénarios d'aménagement étaient proposés à la concertation, le principal enseignement est qu'aucun des scénarios n'a recueilli l'assentiment général.

Suite à la concertation menée, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire a transmis le 10 novembre 2008 à Monsieur le préfet de la Région Franche-Comté, une commande stratégique pour la réalisation des études de la déviation de Port-sur-Saône.

La commande stratégique relative à la réalisation des études du projet autoroutier A319 entre Langres et Vesoul-Ouest a été transmise par le Ministère à Monsieur le préfet de la Région Franche-Comté le 8 mars 2010.

La réalisation de l'autoroute A319 entre l'A31 et Vesoul-Ouest figure parmi les projets de développement du réseau routier national, en réponse aux enjeux d'équité territoriale et de désenclavement, dans l'avant-projet de Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT), diffusé en juillet 2010 et qui a fait l'objet d'une consultation publique début 2011.



Aménagement de l'itinéraire entre Langres et Delle

La liaison Lure Ouest – Delle a fait l'objet d'études d'avant-projet sommaire, qui ont permis d'établir le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet. Cette DUP a été prononcée par décret du 24 novembre 2003. A ce jour, la section entre Lure Ouest et Héricourt a été mise à 2x2 voies, et 3 sections ont été mises à 2x1 voies (sur le tracé définitif à 2x2 voies) entre Héricourt et Delle [sections Héricourt – Banvillars, RD25 – Fougerais et Morvillars – Delle]. L'aménagement de l'échangeur entre l'A36 et la RN 1019 est inscrit au PDMI 2009-2014.

La liaison Vesoul Est – Lure Ouest a fait l'objet d'études d'avant-projet sommaire, qui ont permis d'établir le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet. Cette DUP a été prononcée par décret du 8 juillet 2005. La réalisation de la section Amblans – Lure est inscrite au PDMI 2009-2014.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a demandé que soit examinée avec les collectivités locales la mise en concession d'une section autoroutière entre Langres et Vesoul-Ouest pour accélérer la transformation de la RN 19 en itinéraire rapide.

2.1.2. Etudes préalables de la déviation de Port-sur-Saône

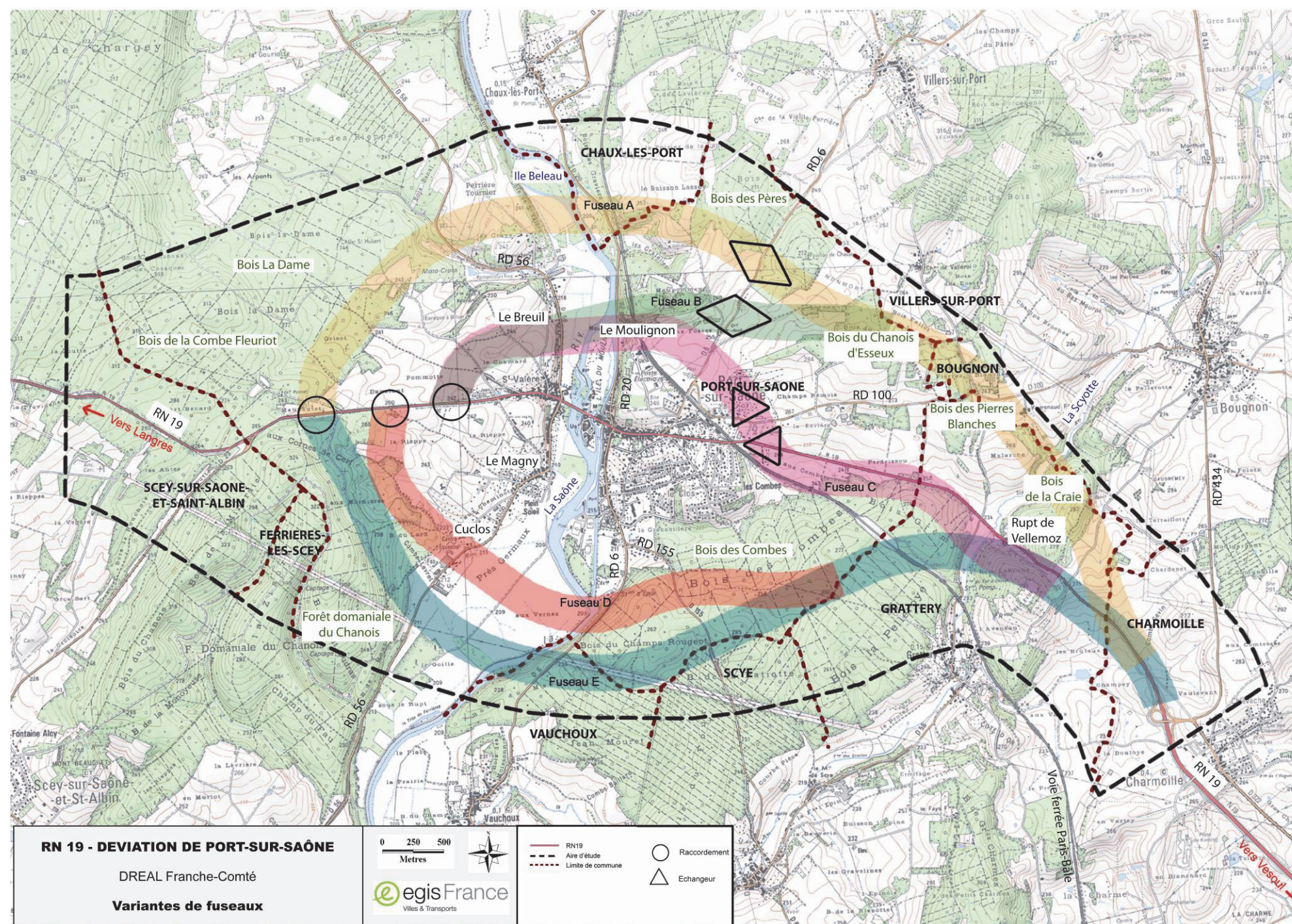
■ 2002 – 2009 : la recherche de variantes

Le projet de déviation de Port-sur-Saône a fait l'objet d'études de variantes de tracé entre 2002 et 2009.

Un dossier d'avant-projet sommaire a été établi en septembre 2002 pour la section Chalindrey – Vesoul (comprenant la déviation de Port-sur-Saône), dans le cadre d'un aménagement de la RN19 en route express à 2x2 voies.

En 2004, l'étude de concédabilité réalisée pour le tronçon A31 – Vesoul Ouest a examiné la possibilité d'inscrire une autoroute dans le fuseau de l'avant-projet sommaire de la route express (étudié en 2002).

Les études ont été actualisées en 2008 – 2009, conformément à la commande stratégique du 10 novembre 2008, permettant de définir et de comparer cinq variantes de tracé pour la déviation de Port-sur-Saône. Ces variantes ont été soumises à une concertation publique lancée fin 2009.



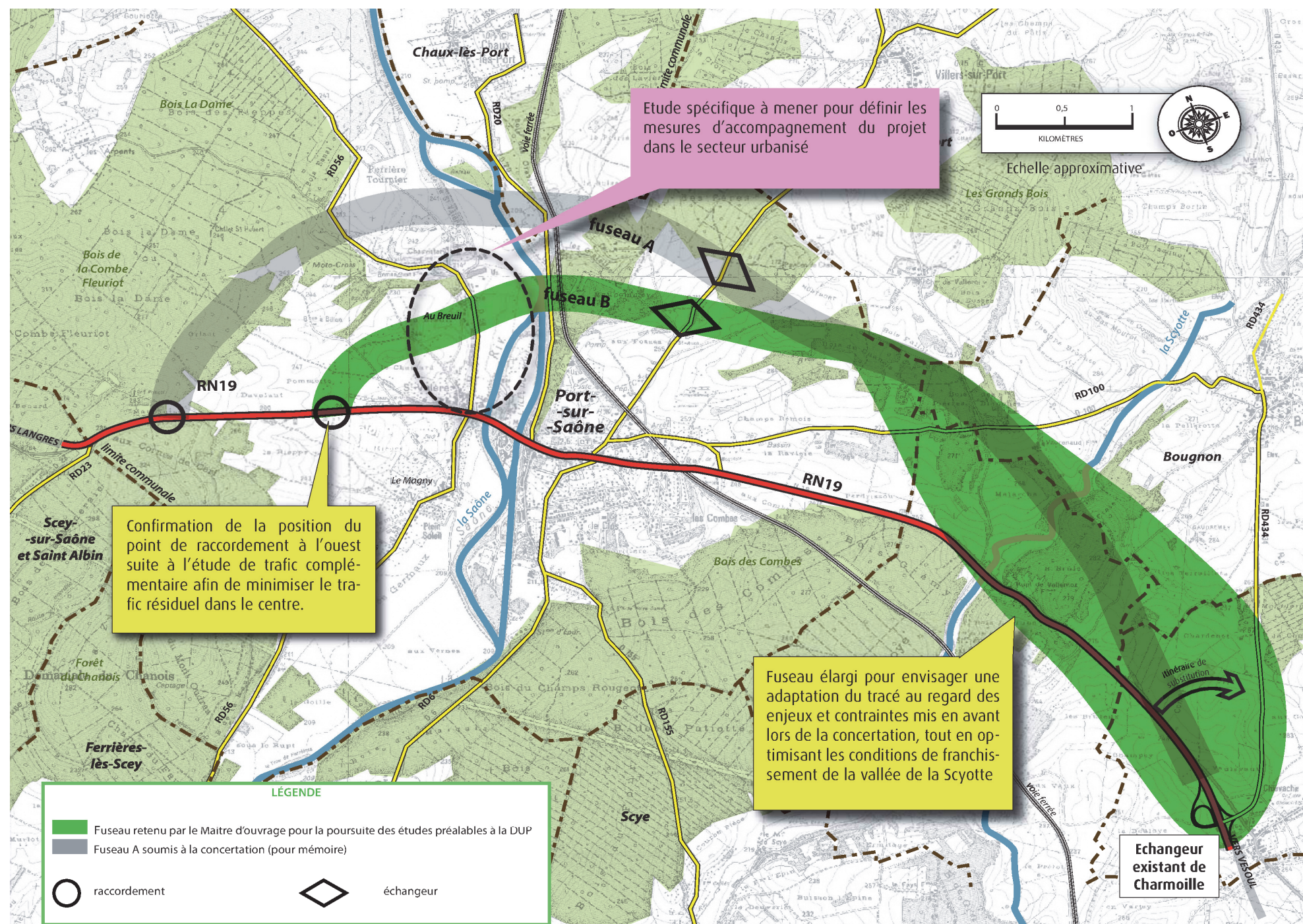
Variantes de fuseaux

■ 2010 : le bilan de la concertation et le choix de la solution retenue

La concertation, menée entre le 18 décembre 2009 et le 25 janvier 2010, en application de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, dans les dix communes concernées par le projet, a confirmé la forte attente locale de la déviation. Le bilan de la concertation publique préalable sur les variantes de tracés, a été établi le 23 mars 2010.

Après analyse des différentes contributions recueillies lors de la concertation, le maître d'ouvrage a réexaminé l'analyse comparative des variantes pour procéder au choix de la solution retenue pour la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Ce réexamen a confirmé les conclusions de l'analyse comparative des variantes menée avant concertation et a permis d'identifier la variante B comme variante préférentielle pour la poursuite des études.

Le choix du fuseau retenu pour la poursuite des études a été effectué par décision du Préfet de la Région Franche-Comté en date du 1^{er} juin 2010. Ce fuseau, basé sur la variante B, a été élargi en partie Est pour permettre de mener les études nécessaires à l'optimisation du tracé dans ce secteur, au regard des différents enjeux et contraintes identifiés.



Fuseau B retenu pour la poursuite des études (en vert)

■ **2010 - 2011 : les études d'avant-projet de la solution retenue**

Les études d'avant-projet de la solution retenue ont permis de définir la géométrie de la déviation de Port-sur-Saône et les principales caractéristiques des travaux à réaliser.

Description générale de la solution retenue :

L'origine de la déviation de Port-sur-Saône se situe à l'Ouest de la commune de Port-sur-Saône, au Nord du lieu-dit « La Rieppe ». La déviation se raccorde à la RN 19 actuelle par un carrefour giratoire non dénivelé à créer dans le cadre de la présente opération.

L'extrémité Est de la déviation de Port-sur-Saône se situe au niveau du diffuseur de Charmoille, sur le territoire de la commune de Charmoille. Elle s'inscrit dans la continuité de la déviation existante de Pusey Charmoille à 2x2 voies.

En rive droite de la Saône, le tracé s'inscrit sur le coteau agricole et traverse la zone urbanisée du quartier du Breuil. Il franchit la vallée de la Saône par un viaduc d'environ 600 mètres de long, à une hauteur d'environ 30 mètres, puis la ligne SNCF Paris-Bâle au Nord du vallon du Moulignon, dans un secteur où cette voie ferrée est en déblai.

En rive gauche de la Saône, le tracé se poursuit ensuite pour rejoindre la RD 6, avec laquelle un diffuseur sera aménagé.

Il se poursuit ensuite en traversant des espaces agricoles, puis en contournant les parcelles du lycée agricole par le Nord et la zone de lagunage d'Eurosérum à travers le bois du Chanois d'Esseux et le bois des Pierres Blanches.

Le tracé franchit la RD 100 en limite des communes de Port-sur-Saône et Bougnon, puis franchit le ruisseau de la Scyotte par un viaduc d'environ 190 mètres de long situé à environ 25 mètres au-dessus du fond de la vallée. Il traverse ensuite le bois Brûlé et longe la carrière de Bougnon-Grattery par le Sud pour se raccorder à l'actuelle RN 19 au droit du diffuseur de Charmoille, en s'inscrivant partiellement dans l'emprise de l'actuelle RN 19.

Les différentes études menées sur le projet de déviation de Port-sur-Saône ont ainsi permis d'identifier les contraintes et les enjeux de l'aire d'étude de l'opération, de définir des fuseaux de tracé et de les comparer, de procéder au choix d'une solution par le maître d'ouvrage, qui a fait l'objet d'études détaillées.

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) est réalisé sur la base de ces études.

2.1.3. Concertations

■ **Concertation publique préalable**

La concertation publique préalable a été menée en application de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, comme demandé dans la commande stratégique du Ministère du 10 novembre 2008.

Elle s'est déroulée du 18 décembre 2009 au 25 janvier 2010 et avait pour objectif d'informer les habitants et les acteurs locaux sur le projet de déviation, de leur présenter les études menées et de recueillir leurs points de vue dans le cadre de l'élaboration du projet, en particulier sur les différentes variantes étudiées.

Afin de toucher un maximum de personnes, la concertation a été organisée de la façon suivante :

- Diffusion d'une plaquette d'information dans les boîtes aux lettres des habitants des communes territorialement concernées présentant l'opération, une synthèse des études menées et le dispositif de concertation mis en place.
- Deux réunions publiques auxquelles étaient invités les habitants des communes concernées. Ces réunions ont eu lieu le 18 décembre 2010 à 18h00 et le 25 janvier 2010 à 18h00 à Port-sur-Saône.
- Mise à disposition du dossier de concertation (présentant le projet, les variantes étudiées, et l'analyse comparative de ces variantes) et d'un registre d'observations dans les mairies de toutes les communes concernées, pendant toute la durée de la concertation.
- Permanences d'information assurées par le maître d'ouvrage, dans toutes les communes concernées, pendant la durée de la concertation.
- Exposition de panneaux d'information en mairie de Port-sur-Saône.
- Mise en ligne sur internet de l'ensemble des documents de la concertation, dans une rubrique dédiée au projet, avec possibilité de poser des questions et/ou de faire part d'observations et d'avis au maître d'ouvrage
- Communication d'une adresse postale permettant de poser des questions et de faire part d'observations et d'avis au maître d'ouvrage.

Les collectivités concernées et les partenaires locaux (administrations, chambres consulaires, autres services, associations) ont également été consultés dans le cadre de cette concertation.

Un bilan de cette phase de concertation a été dressé par le maître d'ouvrage le 23 mars 2010.

■ **Concertation inter-services**

Cette concertation, avec les administrations et les collectivités, est menée en application de la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 (relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales) et de la circulaire du 7 janvier 2008 fixant les modalités d'élaboration, d'instruction, d'approbation et d'évaluation des opérations d'investissement sur le réseau routier national.

La concertation inter-services s'est déroulée :

- du 20 juillet au 27 septembre 2011, au niveau local,
- du 4 août au 7 octobre 2011, au niveau central.

Dans ce cadre, le projet de dossier d'enquête publique a été transmis à différents services et collectivités, pour avis.

A l'issue de la concertation inter-services, un bilan a été établi, définissant les observations recueillies et leur prise en compte dans le dossier soumis à l'autorité environnementale avant enquête publique.

2.2. Organisation et déroulement de l'enquête publique

2.2.1. Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

A l'issue de la concertation inter-services, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) est saisie par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, pour rendre l'avis prévu à l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, sur la base de la transmission par le maître d'ouvrage du dossier complet d'enquête publique.

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dispose d'un délai de trois mois pour donner son avis sur le dossier d'étude d'impact (pièce E). L'avis est réputé sans observations s'il n'a pas été émis dans ce délai. L'avis de l'autorité environnementale est joint au présent dossier d'enquête publique.

2.2.2. Ouverture de l'enquête publique

La procédure d'enquête est ouverte par le Préfet du département de la Haute-Saône, en application des articles R. 11-14-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le Préfet saisit le Président du Tribunal Administratif compétent en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête, et lui adresse à cette fin, une demande précisant l'objet de l'enquête, ainsi que la période d'enquête retenue.

Le Président du Tribunal Administratif désigne dans un délai de quinze jours, un commissaire enquêteur ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête, parmi lesquels il choisit un Président.

L'enquête publique est ouverte et organisée par arrêté préfectoral, qui précise les principales caractéristiques de l'enquête publique (objet, lieux, qualités et disponibilités des commissaires enquêteurs, dates de consultation des rapports, ...).

Un avis portant ces indications à la connaissance du public est, par les soins du Préfet, publié en caractères apparents quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné. Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, et pendant toute la durée de celle-ci, cet avis est publié par voie d'affiches, dans chacune des communes désignées par le Préfet, et par l'autorité expropriante sur les lieux des travaux.

2.2.3. Pendant l'enquête publique

L'enquête publique concerne les travaux d'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône. Elle tient également lieu d'enquête publique préalable à l'arrêté conférant le statut de route express à la déviation et à la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Port-sur-Saône, Bougnon, Charmoille et Villers-sur-Port, au titre de l'article L. 123-16 du Code de l'urbanisme.

Pendant la durée de l'enquête publique, les observations du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé le dossier d'enquête publique. Les commissaires enquêteurs peuvent recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, entendre toutes les personnes qu'ils jugent opportun et convoquer le maître d'ouvrage,

ainsi que les autorités administratives intéressées. Ils peuvent également organiser, sous leur présidence, des réunions d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

A l'expiration du délai d'enquête, qui ne pourra pas être inférieur à un mois, le ou les registres d'enquête sont clos et signés par le Maire, puis transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête et les documents annexés, à la commission d'enquête.

2.2.4. A l'issue de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations consignées, ainsi que les éventuelles réponses du maître d'ouvrage. Il consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération.

La transmission au Préfet du dossier de l'enquête avec le rapport et les conclusions motivées doit se réaliser dans un délai d'un mois à compter de la date de la clôture de l'enquête. Le Préfet transmettra une copie du rapport au Président du Tribunal Administratif, au maître d'ouvrage, ainsi qu'aux communes concernées.

Le dossier de mise en compatibilité des plans d'occupation des sols, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du Préfet, sont soumis pour avis par le Préfet aux conseils municipaux ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête seront adressés aux mairies de chaque commune où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'à la Préfecture de la Haute-Saône, pour y être tenus sans délai à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

2.3. La déclaration d'utilité publique et ses effets juridiques

2.3.1. La déclaration d'utilité publique

Au terme de l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône (route express), et portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Port-sur-Saône, Bougnon, Charmoille et Villers-sur-Port, est prononcée par arrêté ministériel.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa publication au Journal Officiel de la République Française.

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable (art. L. 11-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique doit préciser le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée.

2.3.2. La déclaration de projet

L'article L. 126-1 du Code de l'environnement prévoit que lorsqu'un projet public a donné lieu à une enquête publique Bouchardeau, le maître d'ouvrage se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée.

D'après l'article L. 11-1-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, 2^{ème} alinéa, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du Code de l'environnement, si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou l'un de ses établissements publics. C'est le cas du présent projet présenté à l'enquête publique.

2.3.3. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La déclaration d'utilité publique emportera mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Port-sur-Saône, Bougnon, Charmoille et Villers-sur-Port.

2.3.4. L'arrêté ministériel conférant le statut de route express à la déviation de Port-sur-Saône

L'arrêté ministériel de déclaration d'utilité publique confèrera le statut de route express à la section de la RN 19 constituant la déviation de Port-sur-Saône.

2.3.5. La procédure d'expropriation

Les acquisitions des terrains seront effectuées par l'Etat. Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après la procédure d'enquête parcellaire.

2.4. Procédures d'accompagnement de la déclaration d'utilité publique

2.4.1. 1 % Paysage et Développement

Dans le cadre du projet de déviation de Port-sur-Saône, la politique du 1 % Paysage et Développement pourra être mise en œuvre. Il s'agit d'une démarche partenariale entre l'Etat, les collectivités et les acteurs socio-économiques, qui vise à favoriser un développement durable et cohérent le long d'un axe routier.

Fondée juridiquement sur la circulaire interministérielle du 31 mars 2005, elle vise à travers un diagnostic du paysage, une charte d'objectifs et un programme d'actions prévisionnel, à promouvoir les valeurs naturelles, culturelles, fonctionnelles, esthétiques et émotionnelles des paysages traversés, ainsi que leur évolution qualitative.

2.4.2. Modalités de classement sonore de la déviation

La déviation de Port-sur-Saône supportera un trafic moyen journalier annuel (TMJA) supérieur à 5 000 véhicules par jour. En application des articles R. 571-32 et suivants du Code de l'environnement, relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres, le Préfet procédera au classement de la voie en fonction de son niveau de bruit prévisible et à la définition de secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure.

Ce classement définira les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments dans ces secteurs et les règles d'isolement acoustique de façades à respecter.

L'arrêté préfectoral de classement sonore d'une infrastructure fait l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département et d'un affichage, pendant un mois, dans les mairies des communes concernées.

2.5. Au-delà de l'enquête publique

Au-delà de l'enquête publique, le projet de déviation de Port-sur-Saône fera l'objet des études et procédures décrites ci-après.

2.5.1. Le dossier des Engagements de l'Etat en faveur de l'environnement

Parallèlement à la publication de l'acte déclaratif d'utilité publique, un dossier des engagements de l'Etat récapitulera les mesures d'insertion auxquelles le projet devra se conformer, reprenant les dispositions prévues dans le dossier soumis à enquête ainsi que les améliorations, adaptations et dispositions retenues suite au rapport et aux conclusions de la commission d'enquête. Ce dossier précise également les modalités de suivi de la mise en œuvre des engagements de l'Etat.

Il sera diffusé aux services et organismes consultés pendant la procédure de DUP et sera mis à la disposition du public.

2.5.2. Les études de détail

Le maître d'ouvrage engagera les études de détails nécessaires à la définition précise du projet et à la délimitation des emprises exactes pour la réalisation de la déviation de Port-sur-Saône, en tenant compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

2.5.3. L'enquête parcellaire

Sur la base des études de niveau projet, qui permettront de déterminer les emprises nécessaires, une enquête parcellaire, prescrite par arrêté préfectoral et conduite en vertu des dispositions du Code de l'expropriation, sera menée. Un dossier sera constitué, définissant exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que l'identité des propriétaires des parcelles concernées.

Le dossier d'enquête parcellaire sera mis à disposition du public en mairie. Les intéressés, propriétaires de ces terrains, seront appelés à faire valoir leurs droits et consigner leurs observations sur les registres joints au dossier d'enquête parcellaire.

A l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté de cessibilité sera pris par le Préfet de la Haute-Saône.

2.5.4. L'enquête « loi sur l'eau »

Les aménagements nécessaires au rétablissement des réseaux hydrauliques et à la protection des ressources aquatiques superficielles et souterraines nécessitent une autorisation préalable au titre des articles L. 214-1 à 6 du Code de l'environnement, selon les opérations mentionnées dans la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du Code de l'environnement.

Le dossier d'enquête « loi sur l'eau » sera réalisé sur la base des études de projet. A l'issue de l'enquête publique « loi sur l'eau », un arrêté d'autorisation sera pris par le Préfet de la Haute-Saône, condition préalable au lancement des travaux.

2.5.5. La protection des intérêts agricoles

L'article L. 123-24 du Code rural dispose que « *lorsque les expropriations en vue de la réalisation des aménagements ou ouvrages mentionnés à l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée, l'obligation est faite au maître de l'ouvrage, dans l'acte déclaratif d'utilité publique, de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier mentionnées au 1° de l'article L. 121-1 et de travaux connexes* ».

L'aménagement foncier agricole et forestier, applicable aux propriétés rurales non bâties, se fait au moyen d'une nouvelle distribution des parcelles morcelées et dispersées.

Face aux enjeux agricoles, le maître d'ouvrage a décidé de travailler le plus en amont possible avec le Conseil général de la Haute-Saône, maître d'ouvrage des opérations d'aménagement foncier, pour faciliter la suite des opérations. Les pré-études d'aménagement foncier ont été engagées début 2010. Elles permettront aux Commissions Communales d'Aménagement Foncier (CCAF) d'apprécier l'opportunité de la réalisation d'un aménagement foncier, ses modalités et son périmètre.

En cas de décision de réalisation d'un aménagement foncier, des études de détail sur les structures et le fonctionnement agricoles (terres exploitées, sièges d'exploitation, cheminements, réseau hydraulique gravitaire, ...) seront réalisées, dans le but de définir les modalités de rétablissement des accès, les mesures d'accompagnement et/ou compensatoires, dont la mise en œuvre écartera tout risque de déstructuration du tissu agricole du fait de la réalisation du projet.

2.5.6. La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées

Le projet de déviation de Port-sur-Saône nécessite une demande de dérogation portant sur la destruction, l'altération et la dégradation d'habitats d'espèces animales protégées (habitats d'oiseaux protégés, de reptiles protégés et de petits mammifères protégés), au titre des articles L. 411-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le dossier de saisine du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), réalisé dans le cadre des études de projet, aura pour objet de présenter la demande de dérogation définissant les impacts sur les espèces protégées concernées et les mesures d'atténuation et de compensation.

La dérogation est accordée par le préfet (sauf dans les cas prévus aux articles R. 411-7 et R. 411-8 du Code de l'environnement), après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

2.5.7. L'archéologie préventive

Conformément aux dispositions des articles L. 521-1 et suivants du Code du patrimoine, relatifs à l'archéologie préventive, le Service Régional de l'Archéologie pourra prescrire, au vu du projet présenté à l'enquête publique, une opération de diagnostic archéologique visant à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

2.6. La construction et la mise en service

À l'issue des étapes précédentes, la phase de construction de la déviation de Port-sur-Saône pourra être lancée.

Conformément à l'article R. 571-50 du Code de l'environnement, un mois au moins avant le démarrage des travaux, le maître d'ouvrage devra remettre en préfecture un dossier d'information relatif aux bruits de chantier. Ce dossier sera également transmis par le maître d'ouvrage aux mairies des communes concernées.

Avant la mise en service, un contrôle de conformité sera effectué.

2.7. Après la mise en service

La mise en service de l'ouvrage ne signifie pas l'arrêt des procédures et obligations du Maître d'ouvrage.

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, un bilan intermédiaire environnemental sera effectué dans l'année de mise en service.

Dans les trois à cinq ans suivant la mise en service, le maître d'ouvrage est tenu de réaliser un **bilan économique, social et environnemental**, conformément à l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée. Ce bilan est rendu public.

3. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

La présente enquête et les procédures correspondantes sont régies par les textes juridiques suivants :

■ Codes

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et plus particulièrement :

- les articles L. 11-1 à 7 et R. 11-1 à 3, R. 11-14-1 à 15, R. 11-15 et R. 11-16 relatifs à la déclaration d'utilité publique,
- l'article L. 23-2 relatif au renforcement de la protection de l'environnement.

Code de l'environnement, et plus particulièrement :

- les articles L. 122-1 à 3 et R. 122-1 à 16, relatifs à la nécessité et aux modalités de l'étude d'impact,
- les articles L. 123-1 à 16 et R. 123-1 à 23, relatifs aux modalités d'exécution de l'enquête publique pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement, et relatifs à l'indemnisation des commissaires-enquêteurs,
- les articles L. 126-1 et R. 126-1, relatifs à la déclaration de projet,
- les articles L. 210-1 et suivants, et R. 214-1 et suivants, relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques,
- les articles L. 220-1 et suivants, relatifs à l'air et l'atmosphère,
- les articles L. 350 et L. 411 et suivants, relatifs à la protection des paysages, de la faune et de la flore,
- les articles L. 414-1 et suivants, relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages,
- les articles L. 414-4 et R. 414-19 et suivants, relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000,
- les articles L. 511-1 et suivants, relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement,
- les articles L. 571-1 et suivants, et R. 571-1 et suivants, relatifs à la lutte contre le bruit.

Code de l'urbanisme, notamment :

- les articles L. 123-16 et R. 123-23, relatifs à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme,
- les articles L. 300-1 et L. 300-2, R. 300-1 et R. 300-2, afférant à la concertation préalable formalisée.

Code du patrimoine, notamment :

- les articles L. 521-1 et suivants, relatifs à l'archéologie préventive,
- les articles L. 621-1 et suivants, relatifs aux travaux à réaliser à proximité de monuments historiques.

Code rural et de la pêche maritime, notamment :

- l'article L. 123-24, relatif aux opérations d'aménagement foncier agricole et forestier liées à la réalisation de grands ouvrages publics.

Code de la voirie routière, notamment :

- les articles L. 151-1 à 5 et R. 151-1 et suivants relatifs au statut de route express.

■ Textes de portée générale relatifs à la procédure d'enquête publique et à la protection de l'environnement

Etudes d'impact / Enquêtes publiques

Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, complétant notamment le Code de l'environnement en ce qui concerne les procédures de concertation avec le public et d'enquête publique.

Décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002, portant application de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998.

Concertation préalable des Services de l'Etat

Circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales.

Avis de l'autorité environnementale

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du Code de l'environnement.

■ Textes relatifs aux infrastructures de transport

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) modifiée.

Décret n° 84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

Circulaire du 7 janvier 2008 fixant les modalités d'élaboration, d'instruction, d'approbation et d'évaluation des opérations d'investissement sur le réseau routier national.

■ Textes relatifs à la protection de la nature

Arrêté ministériel du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection.

Arrêté ministériel du 19 novembre 2007 fixant les listes des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection.

Arrêté ministériel du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection.

Arrêté ministériel du 23 avril 2007 fixant la liste des insectes protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection.

Arrêté ministériel du 20 janvier 1982 fixant la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire, modifié par l'arrêté du 31 août 1995.

■ **Textes relatifs au bruit**

Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit (texte partiellement abrogé et codifié aux articles L. 571-1 et suivants du Code de l'environnement).

Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'urbanisme et le Code de la Construction et de l'Habitation.

Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement des routes existantes du réseau national.

■ **Textes relatifs à la qualité de l'air et à la santé**

Décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air.

Circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

■ **Textes relatifs à la prévention du risque sismique**

Décret n° 2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique.

Décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français.

■ **Textes relatifs à l'archéologie**

Circulaire interministérielle n° 2004-25 du 24 novembre 2004 relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports.

RN 19 - DEVIATION DE PORT-SUR-SAONE



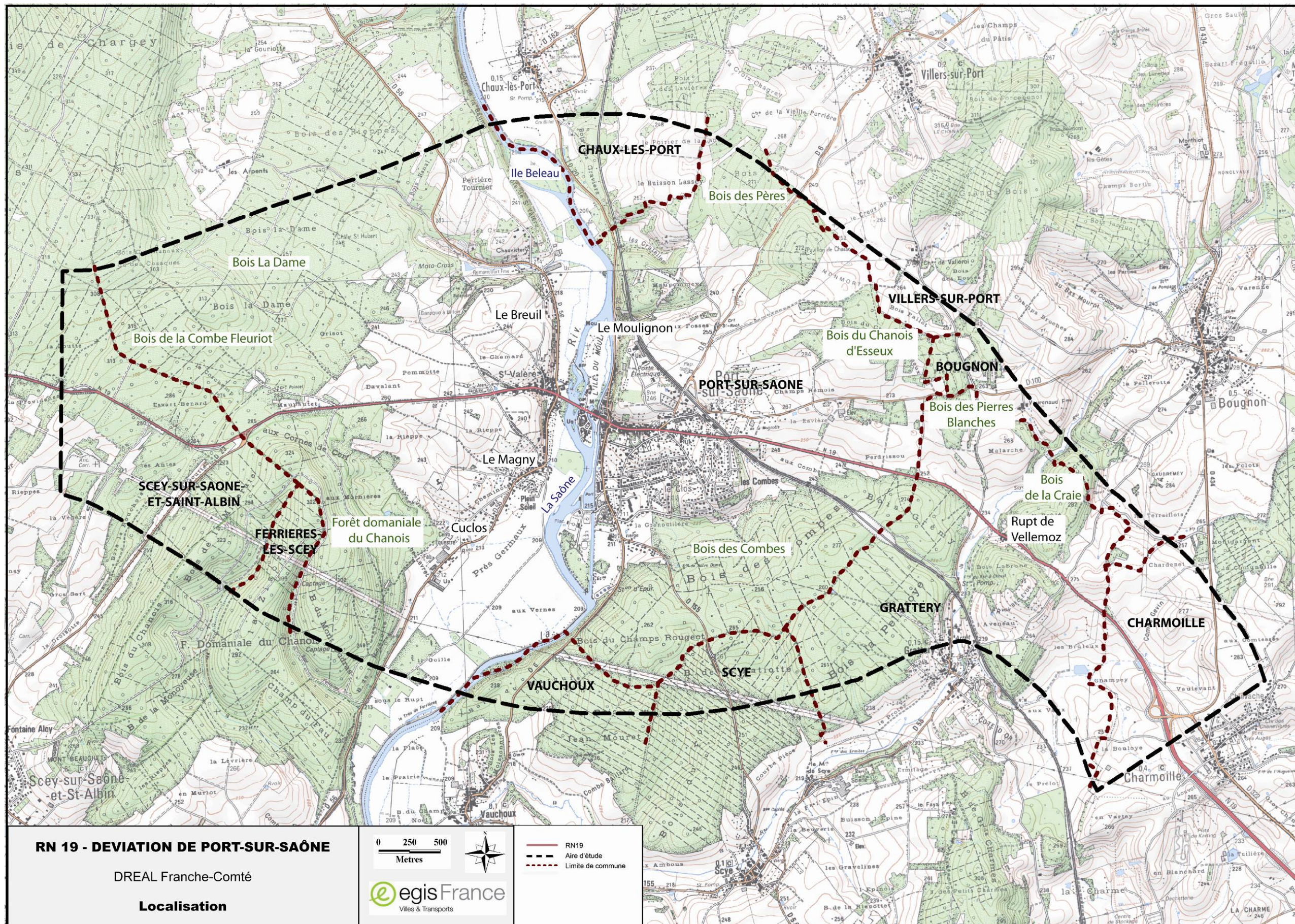
DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE

- à la déclaration d'utilité publique des travaux de la déviation de Port-sur-Saône,
- au classement en route express de la déviation de Port-sur-Saône,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Volume 1 : PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Pièce B : Plan de situation

Novembre 2011



RN 19 - DEVIATION DE PORT-SUR-SAONE



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE

- à la déclaration d'utilité publique des travaux de la déviation de Port-sur-Saône,
- au classement en route express de la déviation de Port-sur-Saône,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Volume 1 : PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Pièce C : Notice explicative

Novembre 2011

SOMMAIRE

1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION.....	2
1.1. Situation.....	2
1.2. La RN 19 actuelle	2
1.3. Objectifs de l'opération	4
1.3.1. Améliorer les conditions de circulation.....	4
1.3.2. Améliorer le cadre de vie des riverains et le fonctionnement urbain du centre de Port-sur-Saône	4
1.3.3. Maintenir et développer le potentiel économique du bassin d'emploi de Nord Franche-Comté	4
1.4. Inscription de l'opération à un contrat de financement	4
2. PRESENTATION DU PROGRAMME DANS LEQUEL S'INSERE L'OPERATION DE DEVIATION DE PORT-SUR-SAONE.....	5
2.1. La notion de programme.....	5
2.2. Présentation du programme	5
2.2.1. Aménagement de l'itinéraire routier entre Langres (52) et Delle (90).....	5
2.2.2. Déviation de la RD 20	7
2.3. Objectifs poursuivis par le programme	7
2.4. Etudes préalables au programme.....	8
3. PRESENTATION DES VARIANTES ENVISAGEES	9
3.1. La variante « au fil de l'eau »	9
3.2. La variante « aménagement sur place »	9
3.3. Présentation des variantes d'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône	9
3.3.1. Présentation des cinq variantes de fuseaux	10
3.3.2. Caractéristiques principales des variantes de fuseaux.....	13
3.4. Analyse multi-critères des variantes	14
3.4.1. Caractéristiques et fonctionnalités de l'infrastructure	14
3.4.2. Milieu physique	16
3.4.3. Milieu naturel	18
3.4.4. Cadre de vie	20
3.4.5. Activités humaines	21
3.4.6. Coût	23
3.4.7. Synthèse : comparaison globale des variantes	23
3.5. Raisons du choix du maître d'ouvrage	23
3.5.1. Variante préférentielle du maître d'ouvrage à l'issue de la phase de comparaison des variantes (avant concertation publique).....	23
3.5.2. Bilan de la concertation publique.....	23
3.5.3. Etudes complémentaires réalisées suite à la phase de concertation publique.....	24
3.5.4. Choix de la solution retenue par le Maître d'ouvrage	25
3.6. Prise en compte par le maître d'ouvrage des remarques formulées lors de la concertation.....	27

3.6.1. Engagement du maître d'ouvrage pour la réalisation d'une étude spécifique sur le secteur urbanisé de la Saône	27
3.6.2. Adaptations en partie Est suite à la concertation	29
4. LA SOLUTION PROPOSEE A L'ENQUETE.....	32
4.1. Description et caractéristiques principales de l'opération soumise à enquête publique	32
4.1.1. Description générale de l'opération.....	32
4.1.2. Caractéristiques principales de l'opération	32
4.1.3. Présentation des mesures d'évitement intégrées lors de la conception du projet et du choix de la solution retenue par le maître d'ouvrage	33
4.2. Raccordements de la déviation à la RN 19 existante	34
4.2.1. Raccordement à l'Ouest.....	34
4.2.2. Raccordement à l'Est.....	34
4.3. Points d'échanges	35
4.3.1. Giratoire Ouest.....	35
4.3.2. Diffuseur de Port-sur-Saône Centre.....	35
4.3.3. Diffuseur de Charmoille.....	35
4.4. Rétablissements de communications	36
4.4.1. Itinéraire de substitution pour les usagers interdits sur route express	36
4.4.2. Rétablissement de la RD 6	36
4.4.3. Rétablissement de la RD 100	36
4.4.4. Rétablissement du chemin du Gagne-Pain.....	36
4.4.5. Rétablissement du chemin du Bois de la Dame	36
4.4.6. Autres rétablissements.....	36
4.5. Equipements de sécurité et d'exploitation	37
4.6. Attribution du statut de route express.....	37
4.6.1. Rappel des textes législatifs et réglementaires.....	37
4.6.2. Limites du classement de la déviation de Port-sur-Saône en route express	37
4.6.3. Dispositions prévues pour l'aménagement des points d'accès à la route express et pour le rétablissement des communications.....	39
4.6.4. Les effets du caractère de route express.....	39
4.7. Conditions d'exploitation de la future voie	39
4.8. Circulation des convois exceptionnels.....	39
4.9. Classement et déclassement de voirie.....	39
5. CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	40
5.1. Géométrie	40
5.1.1. Référentiel.....	40
5.1.2. Tracé en plan	40
5.1.3. Profil en long	42
5.1.4. Profils en travers	42
5.2. Ouvrages d'art.....	45
5.2.1. Ouvrages d'art non courants.....	45
5.2.2. Ouvrages d'art courants.....	45
6. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES.....	45

1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

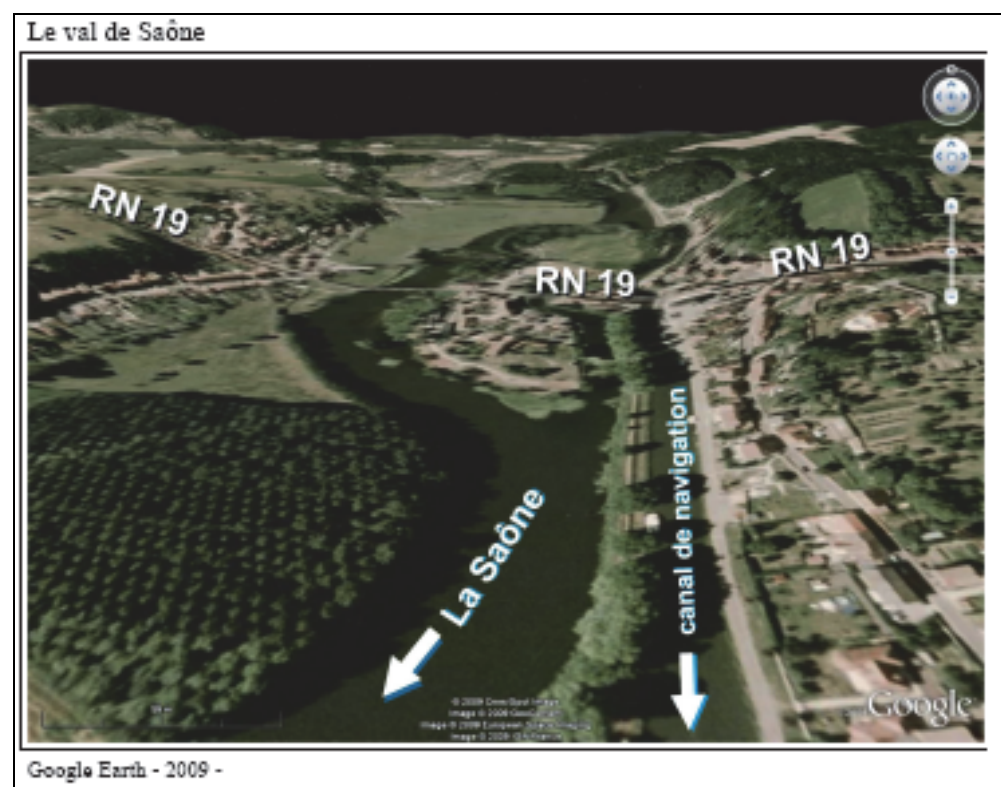
Le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur l'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône (RN 19) et son classement en route express entre le PR 29 + 100 (correspondant au giratoire Ouest projeté) et le PR 36 + 0560 (correspondant à l'ouvrage d'art actuel de l'échangeur de Charmoille).

1.1. Situation

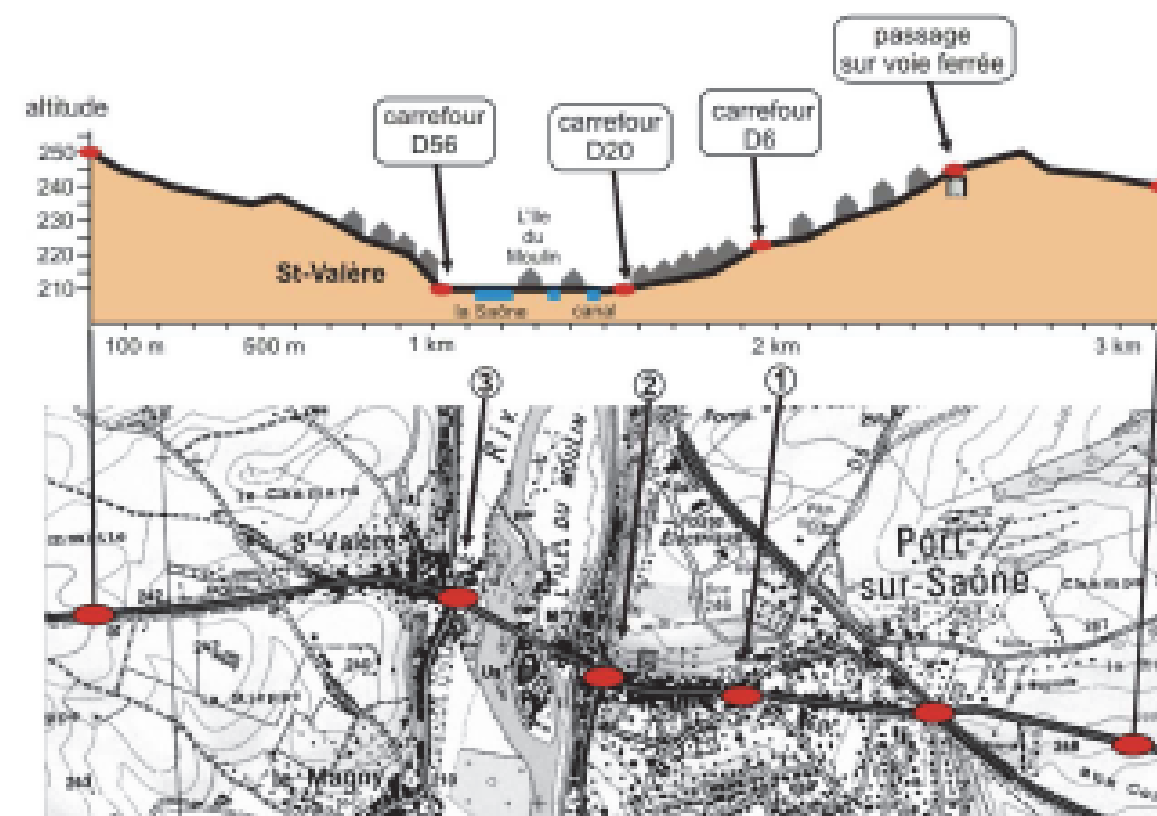
La commune de Port-sur-Saône est chef-lieu de canton et 10^{ème} ville du département de la Haute-Saône (70). Située à 12 km au Nord-Ouest de Vesoul, elle est implantée à l'intersection de deux voies de communication d'importance : la RN 19 (axe Ouest – Est) et la Saône (axe Nord-Sud).

1.2. La RN 19 actuelle

La RN 19 actuelle franchit le val de Saône, avec une topographie marquée de part et d'autre de la Saône.



La RN 19 traverse le centre de Port-sur-Saône d'Ouest en Est ; elle est constituée d'une chaussée à deux voies, avec des carrefours à niveau, dont un avec la RD 56 équipé de feux tricolores, et des rampes de part et d'autre de la Saône allant jusqu'à 8%.



Profil en long de la RN 19

La RN 19 : des fonctions diverses en terme de trafic

La RN 19 dans le centre de Port-sur-Saône a une fonction de route, avec :

- un **trafic de transit Ouest-Est**, évalué en 2005 à 7 000 véhicules par jour, dont 1 500 poids-lourds (soit 21 % de poids-lourds). Une part importante de ce trafic est directement liée au transport de marchandises pour les activités du secteur automobile, le centre mondial de pièces détachées de l'entreprise PSA Peugeot-Citroën étant implanté à Vesoul, avec des productions en flux tendus et des échanges soumis aux contraintes de livraison « juste à temps », nécessitant une fiabilité des temps de parcours. Le trafic de transit sur la RN 19 comprend également le passage régulier de convois exceptionnels ;
- un **trafic de cabotage** (en provenance ou à destination de Port-sur-Saône) issu d'une part des déplacements effectués par la RN 19 (principalement en lien avec le bassin de Vesoul) et d'autre part des différentes routes départementales qui convergent vers le centre de Port-sur-Saône (RD 56 et RD 20 le long de la Saône, RD 6). L'ouvrage de franchissement de la Saône par la RN 19 constitue un point de passage privilégié pour les usagers locaux souhaitant franchir la Saône, les autres franchissements les plus proches étant situés à 7 km au Nord (à Conflandey) et à 11 km au Sud (Scey-sur-Saône-et-Saint-Albin) ;
- un **trafic local** interne à la ville.

Le trafic circulant actuellement sur la RN 19 dans le centre de Port-sur-Saône est de l'ordre de 12 600 véhicules par jour dont 1 600 poids-lourds (soit 13 % de poids-lourds).

La RN 19 dans le centre de Port-sur-Saône a également une fonction de rue avec une activité de centre bourg (présence de la mairie, de l'église, d'une école, d'habitations) comprenant une activité commerciale, à l'origine de stationnement de véhicules légers, stationnement de poids-lourds pour les livraisons et de circulation de piétons.

Ces différentes fonctions sont à l'origine de conflits d'usages au niveau de la RN 19 dans la traversée de Port-sur-Saône, qui génèrent de l'insécurité routière. A titre d'information, sur la période 2005-2010, 12 accidents corporels se sont produits sur la section de l'actuelle RN 19 comprise dans l'aire d'étude, dont 6 accidents en agglomération (source : Escadron Départemental de Sécurité Routière, Gendarmerie Nationale). Ces accidents ont causé 4 tués, 11 blessés graves et 2 blessés.

La RN 19 : des caractéristiques peu adaptées pour remplir les différentes fonctions

La traversée de l'agglomération de Port-sur-Saône par la RN 19 s'étend sur environ 2,4 km, dont 1,2 km en tissu urbain dense fermé et 400 mètres de franchissement de la vallée de la Saône (par trois ouvrages d'art successifs). La traversée de Port-sur-Saône comprend également 3 principaux carrefours à niveau (avec la RD 56, la RD 20 et la RD 6), qui accroissent les perturbations de circulations aux heures de pointe.

Les caractéristiques de la RN 19 dans la traversée de Port-sur-Saône sont **peu adaptées pour la circulation du trafic de transit** :

Le point dur de circulation sur l'actuelle RN 19 est compris sur la section entre la RD 6 (route de Villers-sur-Port) et la RD 56 (route de Ferrières-les-Scey), soit sur une longueur de 700 m.

Le **pont sur la Saône** est l'obstacle le plus caractéristique, du fait de sa faible largeur (7,8 m dont 6 m de chaussée), rendant difficiles les croisements de poids-lourds. La problématique est encore plus marquée en ce qui concerne le passage de convois exceptionnels.

Ces difficultés de circulation peuvent engendrer des ralentissements, voire des blocages de la circulation sur la RN 19, impactant les temps de parcours (retard, manque de fiabilité) pour les usagers pour lequel ce paramètre est primordial (en particulier, pour les livraisons liées aux activités du secteur automobile).

L'activité urbaine de Port-sur-Saône, entre les RD 6 et RD 56, constitue une source de perturbations importantes pour l'écoulement du trafic : stationnement gênant (en partie sur la chaussée) de véhicules légers pour des achats dans les petits commerces et de poids-lourds pour les livraisons, pouvant bloquer le passage dans un sens de circulation du fait de l'étroitesse de la chaussée.



Croisement de poids-lourds sur le pont de la Saône



Stationnement dans le centre de Port-sur-Saône (sur trottoirs et en partie sur la chaussée)

Il convient enfin de noter la présence d'une école maternelle le long de la RD 56 côté Jussey, à proximité du carrefour avec la RN 19. Les circulations générées par cet établissement, concentrées sur des périodes de pointe du matin, du midi et du soir, et les traversées piétonnes de la RN 19 par des élèves sont peu compatibles avec la présence d'un fort trafic pendulaire de véhicules légers d'une part et d'un trafic poids-lourds d'autre part.

Les carrefours avec la RD 20 et avec la RD 56 dans le centre de Port-sur-Saône, sources de mouvements de tourne-à-gauche accentuent les difficultés de circulation, particulièrement aux heures de pointe.



Croisement RN 19 / RD 20

Inversement, la circulation de trafic de transit dans le centre de Port-sur-Saône est particulièrement **gênante pour le bon fonctionnement urbain du centre bourg**.

La présence de stationnement empiétant sur les trottoirs et l'étroitesse des trottoirs des ouvrages de franchissement de la Saône ne laissent que peu de place aux modes doux (piétons et cyclistes).



Stationnement gênant le long de la RN 19

Le niveau de trafic actuel circulant dans le centre de Port-sur-Saône ne permet pas la mise en œuvre d'un véritable aménagement urbain, pourtant indispensable pour le bon fonctionnement du centre-bourg.

Le niveau de trafic relativement élevé dans le centre de Port-sur-Saône est également à l'origine de nuisances pour les riverains, en particulier :

- sur le plan acoustique : les niveaux sonores mesurés en 2009 mettent en évidence une ambiance sonore non modérée le long de la RN 19, alors que l'ambiance sonore est modérée lorsque l'on s'éloigne de la RN 19 ;
- sur le plan de la qualité de l'air : les mesures effectuées en 2009 (en hiver et en été) ont mis en évidence des niveaux élevés de concentrations de polluants d'origine routière le long de la RN 19 actuelle, alors que les points de mesure plus éloignés de la RN 19 traduisent un niveau de pollution de fond peu élevé correspondant à une bonne qualité de l'air ambiant.

Par ailleurs, la RN 19 est une route bidirectionnelle à 2 voies avec carrefours à niveaux à l'Ouest de Port-sur-Saône.

L'entrée Est de l'agglomération de Port-sur-Saône est marquée par un carrefour giratoire. Plus à l'Est, la RN 19 est une route bidirectionnelle à 2 voies avec carrefours à niveaux, qui s'insère dans une topographie vallonnée. Elle comporte une section à 2+1 voie (2 voies dans le sens montant et 1 voie dans le sens descendant) dans le secteur du Rupt de Vellemoz, avant de se raccorder sur la déviation à 2x2 voies de Pusey-Charmoille, située à environ 4 km de l'entrée Est de Port-sur-Saône.

1.3. Objectifs de l'opération

1.3.1. Améliorer les conditions de circulation

La déviation de Port-sur-Saône a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation d'une part sur l'axe RN 19 entre l'Ouest de Port-sur-Saône et la déviation de Pusey-Charmoille à 2x2 voies, et d'autre part dans le centre de Port-sur-Saône.

La déviation de Port-sur-Saône constituera une infrastructure adaptée aux besoins de circulation pour le trafic de transit et de cabotage. Elle permettra de mieux écouler les trafics, de fiabiliser les temps de parcours et d'améliorer les conditions de sécurité par rapport à la situation actuelle.

La réalisation de la déviation de Port-sur-Saône permettra de réduire significativement le niveau de trafic circulant dans le centre de Port-sur-Saône, avec une forte diminution de la circulation des poids-lourds et des convois exceptionnels, et pourra permettre le développement de la circulation modes doux (piétons / cycles) pour lesquels les déplacements sont actuellement relativement difficiles, notamment en raison de largeurs de chaussée et de trottoirs contraintes sur les ouvrages et des conflits d'usages existants entre les différents modes de déplacements.

1.3.2. Améliorer le cadre de vie des riverains et le fonctionnement urbain du centre de Port-sur-Saône

La diminution de trafic dans le centre de Port-sur-Saône permettra d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains de la RN 19 actuelle et le fonctionnement du centre urbain de Port-sur-Saône.

Cette diminution du trafic dans une zone densément peuplée va permettre de réduire les nuisances acoustiques et l'exposition de la population à la pollution de l'air.

La réalisation de la déviation de la RN 19 offrira la possibilité aux collectivités concernées de procéder au ré-aménagement de la traversée du bourg pour lui redonner une vocation urbaine. Les réflexions sur cet aménagement ont été engagées par les collectivités concernées (commune de Port-sur-Saône et communauté de communes de la Saône Jolie), en lien avec le Conseil général de la Haute-Saône.

1.3.3. Maintenir et développer le potentiel économique du bassin d'emploi de Nord Franche-Comté

L'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône, en participant à l'aménagement de l'axe RN 19 entre l'A31 (Langres) et Delle contribue à améliorer la desserte du département de Haute-Saône.

Il représente un élément majeur des politiques de développement économique, aussi bien pour le maintien des activités économiques déjà implantées au niveau local (en particulier pour les activités liées au secteur de l'automobile, le groupe PSA Peugeot Citroën ayant retenu le site de Vesoul comme centre mondial des pièces détachées du groupe, avec des productions en flux tendus et des échanges entre donneurs d'ordre, équipementiers et sous-traitants, dans le respect de la production « juste à temps »), que pour le développement de nouvelles activités économiques, contribuant à favoriser une certaine diversification.

1.4. Inscription de l'opération à un contrat de financement

La déviation de Port-sur-Saône, considérée comme **l'une des opérations dont la réalisation est prioritaire au niveau régional** pour l'aménagement du réseau routier national, est inscrite au Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009-2014, contrat entre l'Etat, le Conseil régional de Franche-Comté et le Conseil général de la Haute-Saône pour cette opération.

2. PRESENTATION DU PROGRAMME DANS LEQUEL S'INSERE L'OPERATION DE DEVIATION DE PORT-SUR-SAONE

2.1. La notion de programme

Un **programme** est constitué d'un ensemble de travaux, liés fonctionnellement, dont la réalisation peut être fractionnée dans le temps et dans l'espace. Pour qu'un programme existe, les pouvoirs publics doivent avoir affiché leur volonté d'enchaîner la succession des opérations.

Un programme est donc composé de plusieurs opérations, présentant entre elles un lien fonctionnel, qui peuvent être menées par des maîtres d'ouvrage différents.

Une **opération** consiste à réaliser des aménagements qui ont une fonctionnalité propre et autonome. L'addition des fonctionnalités complémentaires de chacune des opérations composant le programme crée la fonctionnalité globale du programme.

Les différentes opérations du programme, distinctes géographiquement, peuvent être réalisées de manière différée dans le temps. Ainsi, **chacune de ces opérations fait l'objet d'une évaluation de ses impacts sur l'environnement et d'enquêtes publiques spécifiques.**

Conformément à la réglementation en vigueur (article R. 122-3 du Code de l'environnement), l'étude d'impact, pièce E du présent dossier d'enquête, comprend une appréciation sommaire des impacts globaux du programme, pris dans leur totalité, indépendamment de l'étalement dans le temps de la réalisation des différentes opérations.

Cette appréciation permet notamment de mesurer les effets cumulatifs ou indirects d'un vaste projet.

2.2. Présentation du programme

L'opération de déviation de Port-sur-Saône s'inscrit dans le cadre d'un programme comprenant :

- **l'aménagement de l'itinéraire routier national entre l'A31 (Langres (52)) et Delle (90)**, via Port-sur-Saône, Vesoul jusqu'à Lure par la RN 19, puis jusqu'à Héricourt par la RD 438, et enfin jusqu'à la frontière suisse par la RN 1019. L'aménagement de la RN 19 et de la RN 1019 est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, l'aménagement de la RD 438 est réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Haute-Saône. Les co-financeurs de cet aménagement sont l'Etat, les Conseils régionaux de Champagne-Ardenne et de Franche-Comté, les Conseils généraux de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et du Territoire-de-Belfort ;
- **la déviation de la RD 20**, opération sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Haute-Saône.

2.2.1. Aménagement de l'itinéraire routier entre Langres (52) et Delle (90)

L'aménagement de l'itinéraire routier entre Langres et Delle a été décomposé en trois sections, elles-mêmes découpées en tronçons :

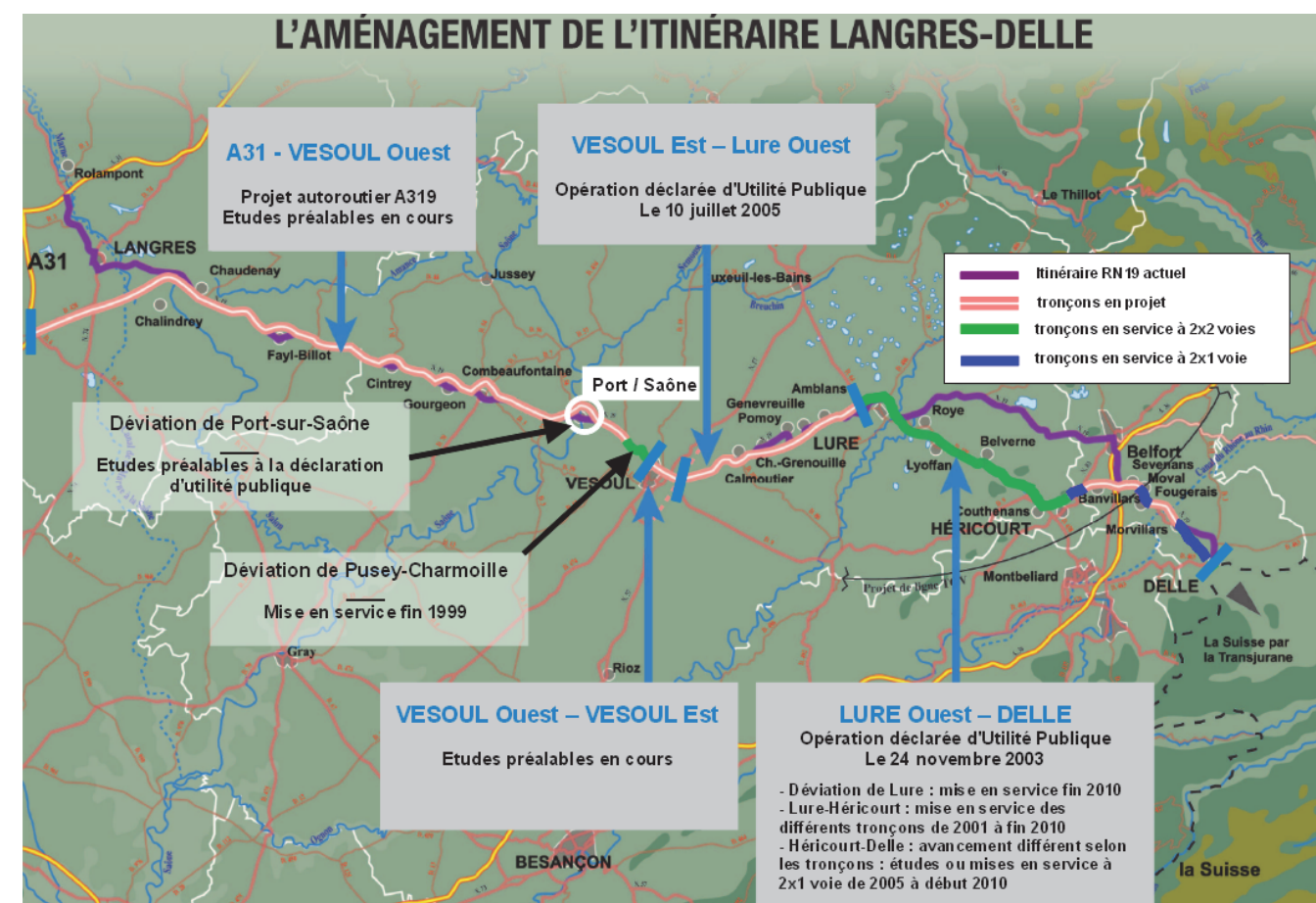
→ **Section 1 : A31(Langres) / Vesoul-Est :**

- A31-Langres / Vesoul-Ouest
- Franchissement de Vesoul

→ **Section 2 : Vesoul-Est / Lure-Ouest**

→ **Section 3 : Lure-Ouest / Delle :**

- Contournement de Lure
- Lure – Héricourt
- Héricourt – Delle



Aménagement de l'itinéraire entre Langres et Delle

■ Section 1 : A31 (Langres) – Vesoul Est

Projet d'autoroute concédée entre A31 (Langres) et Vesoul Ouest (autoroute A319)

Le projet d'aménagement de la section A31(Langres) / Vesoul Ouest consistait, dans les études menées jusqu'en 2002, à réaliser une route express (partiellement à 2 voies dans les toutes premières études, puis à 2x2 voies).

Le CIADT (comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) du 18 décembre 2003 a demandé que soit examinée avec les collectivités locales, la mise en concession d'une section autoroutière entre A31-Langres et Vesoul-Ouest pour accélérer la transformation de la RN 19 en itinéraire rapide.

Les études menées sur le tronçon A31 (Langres) / Vesoul Ouest, ont confirmé, mi-2004, la faisabilité technique et économique d'une concession autoroutière, permettant de déléguer la construction et la gestion de la route à un opérateur privé.

Le projet de route express sur la section A31 (Langres) / Vesoul Ouest a été abandonné en 2005, au profit du projet d'autoroute concédée. Cette évolution a été traduite dans le cadre d'un protocole d'accord financier signé le 3 juillet 2006 entre l'État et les collectivités territoriales qui co-financent le projet (Conseils régionaux de Champagne-Ardenne et de Franche-Comté et les Conseils généraux de la Haute-Marne et de la Haute-Saône). Ce protocole d'accord financier signé en 2006 prévoit que la déviation de Port-sur-Saône soit réalisée par anticipation et constitue un apport en nature à la concession autoroutière.

Une concertation publique a été menée du 26 juin au 3 octobre 2007, suite à la recommandation de la Commission Nationale du Débat public (CNDP) du 6 décembre 2006. Cette concertation a confirmé le souhait largement partagé d'une réalisation rapide du projet au bénéfice de l'aménagement du territoire et du développement local.

La position des échangeurs a constitué le cœur des débats :

- un consensus s'est dégagé pour la réalisation d'un seul échangeur au Sud de Langres ;
- les observations recueillies convergent pour l'emplacement de l'échangeur de Fayl-Billot (au lieu-dit La Rose des Vents) ;
- pour l'échangeur de Combeaufontaine : un consensus s'est dégagé, après la clôture de la concertation (suite à une réunion entre les élus concernés), pour un emplacement de l'échangeur à l'ouest de Combeaufontaine ;
- une unanimité s'est exprimée pour le positionnement d'un échangeur à l'Ouest de Port-sur-Saône, en soulignant toutefois que son emplacement était lié à l'implantation de la barrière de péage.

Des questions ont par ailleurs été formulées lors de la concertation sur la concession, sur le tracé, sur les impacts (agricole, acoustique, sur la qualité de l'air, sur l'hydraulique) et sur les rétablissements.

Le bilan de la concertation, établi conjointement par l'Etat et la personnalité indépendante, garant de l'organisation et du déroulement de la concertation (José THOMAS), a été transmis à la CNDP qui en a pris acte lors de sa séance du 4 février 2009.

Les études préalables à la DUP se poursuivent sur le projet de déviation de Port-sur-Saône et sur le projet d'autoroute concédée A319.

Franchissement de Vesoul

Au droit de Vesoul, l'opération de franchissement de Vesoul doit concilier plusieurs objectifs : assurer la continuité Est-Ouest de la RN 19, favoriser la desserte du bassin de vie de Vesoul, pallier les inconvénients de la traversée de l'agglomération par l'infrastructure actuelle, améliorer la qualité de vie des riverains et la sécurité des usagers, améliorer le fonctionnement urbain de l'agglomération tout en préservant son environnement.

Le profil de l'aménagement sera homogène par rapport à celui de l'ensemble de l'axe RN 19 entre Langres et Delle : 2x2 voies continue avec échanges dénivelés permettant un bon niveau de raccordement avec le réseau routier urbain et interurbain.

Une concertation publique a été menée du 12 octobre au 31 décembre 2007, suite à la recommandation de la Commission Nationale du Débat public (CNDP) du 6 décembre 2006. Trois scénarios d'aménagement ont été proposés lors de la concertation (aménagement sur place, contournement court par le Nord, contournement long par le Nord). A l'issue de la concertation, aucun scénario n'a recueilli l'assentiment général.

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique doivent être poursuivies pour définir le scénario d'aménagement le plus adapté dans ce secteur.

■ Section 2 : Vesoul-Est – Lure-Ouest

La liaison Vesoul Est – Lure Ouest (mise à 2x2 voies avec statut de route express de la RN 19) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en date du 8 juillet 2005.

L'aménagement de la section Amblans-Lure, dont les études de projet sont en cours, est inscrit au Programme De Modernisation des Itinéraires du réseau routier national (PDMI) 2009-2014.

■ Section 3 : Lure-Ouest – Delle

La liaison Lure Ouest – Delle (mise à 2x2 voies avec statut de route express de la RN 19, de la RD 438 et de la RN 1019) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en date du 24 novembre 2003.

A ce jour, la section entre Lure Ouest et Héricourt a été intégralement mise à 2x2 voies, les mises en services ayant été réalisées de façon progressive :

- Section Lure – Lyoffans en 2001
- Section Héricourt (R16) – limite départementale Haute-Saône / Territoire-de-Belfort en 2003
- Section Lyoffans – Belverne en 2005
- Section Belverne – Couthenans en 2009
- Déviation de Lure en 2010
- Couthenans – Héricourt en 2011

Trois sections de RN 1019, représentant 12,5 km (sur un total d'environ 22 km de RN 1019 dans le département du Territoire-de-Belfort) ont été mises en service à 2x1 voie (sur le tracé définitif à 2x2 voies) :

- Section limite départementale Haute Saône / Territoire de Belfort – Banvillars en 2005
- Section Morvillars – Delle : en 2005
- Section RD25 – Fougerais : en 2010

Les sections de RN 1019 restant à aménager pour la mise en œuvre de la route express à 2x2 voies sur l'ensemble de la section Lure Ouest – Delle feront l'objet d'aménagements sur place.

L'aménagement de l'échangeur entre l'A36 et la RN 1019 est inscrit au PDMI 2009-2014.

2.2.2. Déviation de la RD 20

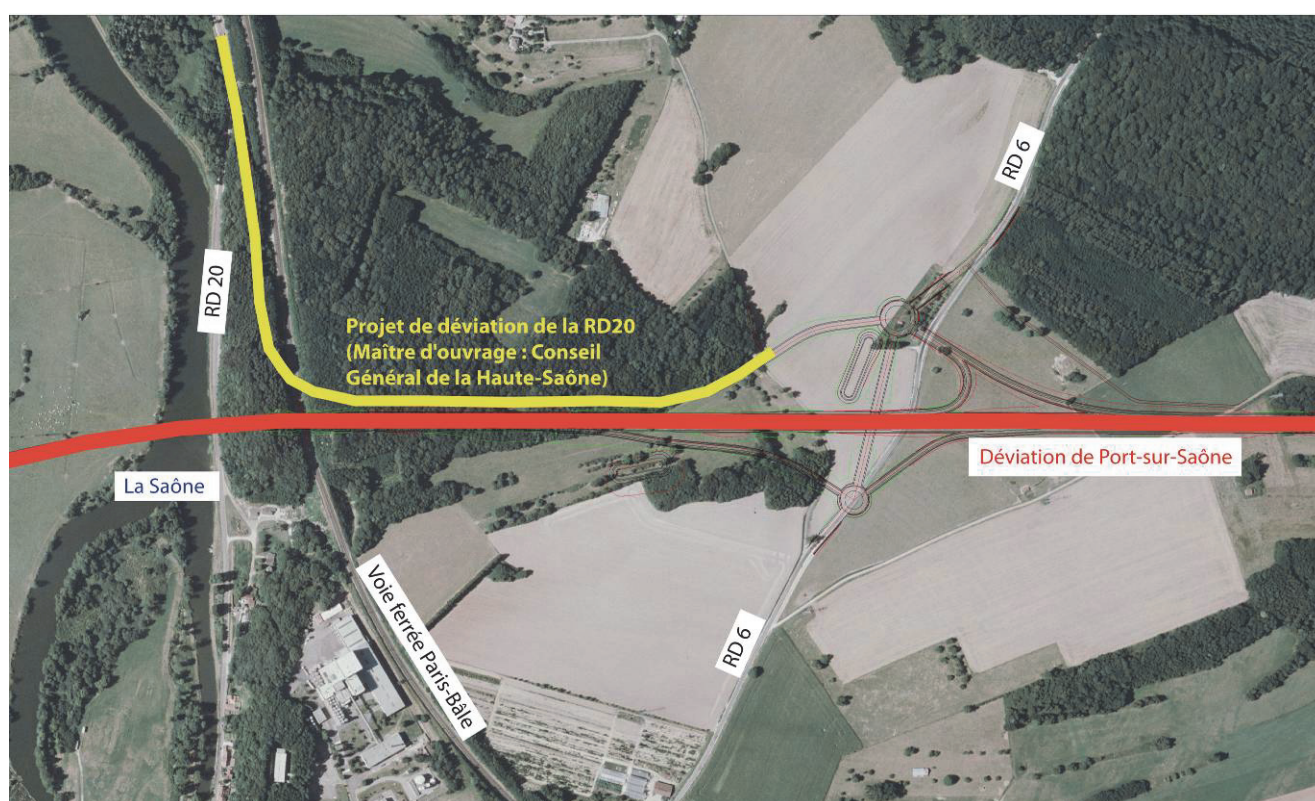
Le Conseil général de la Haute-Saône souhaite réaliser une déviation de la RD 20, pour désengorger la circulation dans le centre de Port-sur-Saône, notamment au niveau du carrefour entre la RD 20 et la RN 19, et à l'Est de ce dernier.

Ce projet, situé sur la commune de Port-sur-Saône au Nord du centre-ville, consistait initialement à relier la RD 20 actuelle qui longe la Saône en rive gauche, à la RN 19 actuelle à l'Est de Port-sur-Saône.

La création d'un diffuseur avec la RD 6 dans le cadre de la déviation de la RN 19 (déviation de Port-sur-Saône) permet de limiter la déviation de la RD 20 à la création d'un barreau entre la RD 20 actuelle et le diffuseur avec la RD 6.

Un tracé possible de ce barreau est représenté à titre indicatif sur le plan ci-dessous.

Il devra être précisé dans le cadre des études à mener par le Conseil général de la Haute-Saône.



Tracé possible de la déviation de la RD 20 – tracé donné à titre indicatif
(opération sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Haute-Saône)

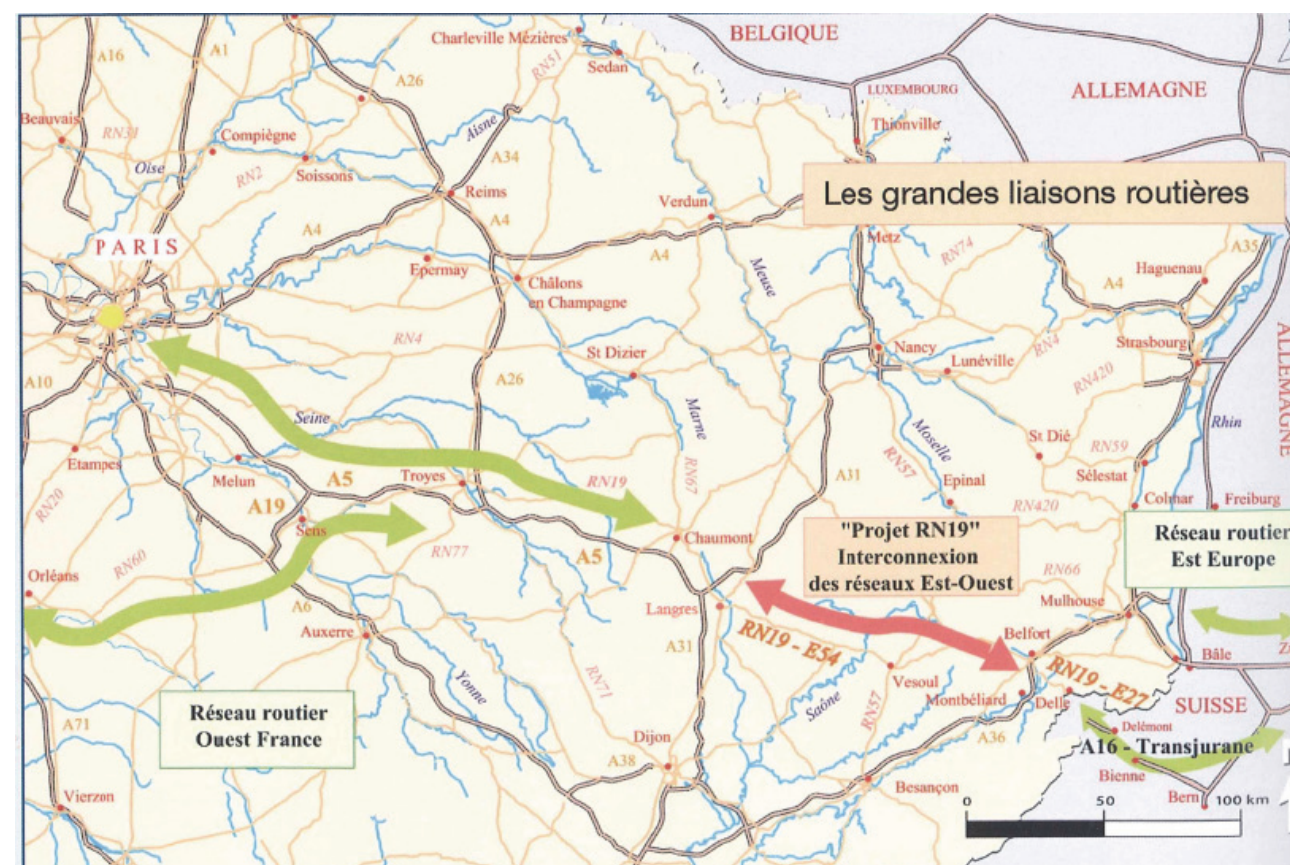
2.3. Objectifs poursuivis par le programme

■ Améliorer la liaison Ouest - Est

La RN 19 a des fonctions **d'axe structurant** aux plans européen et national, de par sa vocation à drainer les trafics de **longue distance Ouest-Est**, notamment entre les régions de la façade atlantique, la région parisienne, la Lorraine (via la RN 57) et la Franche-Comté, l'Alsace, la Suisse, le Sud de l'Allemagne, l'Est de l'Europe.

L'aménagement de l'axe RN 19, en lui conférant des caractéristiques de réseau routier national structurant, permettra :

- **d'améliorer la desserte de l'Est** du territoire national, la RN 19 constituant l'axe de liaison le plus direct entre la région parisienne et la Suisse ;
- **de compléter le maillage du réseau autoroutier** en assurant l'interconnexion d'une part avec le réseau autoroutier suisse et Est-européen par l'A16-Transjurane (en évitant le nœud que constitue le pôle Bâle-Mulhouse) et d'autre part avec l'A5 (Paris-Troyes Langres) et l'A19 (Orléans-Troyes) dans la perspective de contourner l'Ile-de-France par le Sud ;
- **de favoriser** le contournement des Vosges par le Sud, de façon à éviter des forts trafics routiers dans les zones les plus sensibles du massif montagneux.



Extrait du dossier de concertation Autoroute A31 - Vesoul – 2007

■ Améliorer l'accessibilité des territoires traversés pour favoriser le développement économique régional et local

L'aménagement de l'axe RN 19 entre Langres et Delle participe à la desserte et/ou au désenclavement des départements de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et du Territoire-de-Belfort.

Il représente un élément majeur des politiques de développement de ces départements, tant au niveau national qu'à un niveau plus local, en contribuant à :

- **ouvrir les tissus industriels régionaux et locaux vers l'extérieur**, notamment en vue de leur diversification ;
- **accompagner la politique de développement touristique** des territoires traversés, en facilitant l'accès aux sites culturels et naturels, et tout particulièrement à la Saône (valorisation du tourisme fluvial et des loisirs nautiques,...) ;
- **améliorer la desserte des agglomérations rencontrées**, notamment Langres, Vesoul, Lure, Héricourt, Belfort, Montbéliard et Delle, en renforçant les liens économiques qui les unissent, favorisant ainsi l'ancrage durable des projets de développement régionaux et locaux sur les territoires traversés. Plus localement, la déviation de la RD 20 au niveau de la commune de Port-sur-Saône contribuera également à améliorer la desserte des communes situées au Nord de Port-sur-Saône (Chaux-lès-Port, Conflandey, Port-d'Atelier-Amance) et des entreprises qui y sont implantées ;
- **accéder plus facilement**, pour les habitants et les acteurs économiques des territoires desservis, aux **équipements collectifs et aux services des zones urbaines**, comme aux **grands équipements de transport rapide**, notamment à la gare TGV de Belfort-Montbéliard (mise en service en décembre 2011) et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

■ Améliorer les conditions de circulation et renforcer la sécurité

Le programme d'aménagement vise également à **mieux écouler les trafics** et à **renforcer la sécurité** en réduisant les difficultés de circulation provoquées par les poids-lourds ou les convois exceptionnels, sur des sections aux caractéristiques géométriques ne répondant plus aux besoins actuels (profil sinueux, route à deux voies, traversées de centre bourg,...). Les caractéristiques de l'axe aménagé et le niveau de service qui sera mis en place en phase exploitation (surveillance, viabilité hivernale,...) permettront **d'améliorer les conditions de circulation** et de **fiabiliser les temps de parcours**, élément essentiel pour certaines activités économiques (particulièrement pour le secteur automobile fortement implanté localement).

Plus localement, la **déviation de la RD 20** au niveau de la commune de Port-sur-Saône a également pour objectif d'améliorer les conditions de circulation, en délestant le centre de Port-sur-Saône du trafic de transit en provenance des communes situées au Nord et de leurs entreprises génératrices de transports par poids-lourds.

2.4. Etudes préalables au programme

Une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI – 1^{ère} phase) a été réalisée en 1993 sur la liaison Langres-Delle par la RN 19 et la RD 438. L'approbation ministérielle de cette étude en date du 29 septembre 1994, a fixé le parti d'aménagement à long terme suivant :

- aménagement en route express à 2x2 voies pour les sections A31 – Langres Est, Port-sur-Saône – Vesoul et Lure – Delle,
- aménagement en route express à 2 voies pour le reste de l'itinéraire.

Les études ultérieures et les différentes décisions (notamment celles du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire [CIADT]) ont conduit à retenir un parti d'aménagement à 2x2 voies pour l'ensemble de l'itinéraire RN 19 entre l'A31 et la frontière Suisse. Ces orientations ont été traduites dans les documents de planification de l'aménagement du réseau routier national (schéma directeur du réseau routier national de 1992, schémas multimodaux de services collectifs de 2002).

Ainsi, le parti d'aménagement retenu a consisté à aménager le réseau routier, dans la mesure où l'accessibilité des territoires concernés est essentiellement assurée par la route : les offres aériennes et fluviales sont minimales, et le développement ferroviaire a été axé sur la construction de la ligne à grande vitesse (LGV) Est et de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

Cette branche Est de la LGV Rhin-Rhône, mise en service le 11 décembre 2011, permet la desserte de la Bourgogne, de la Franche Comté et de l'Alsace. La zone d'influence de la LGV Rhin-Rhône, qui comprend une gare pour l'agglomération de Besançon et une gare pour Belfort-Montbéliard, concerne le Sud et l'Est de la Haute-Saône, ainsi que le Territoire-de-Belfort.

La zone d'influence de la LGV Est concerne essentiellement le Nord de la Haute-Marne et le Nord de la Haute-Saône.

Les autres liaisons ferroviaires entre le Nord de la Franche-Comté et la région parisienne sont relativement difficiles : la ligne Paris-Bâle est ponctuée de nombreux ouvrages (13 viaducs et 8 tunnels), elle est en grande partie non électrifiée et présente des carences techniques qui limitent les vitesses. En matière de fret, les possibilités sont limitées par le gabarit qui interdit, pour le transport combiné par exemple, le chargement des semi-remorques.

Dans un objectif d'accélération de l'aménagement de la RN 19 sur la section Langres-Vesoul, une étude de concédabilité a été menée début 2004. Cette étude a confirmé la faisabilité technique et économique d'une mise en concession autoroutière de la section A31 (Langres) / Vesoul-Ouest (« autoroute A319 »).

Cette évolution a été traduite dans un protocole d'accord signé entre les co-financeurs le 3 juillet 2006 et reprise dans l'avant-projet de Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) diffusé en juillet 2010 et qui a fait l'objet d'une consultation publique début 2011.

Déviation de la RD 20 à Port-sur-Saône

Le projet de déviation de la RD 20, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Haute-Saône, est un projet local, situé sur la commune de Port-sur-Saône.

Le Conseil général de la Haute-Saône a mené, en 2002, des études d'avant-projet pour la création d'une liaison entre la RD 20 au Nord de Port-sur-Saône et la RN 19 (à l'Est de Port-sur-Saône), pour diminuer la circulation (notamment de poids-lourds) dans la traversée de Port-sur-Saône.

Ce projet a évolué, compte-tenu des orientations retenues pour le projet de déviation de Port-sur-Saône par la RN 19 (fuseau retenu, création d'un diffuseur intermédiaire avec la RD 6) : il se limite désormais à la création d'un barreau entre la RD 20 actuelle et le diffuseur avec la RD 6. Il devra être précisé dans le cadre des études de détail à mener par le Conseil général de la Haute-Saône.

3. PRESENTATION DES VARIANTES ENVISAGEES

3.1. La variante « au fil de l'eau »

La variante « au fil de l'eau » correspond à une situation sans réalisation de la déviation de Port-sur-Saône.

Le trafic actuel dans le centre de Port-sur-Saône est d'environ 12 600 véhicules par jour, dont 1 600 poids-lourds.

Sans réalisation de la déviation, les trafics en traversée de Port-sur-Saône aux horizons 2015 et 2035 seraient importants sur l'actuelle RN 19, surtout à l'Est du pont sur la Saône :

- en 2015, le trafic est estimé à environ 14 882 véhicules par jour, dont 2 014 poids-lourds,
- en 2035, le trafic prévisionnel est estimé à environ 20 000 véhicules par jour, dont 3 600 poids-lourds.

Cette importante augmentation de trafic (+ 18% de véhicules par jour entre la situation actuelle et 2015 et + 59% de véhicules par jour entre la situation actuelle et 2035 ; pour les poids-lourds, + 26% entre la situation actuelle et 2015 et + 125% entre la situation actuelle et 2035) accentuera significativement les difficultés déjà fortement ressenties actuellement :

- circulation routière : problèmes de congestion très importants, compte-tenu du dépassement de la capacité d'écoulement du trafic d'une route à 2 voies,
- circulation difficile pour les modes doux,
- fonctionnement urbain et cadre de vie des riverains de la RN 19 actuelle très dégradés,
- problèmes de stationnement et de sécurité.

En terme de nuisances acoustiques pour les riverains de la RN 19 actuelle, les niveaux sonores associés à ces trafics prévisionnels, sans réalisation de la déviation, augmentés par rapport à la situation actuelle. A titre d'illustration, le nombre de maisons situées dans une bande de 100 mètres de large de part et d'autre de l'axe de la RN 19 actuelle (retenue par rapport au classement sonore de la RN 19 actuelle) est de l'ordre de 280, ce qui représente approximativement 630 personnes.

Des mesures acoustiques effectuées en 2009 ont mis en évidence, pour une maison située le long de la RN 19 actuelle, des niveaux sonores de 68 dB(A) le jour (6h-22h) et de 64 dB(A) la nuit (22h-6h). Sans réalisation de la déviation, ces niveaux seraient augmentés de 2 dB(A) le jour et de 3 dB(A) la nuit, les portant respectivement à 70 dB(A) le jour et de 67 dB(A) la nuit, ce qui représente une augmentation importante des nuisances associées pour les riverains concernés.

En terme de nuisances liées à la qualité de l'air, la situation pour les riverains de la RN 19 actuelle serait également fortement dégradée, liée à la hausse des trafics prévisionnels en traversée de l'agglomération de Port-sur-Saône.

La variante « au fil de l'eau » n'est par conséquent pas envisageable. Des variantes d'aménagement de la déviation ont été étudiées permettant de répondre aux objectifs fixés.

3.2. La variante « aménagement sur place »

La variante d'aménagement sur place consisterait en un réaménagement sur place de la RN 19 actuelle.

Dans la mesure où la déviation de la RN 19 aura un statut de route express, un itinéraire de substitution doit être défini pour les usagers des véhicules non autorisés à circuler sur la déviation.

Dans le centre de Port-sur-Saône, compte-tenu de la densité de bâti, de la faible largeur de la plate-forme, des fonctions urbaines et des niveaux de trafics, un aménagement sur place n'est pas envisageable.



RN 19 actuelle en traversée de Port-sur-Saône

En partie Est (hors secteur urbanisé de Port-sur-Saône), le profil en long de la route existante présente des dénivelés importants non adaptés pour l'aménagement d'une route express, qui doit respecter différentes caractéristiques géométriques.

De plus, la nécessité de définir un itinéraire de substitution pour les usagers de véhicules interdits sur la déviation conduit à réutiliser la RN 19 actuelle en itinéraire de substitution.

La variante « aménagement sur place » a donc été écartée.

3.3. Présentation des variantes d'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône

L'analyse de l'état initial de l'aire d'étude a permis de définir les principaux enjeux et contraintes présents au sein de l'aire d'étude qui portent sur :

- les zones possibles de franchissement de la Saône et les contraintes de franchissement de la vallée de la Scyotte,
- l'enjeu relatif au milieu naturel, avec de nombreuses zones répertoriées comme présentant un intérêt fort, souvent en lien avec le site Natura 2000 de la vallée de la Saône,
- les enjeux paysager, acoustique, hydraulique pour les zones bâties, et notamment l'agglomération de Port-sur-Saône,
- les contraintes de la zone inondable de la vallée de la Saône,
- l'enjeu de préservation de la ressource en eau,
- l'enjeu de préservation des espaces agricoles et sylvicoles, de préservation du fonctionnement des exploitations dont le siège est situé dans l'aire d'étude, notamment le lycée agricole,
- les contraintes du franchissement de la voie ferrée Paris-Bâle,
- les contraintes de topographie,
- les contraintes liées à la présence de réseaux,
- les conditions de desserte du territoire et notamment les interfaces avec le réseau de voiries existant.

A partir des éléments identifiés, **cinq solutions de tracé** de la déviation de Port-sur-Saône ont été étudiées. Elles s'appuient sur quatre points de passage pour le franchissement de la vallée de la Saône et sur différentes possibilités de raccordement sur la RN 19 existante à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération de Port-sur-Saône.

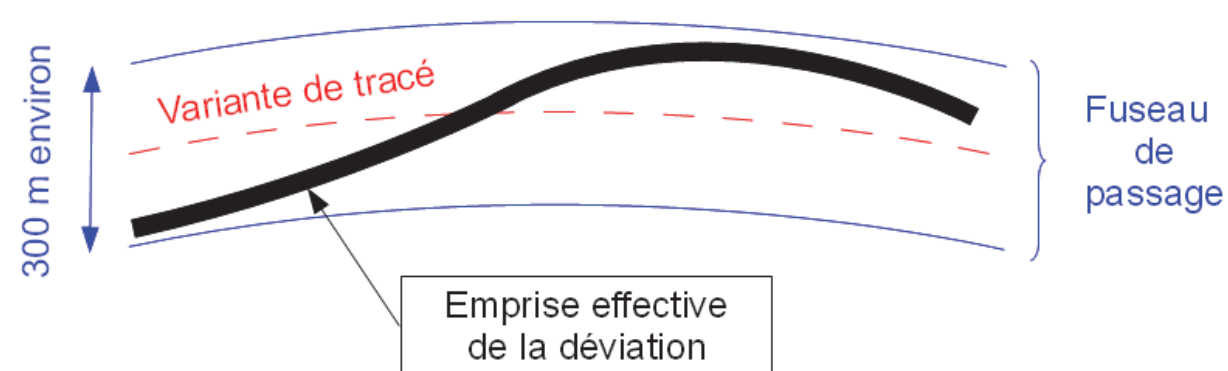
Pour chacune des solutions étudiées, un **fuseau d'une largeur de 300 mètres** a été défini, centré sur l'axe du tracé possible ; ce fuseau correspondant à la bande de DUP associée à chaque variante de tracé.

L'analyse comparative des variantes a porté sur les cinq fuseaux ainsi définis.

Le schéma ci-après illustre le principe de définition des fuseaux :

- en rouge : solution de tracé possible définie à l'issue de l'analyse de l'état initial de l'aire d'étude (enjeux et contraintes)
- en bleu : bande de 300 mètres de largeur, définissant le fuseau de passage

L'emprise effective de la déviation doit alors être considérée comme devant figurer à l'intérieur du fuseau de **300 mètres de large** environ.



3.3.1. Présentation des cinq variantes de fuseaux

Trois fuseaux (nommés A, B et C) passent au Nord de l'agglomération et deux fuseaux (nommés D et E) passent au Sud de Port-sur-Saône.

Le long de la Saône et de la route départementale (RD 56) qui la longe en rive droite, l'urbanisation est linéaire et assez étendue. Dans ce tissu urbanisé qui présentait deux secteurs relativement peu bâtis, la commune de Port-sur-Saône a défini dans son plan d'occupation des sols deux zones classées ND (zone de protection de site) pour les préserver de nouvelle urbanisation et permettre le passage éventuel de la future déviation de la RN 19. L'une de ces zones se situe au Nord de la RN 19 actuelle et l'autre au Sud.

Pour le franchissement de la Saône par la déviation de la RN 19, les tracés B et C ont été définis sur la zone préservée au Nord et le tracé D a été défini sur la zone préservée au Sud de la RN 19 actuelle.

Les tracés A et E franchissent la Saône au-delà des zones urbanisées de Port-sur-Saône, respectivement au Nord et au Sud.

Les tracés étudiés sont les suivants :

Tracé A : le tracé A prend son origine à proximité du carrefour entre la RN 19 et la RD 23 (route de Scey-sur-Saône). Il s'inscrit en bordure du bois de la Combe Fleuriot avant de franchir la RD 56 puis la vallée de la Saône au-delà des zones urbanisées du Nord de Port-sur-Saône, à proximité de l'île Bealeu. Le viaduc de franchissement de la Saône, d'une longueur d'environ 720 mètres et d'environ 30 mètres de hauteur, franchit également la RD 20 et la voie ferrée. Le tracé A s'inscrit ensuite en limite du bois des Pères avant de rejoindre la RD 6 avec laquelle un point d'échange est créé. Il se poursuit, en évitant les parcelles identifiées comme étant à fort enjeu agricole, en passant au niveau du bois du Chanois d'Esseux, puis du bois des Pierres Blanches, avant de franchir la RD 100, puis la vallée de la Scyotte. Le franchissement de la Scyotte est réalisé par un viaduc d'une longueur d'environ 150 mètres. Le tracé A traverse ensuite le bois de la Craie, puis des parcelles agricoles sur le plateau de Charmoille, avant de se raccorder à 2x2 voies sur la déviation de Pusey-Charmoille existante.

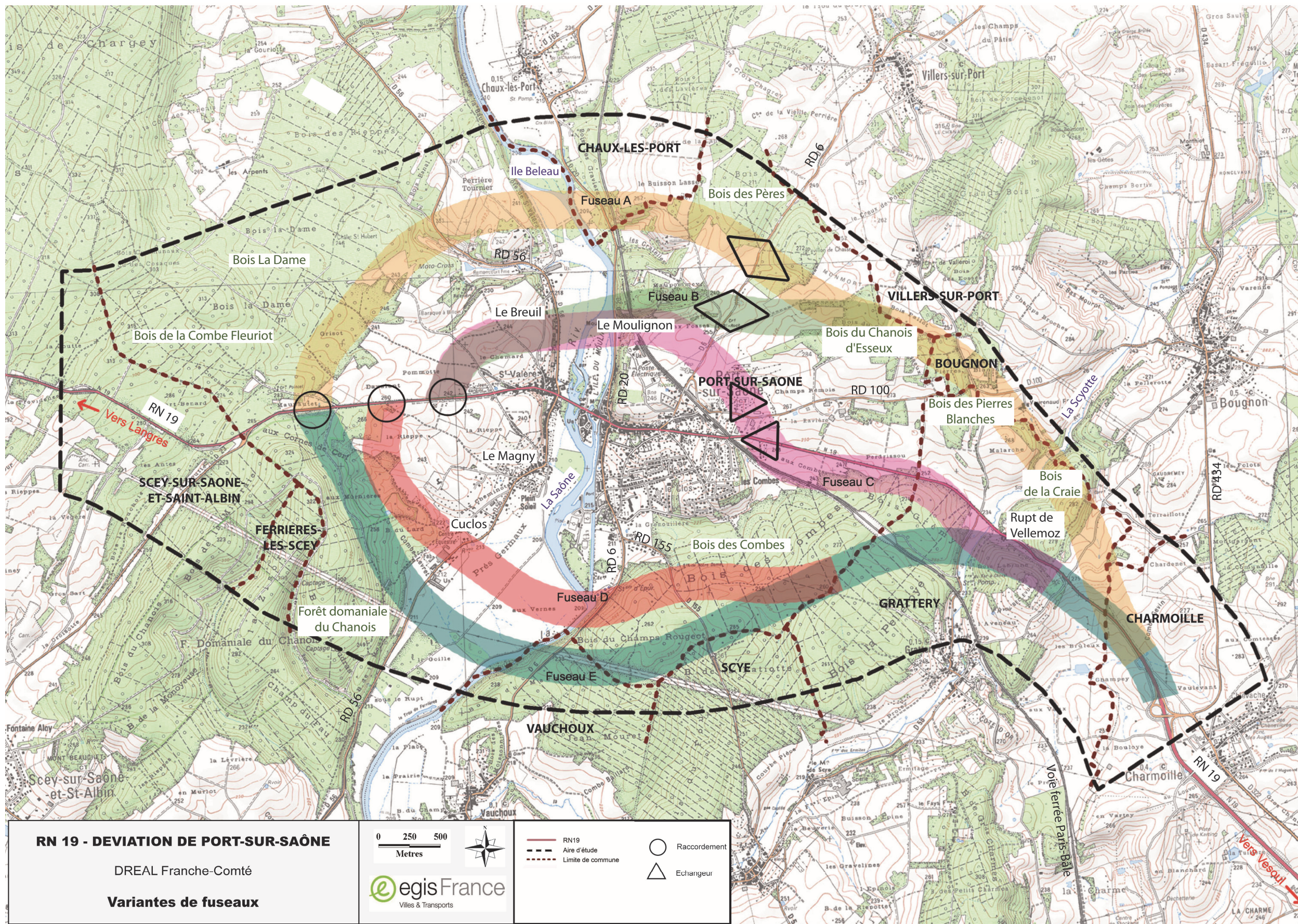
Tracé B : la localisation de l'extrémité Ouest du tracé B correspond à un emplacement pour lequel la commune de Port-sur-Saône prévoit la création d'une voie de desserte d'une zone d'urbanisation future au Sud de la RN 19 actuelle. Le tracé B s'incurve ensuite avant de franchir la vallée de la Saône dans une zone préservée d'urbanisation identifiée au plan d'occupation des sols (POS) de Port-sur-Saône (zone ND), au sein du quartier du Breuil. Le viaduc de franchissement de la Saône, d'une longueur d'environ 600 mètres et d'environ 30 mètres de hauteur, franchit également la RD 56 et la RD 20. Le tracé B passe au Nord du secteur du Moulignon (relativement protégé compte-tenu du relief) et passe au-dessus de la voie ferrée. Il rejoint ensuite la RD 6 avec laquelle un point d'échange est créé. Le tracé B est ensuite confondu avec le tracé A à partir du bois du Chanois d'Esseux.

Tracé C : le tracé C a la même origine que le tracé B à l'Ouest de Port-sur-Saône, et franchit la vallée de la Saône dans le même secteur, avec une solution de franchissement toutefois différente de celle du tracé B : le viaduc de franchissement de la Saône (qui franchit également la RD 56 et la RD 20) est d'une longueur d'environ 600 mètres et d'une hauteur de 15 à 20 mètres, afin de passer sous la voie ferrée au niveau du secteur du Moulignon. Le tracé C contourne ensuite la zone d'urbanisation Est de Port-sur-Saône, en évitant les parcelles agricoles identifiées à fort enjeu, puis franchit la RD 100 et la RN 19 actuelle avec lesquelles un demi-échangeur est créé (afin d'avoir un dispositif d'échange complet). Le tracé C longe ensuite la RN 19 actuelle par le Sud, évitant ainsi le bois des Combes, à enjeu majeur d'un point de vue du milieu naturel. Le tracé C franchit la vallée de la Scyotte par un viaduc d'une longueur d'environ 340 mètres, à proximité du Rupt de Vellemoz (hameau situé le long de la RN 19 actuelle). Il longe ensuite la RN 19 actuelle par le Sud avant de se raccorder à 2x2 voies sur la déviation de Pusey-Charmoille existante.

Tracé D : le tracé D a une extrémité Ouest « intermédiaire » entre celle de la variante A et celle des variantes B et C. Il s'inscrit en limite de la forêt du Chanois avant de franchir la vallée de la Saône, dans une zone préservée d'urbanisation à cet effet par la commune dans son document d'urbanisme (zone ND), entre le quartier de Cuclos et la zone d'activités. Le viaduc de franchissement de la Saône, d'une longueur d'environ 1 500 mètres et de 10 à 20 mètres de hauteur permet également de franchir la RD 56 et la RD 6. Le tracé D traverse ensuite le bois des Combes (en franchissant la RD 155), puis franchit la voie ferrée par un viaduc d'environ 160 mètres de longueur, avant de rejoindre la vallée de la Scyotte, franchie par un viaduc d'environ 250 mètres. Le tracé D est ensuite confondu avec le tracé C après le franchissement de la vallée de Scyotte.

Tracé E : le tracé E a la même origine Ouest que le tracé A. Il s'inscrit ensuite dans la forêt du Chanois avant de rejoindre la vallée de la Saône pour la franchir au-delà de la zone urbanisée au Sud de Port-sur-Saône. Le viaduc de franchissement de la vallée de la Saône, d'une longueur d'environ 1 100 mètres et de 15 à 25 mètres de hauteur permet également de franchir la RD 56. Le tracé E franchit ensuite la RD 6, traverse le bois des Combes (en franchissant la RD 155), puis rejoint le tracé D avant le franchissement de la voie ferrée avec lequel il est ensuite confondu.

La carte en page suivante présente les cinq fuseaux de la déviation de Port-sur-Saône, définis à partir des tracés A, B, C, D et E présentés ci-dessus.



Présentation des cinq variantes de fuseaux de la déviation de Port-sur-Saône

3.3.2. Caractéristiques principales des variantes de fuseaux

FUSEAUX NORD	
Fuseau A	<ul style="list-style-type: none">➤ Longueur : 9,6 km➤ Origine : environ 600 m à l'Est du carrefour RN 19 / route de Scey-sur-Saône (RD 23)➤ Extrémité : raccordement à 2x2 voies sur la RN 19 à l'échangeur de Charmoille➤ Viaduc sur la Saône : 720 m de long, 30 m de hauteur➤ Autres ouvrages non courants : viaduc sur la Scyotte (150 m de long)➤ Points d'échange : échangeur avec la route de Villers-sur-Port (RD 6)➤ Coût : environ 112 millions d'euros, soit 11,7 millions d'euros / km (date de valeur : juin 2009)
Fuseau B	<ul style="list-style-type: none">➤ Longueur : 7,8 km➤ Origine : environ 1,7 km à l'Est du carrefour RN 19 / route de Scey-sur-Saône (RD 23)➤ Extrémité : raccordement à 2x2 voies sur la RN 19 à l'échangeur de Charmoille➤ Viaduc sur la Saône : 600 m de long, 30 m de hauteur➤ Autres ouvrages non courants : viaduc sur la Scyotte (150 m de long)➤ Points d'échange : échangeur avec la route de Villers-sur-Port (RD 6)➤ Coût : environ 95 millions d'euros, soit 12,2 millions d'euros / km (date de valeur : juin 2009)
Fuseau C	<ul style="list-style-type: none">➤ Longueur : 7,4 km➤ Origine : environ 1,7 km à l'Est du carrefour RN 19 / route de Scey-sur-Saône (RD 23)➤ Extrémité : raccordement à 2x2 voies sur la RN 19 à l'échangeur de Charmoille➤ Viaduc sur la Saône : 600 m de long, 15 à 20 m de hauteur➤ Autres ouvrages non courants : viaduc sur la Scyotte (340 m de long)➤ Points d'échange : échangeur avec la RN 19 et la route de Bougnon (RD 100)➤ Coût : environ 110 millions d'euros, soit 14,9 millions d'euros / km (date de valeur : juin 2009)
FUSEAUX SUD	
Fuseau D	<ul style="list-style-type: none">➤ Longueur : 7,9 km➤ Origine : environ 1,2 km à l'Est du carrefour RN 19 / route de Scey-sur-Saône (RD 23)➤ Extrémité : raccordement à 2x2 voies sur la RN 19 à l'échangeur de Charmoille➤ Viaduc sur la Saône : 1 500 m de long, 10 à 20 m de hauteur➤ Autres ouvrages non courants : viaduc sur la Scyotte (250 m de long) et sur la voie ferrée (160 m de long)➤ Coût : environ 163 millions d'euros, soit 20,6 millions d'euros / km (date de valeur : juin 2009)
Fuseau E	<ul style="list-style-type: none">➤ Longueur : 8,7 km➤ Origine : environ 600 m à l'Est du carrefour RN 19 / route de Scey-sur-Saône (RD 23)➤ Extrémité : raccordement à 2x2 voies sur la RN 19 à l'échangeur de Charmoille➤ Viaduc sur la Saône : 1 100 m de long, 15 à 25 m de hauteur➤ Autres ouvrages non courants : viaduc sur la Scyotte (250 m de long) et sur la voie ferrée (160 m de long)➤ Coût : environ 144 millions d'euros, soit 16,6 millions d'euros / km (date de valeur : juin 2009)

Le tableau ci-dessous présente :

- les niveaux de trafic estimés sur la déviation de Port-sur-Saône en 2015,
- les niveaux de trafic résiduel estimés dans la traversée de l'agglomération en 2015.

Ces éléments sont issus de l'étude de trafic menée en 2009.

	Trafic estimé sur la déviation de Port-Saône en 2015 en véhicules par jour (dont % poids-lourds)		Trafic résiduel estimé dans la traversée de Port-Saône en 2015 en véhicules par jour (dont % poids-lourds)
	Ouest Port-sur-Saône	Est Port-sur-Saône	
Variante A	9 200 (18 %)	10 400 (18 %)	7 700 (4 %)
Variante B	9 400 (18 %)	15 400 (12 %)	7 500 (4 %)
Variante C	8 700 (19 %)	15 300 (12 %)	7 900 (3 %)
Variante D	8 900 (19 %)		7 900 (4 %)
Variante E	8 900 (19 %)		7 900 (4 %)

Les estimations des niveaux de trafic montrent que suivant les variantes, le volume de trafic capté par la déviation varie, notamment à l'Est de Port-sur-Saône en raison des systèmes d'échange prévus. Par conséquent, le trafic résiduel dans l'agglomération et sur la partie Est de la RN 19 varie également selon les variantes.

En situation 2015, le trafic sur la déviation est le plus important sur la variante B.

Celle-ci (et dans une moindre mesure la variante A) capte en plus du trafic de transit Est-Ouest, une part importante du trafic local, du fait de la présence de l'échange avec la RD 6.

La variante C capte également le trafic local à l'Est des deux demi-échangeurs avec la RD 100 et la RN 19, et déleste ainsi l'actuelle RN 19 entre Port-sur-Saône et Charmoille de la quasi-intégralité de son trafic.

Les variantes D et E ont des trafics similaires.

3.4. Analyse multi-critères des variantes

L'analyse comparative des fuseaux a porté sur les thèmes suivants :

- les caractéristiques et fonctionnalités de l'infrastructure,
- le milieu physique,
- le milieu naturel,
- le cadre de vie,
- les activités humaines,
- le coût.

Chaque thème a été décomposé en sous-critères. Pour chaque sous-critère, chacune des variantes a été caractérisée par une couleur en fonction de son impact, selon l'échelle suivante :

Impact	Favorable				Défavorable
« Notation »					

Pour chaque variante, la notation relative à chaque thème a ensuite fait l'objet d'une appréciation globale de son impact selon le même principe d'échelle de couleur que celui présenté ci-dessus, au regard des caractérisations suivant les différents sous-critères composant le thème.

L'analyse comparative des variantes ainsi établie est présentée ci-dessous.

3.4.1. Caractéristiques et fonctionnalités de l'infrastructure

■ Confort

Toutes les variantes sont compatibles avec une transformation en autoroute limitée à 130 km/h, à l'exception de la variante C compatible uniquement avec une transformation en autoroute limitée à 110 km/h.

A	B	C	D	E

■ Entretien - exploitation

En raison d'une largeur réduite sur les viaducs, plus leur longueur est grande, moins les conditions de circulation et d'exploitation sont favorables. Ces zones sont de plus particulièrement sensibles aux conditions météorologiques, notamment en période hivernale.

A	B	C	D	E

■ Difficultés géotechniques

Les incertitudes sur la nature des terrains, et donc sur les possibilités de réutilisation des déblais et sur les pentes de talus, ont un impact défavorable en terme de risque sur le coût de l'opération.

Toutefois, ces incertitudes sont moins importantes pour les variantes A, B et C, où les terrains traversés sont calcaires, que pour les variantes D et E qui recoupent principalement des marnes argileuses.

A	B	C	D	E

■ Croisement de réseaux

Toutes les variantes croisent des réseaux de transport stratégiques appartenant à Réseau Ferré de France (RFF), Réseau de Transport d'Electricité (RTE) ou Gaz Réseau Transport (GRT), d'où un impact défavorable en terme de sujétions de construction et d'exploitation.

Toutefois, cet impact est d'autant plus important que les interfaces sont nombreuses et que la déviation passe en-dessous de réseaux stratégiques.

A ce titre, la variante C qui passe à la fois sous la voie ferrée et sous le tracé du gazoduc est particulièrement défavorable. Les autres variantes passent sur la voie ferrée. Les variantes A et B passent également sur le gazoduc et sous la ligne électrique à haute tension. La variante E intercepte à deux reprises la ligne à haute tension.

A	B	C	D	E

■ Report du trafic de transit sur la déviation et captage de trafic local par la déviation

Dans tous les scénarios, l'intégralité du trafic de transit (véhicules légers et poids-lourds) est reporté sur la déviation.

La mise en place d'un échangeur intermédiaire sur les variantes nord (A, B et C) permet de capter, en plus du trafic de transit, une part de trafic local généré par Port-sur-Saône et par les routes départementales du secteur.

La variante B (et dans une moindre mesure la variante A) capte une portion importante du trafic local généré par Port-sur-Saône et les routes départementales qui convergent en son centre, du fait de la présence de l'échangeur avec la RD 6, au contraire des variantes Sud (D et E).

Pour la variante C, l'échangeur intermédiaire est scindé en deux parties (deux demi-échangeurs avec la RD 100 et la RN 19). Cette variante capte également le trafic local généré par Port-sur-Saône, à l'Est de ces deux demi-échangeurs, ce qui permet de délester l'actuelle RN 19 entre Port-sur-Saône et Charmoille de la quasi-totalité de son trafic.

A	B	C	D	E

■ Qualité des échanges avec la voirie locale

Les variantes A, B et C ont un impact favorable sur les échanges avec la voirie locale, dans la mesure où, grâce à la construction d'un dispositif d'échange intermédiaire et à la déviation de la RD 20 projetée par le Conseil général de la Haute-Saône, elles mettent en communication la déviation de Port-sur-Saône avec l'actuelle RN 19, la RD 6, la RD 20 et la RD 100, drainant ainsi une partie du trafic de ces voies et irriguant directement les activités économiques du secteur.

Toutefois, la variante C présente un échangeur éclaté et nécessite la réalisation intégrale de la RD 20 en parallèle de la déviation de la RN 19.

Les variantes D et E n'impactent pas les échanges, dans la mesure où elles n'améliorent pas les communications locales par rapport à la situation actuelle.

A	B	C	D	E

■ Synthèse concernant les caractéristiques techniques et les fonctionnalités de l'infrastructure

A	B	C	D	E

3.4.2. Milieu physique

■ Géologie / géotechnique

Aucune des variantes ne traverse de formations à glissement potentiel.

Des zones compressibles peuvent être rencontrées lors du franchissement des vallées (Saône, Scyotte), mais cette contrainte ne peut pas être discriminante sans étude géotechnique détaillée qui ne relève pas du stade d'étude de comparaison de variantes.

Cette contrainte n'est pas discriminante pour le choix de la variante.

A	B	C	D	E

■ Eaux souterraines

Aucune des variantes de tracé ne traverse de points de captage d'alimentation en eau potable ou de périmètres de protection associés.

A	B	C	D	E

■ Hydraulique liée à la Saône

Le franchissement de la vallée de la Saône se fait par un viaduc, qui ne comprendra que des appuis dans le lit majeur. En raison du fait que la Saône est une voie navigable, peu large au droit de Port-sur-Saône, le viaduc ne comprendra pas d'appuis dans le lit mineur. L'absence de remblais dans le lit majeur va donc réduire considérablement les impacts d'un tel ouvrage.

Dans ces conditions, le franchissement de la vallée de la Saône ne posera pas de problèmes majeurs, et ce quelle que soit la variante adoptée.

Les deux ouvrages Sud (variantes D et E) sont moins favorables que les ouvrages Nord, car ils présentent des longueurs importantes, et donc un nombre plus grand d'appuis dans le lit majeur de la Saône.

Les trois ouvrages Nord (variantes A, B et C) nécessitent des ouvrages de longueurs moins importantes, les rendant plus favorables. Pour le franchissement du lit mineur, la plus petite travée serait obtenue avec la variante A, malgré des biais par rapport aux axes d'écoulement relativement importants. La variante B impose un franchissement du lit mineur avec une travée longue et un axe biais par rapport aux écoulements, alors que la variante C impose, pour franchir les deux bras de la Saône, des travées plus courtes mais l'obligation d'établir un ou plusieurs appuis sur l'île du Moulin.

A	B	C	D	E

■ Hydraulique liée à la Scyotte et autres rétablissements naturels

Les variantes ont été comparées au regard du nombre de rétablissements des écoulements naturels.

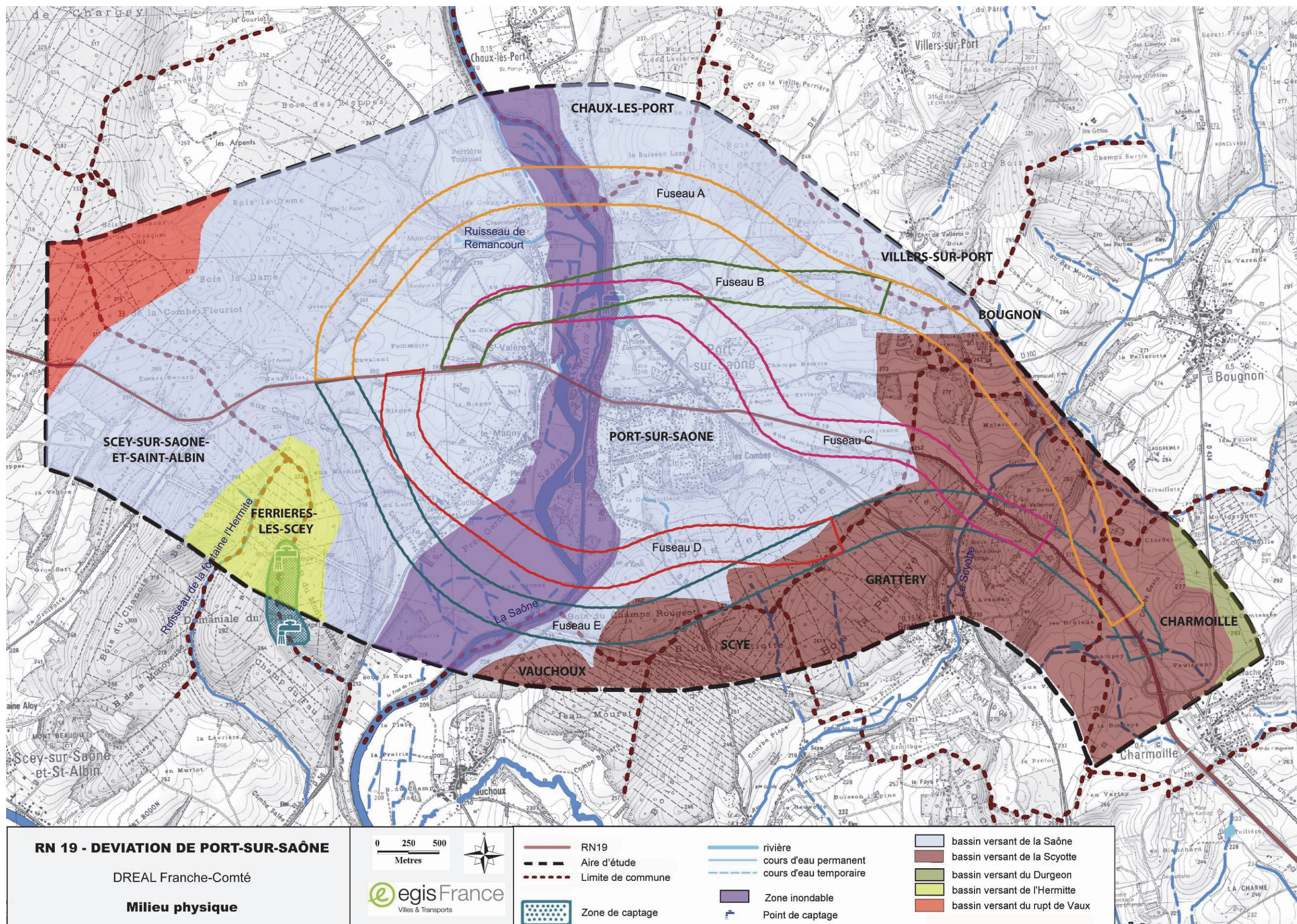
Le rétablissement des écoulements de la Scyotte au droit des variantes sera assuré par un viaduc de dimension variable selon la variante considérée. Cet ouvrage sera suffisamment dimensionné pour ne pas avoir d'impact hydraulique sur le cours d'eau. Par conséquent, ce point n'est pas un critère discriminant pour le choix de la variante.

Par ailleurs, les variantes vont occasionner des remblais au droit des vallons et des talwegs qu'elles interceptent. Les écoulements des eaux de ruissellement seront rétablis par la mise en œuvre de petits ouvrages hydrauliques (type buse ou dalot). Plus le nombre de rétablissements est important, plus l'impact potentiel sur l'hydraulique du secteur est fort : le nombre de rétablissements est du même ordre de grandeur pour les variantes B, C et D et un peu plus élevé pour les variantes A et E.

A	B	C	D	E

■ Synthèse concernant le milieu physique

A	B	C	D	E



3.4.3. Milieu naturel

Pour le milieu naturel, les variantes ont été comparées sur la base de la prise en compte du linéaire des milieux traversés par ces variantes et de l'intérêt de ces milieux.

■ Espèces et habitats patrimoniaux

La grande traversée d'habitats forestiers (chiroptères) en bon état de conservation par les variantes D et E pénalise fortement ces variantes. Les impacts sur l'entomofaune dans les prairies de la Saône et le bois des Combes, sur la vallée de la Saône (zones de reproduction possible du râle des genêts, batraciens, avec en plus, pour la variante E : Vertigo moulinsiana) sont significatifs pour ces variantes. Les impacts sur la plaine de Charmoille (insectes, reptiles) sont forts.

La variante A a un impact très fort sur la vallée de la Saône et le vallon des Crays, en passant au droit d'habitats biologiques d'intérêt majeur et de zones abritant des espèces patrimoniales.

A l'Est de la Saône, la variante B intercepte essentiellement des espaces boisés, elle a un impact fort sur les habitats communautaires.

La variante C se distingue de la variante B par des impacts forts dans la traversée de la Saône en raison de son viaduc moins haut créant une rupture biologique pour de nombreuses espèces. Elle présente également un impact très fort sur les milieux forestiers (habitat biologique en très bon état de conservation au Sud de la RN 19 – dicrane vert). Comme pour les variantes D et E, la variante C a un impact fort sur la plaine de Charmoille (insectes, reptiles).

A	B	C	D	E

■ Espèces et habitats protégés

La variante A a un impact fort sur les habitats biologiques et les zones abritant des espèces protégées (insectes, avifaune). Elle a également des incidences sur des habitats d'insectes et de mammifères en forêt et dans des prairies sèches. Les variantes D et E ont elles aussi un impact fort sur les habitats d'insectes, de mammifères et de batraciens.

Les variantes B et C ont un impact moyen sur les habitats de mammifères.

A	B	C	D	E

■ Réseau Natura 2000

La grande traversée du site Natura 2000 par les variantes D et E pénalise fortement ces variantes, qui ont un impact fort sur les zones de reproduction possible du râle des genêts et, pour la variante E, sur le Vertigo moulinsiana.

Les variantes A et C sont également pénalisées par les caractéristiques de la traversée du site Natura 2000, celle-ci étant moins longue que pour les variantes Sud : la variante A a un impact fort sur les zones de reproduction possible du râle des genêts et la variante C a un impact fort sur la forêt alluviale et les chiroptères (en raison de la hauteur du viaduc).

En traversant la vallée de la Saône par un viaduc haut et dans une section étroite, la variante B apparaît la moins pénalisante au droit du site Natura 2000.

A	B	C	D	E

■ Fonctionnalités et corridors biologiques

Toutes les variantes interceptent des corridors biologiques (chiroptères pour toutes les variantes sauf B ; batraciens pour les variantes A, D et E ; reptiles pour la variante A ; Vertigo moulinsiana pour la variante E).

En créant des déblais dans des zones fortement pentées au sein du massif du Chanois, la variante E ne permet pas de rétablir de façon satisfaisante des corridors biologiques, notamment pour les chiroptères. Ses impacts sont donc majeurs.

A	B	C	D	E

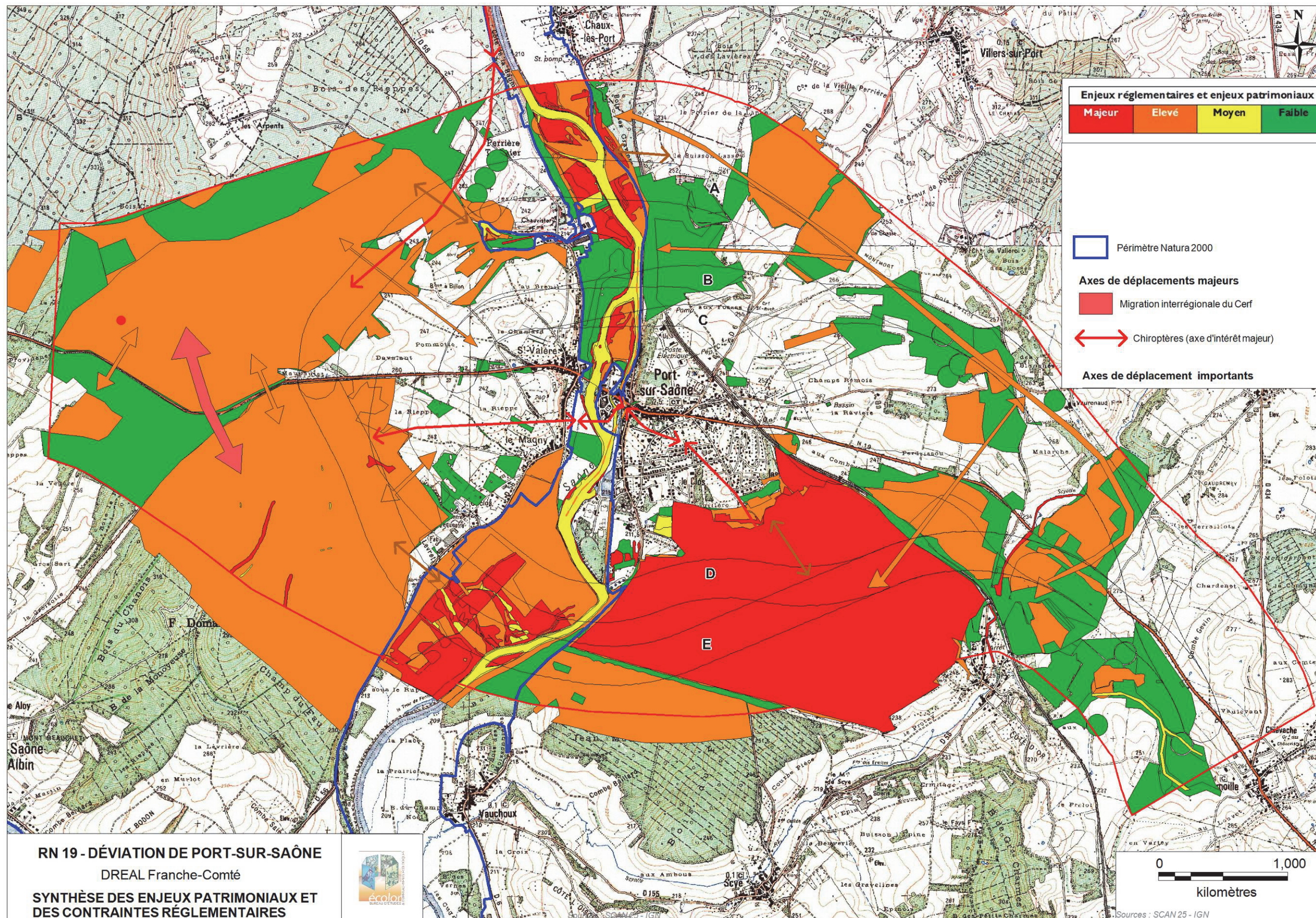
■ Synthèse concernant le milieu naturel

Les variantes A et C sont relativement proches en terme d'appréciation, mais leurs impacts sont différents. Les impacts significatifs de la variante A concernent les corridors à l'Ouest de la Saône, près du vallon de Remaucourt et sur des espèces d'intérêt communautaire du val de Saône. Les impacts de la variante C concernent surtout le franchissement de la vallée de la Saône et des atteintes sur des habitats biologiques forestiers du bois des Combes.

Les variantes D et E, en traversant longuement la vallée de la Saône au sein d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire, apparaissent logiquement les plus impactantes. La variante E, en ne permettant pas de rétablir correctement les corridors biologiques dans la forêt du Chanois, est la variante la plus défavorable.

La variante B est celle qui présente le moins d'impact, en particulier sur les espèces et habitats (patrimoniaux et protégés) et sur le site Natura 2000.

A	B	C	D	E



RN 19 - DÉVIATION DE PORT-SUR-SAÔNE
 DREAL Franche-Comté
**SYNTHÈSE DES ENJEUX PATRIMONIAUX ET
 DES CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES**



3.4.4. Cadre de vie

■ Paysage

L'intégration paysagère de la variante A (tracé sur le plateau et traversant les massifs forestiers) est satisfaisante. Le franchissement de la vallée de la Saône se fait dans une ambiance boisée et celui de la vallée de la Scyotte se fait au passage le plus étroit. L'impact visuel de cette variante est donc limité. Par contre, la variante A, éloignée des points de repère permettant de connecter la route à son environnement, traversant pour l'essentiel des espaces boisés, limite les possibilités de découverte du paysage depuis la route.

Le tracé de la variante B emprunte à son extrémité ouest des paysages davantage ouverts (plateaux agricoles). L'impact de l'infrastructure pourra être important selon l'insertion dans la topographie. De plus, la variante B traverse la vallée de la Saône, au contact direct avec des prairies ouvertes, des boisements de ripisylves (espaces paysagers agréables). L'impact paysager de l'ouvrage de franchissement de la Saône, ouvrage de grande ampleur, est important en ses accroches sur les coteaux, vis-à-vis des riverains. Par contre, la connexion de la route au paysage environnant par la perception de points de repère permet davantage de relier la route à son environnement paysager.

Le tracé de la variante C s'inscrit en « contournante » de Port-sur-Saône dans les espaces agricoles ouverts, et adossé au bois Grémy. Son intégration est liée au passage à proximité des dernières zones de développement de l'urbanisation et dans des espaces ouverts et vallonnés, où elle ne doit pas être en rupture avec le paysage d'entrée de ville. L'impact paysager de l'ouvrage de franchissement de la Saône est plus important que celui de la variante B car dans le cas de la variante C, la hauteur du viaduc est plus faible, ce qui renforce l'effet de coupure de la vallée. Par ailleurs, la variante C, avec un tracé proche de l'espace urbanisé, permet la connexion au paysage environnant par la perception de points de repère.

Les variantes Sud (D et E) passent essentiellement dans les massifs forestiers. La variante E s'insère difficilement dans la topographie de la forêt du Chanois. Le franchissement de la Saône est le plus impactant pour la variante D, car il se fait à l'endroit où la vallée est la plus large, en covisibilité avec des zones urbanisées ou de loisirs.

A	B	C	D	E

■ Patrimoine

Aucune des variantes ne recoupe le périmètre de protection de l'église de Port-sur-Saône, répertoriée comme monument historique inscrit.

Les variantes B, C et D passent non loin de sites archéologiques connus à ce jour. L'ensemble des variantes évite toutefois les zones répertoriées comme ayant un potentiel élevé sur le plan de l'archéologie.

Quelle que soit la variante retenue, un diagnostic archéologique sera effectué avant la réalisation des travaux, conformément à la réglementation.

A	B	C	D	E

■ Air et santé

Que ce soit pour le benzène ou pour le NO₂, la déviation de Port-sur-Saône améliore la situation, et ce quelle que soit la variante considérée. Ceci est dû au fait que les trafics automobiles, après réalisation de la déviation, s'éloignent des zones à forte densité de population (centre-ville).

L'amélioration, appréciée au moyen de l'indice pollution/population (IPP) est toutefois plus nette pour les variantes B et E, et nettement moins marquée pour la variante D. Ces différences s'expliquent par les différents niveaux de trafic reportés sur ces variantes, ainsi que par la proximité ou non de zones habitées selon le tracé.

A	B	C	D	E

■ Acoustique

La déviation va induire une augmentation locale du niveau sonore à ses abords. Des mesures de protection pourront s'imposer suivant la proximité d'habitations et le niveau sonore provenant de la nouvelle route, selon la réglementation en vigueur. Les mesures effectuées dans le cadre de l'état initial conduisent à classer l'aire d'étude en zone d'ambiance sonore modérée, à l'exception de l'environnement immédiat de la RN 19 actuelle.

L'impact acoustique est apprécié au regard du nombre d'habitations qui seraient soumises à des seuils de bruit prédéfinis en l'absence de protections spécifiques, à partir du niveau sonore calculé 20 ans après la mise en service de la déviation.

La variante E est celle qui a le moins d'impact.

Les variantes A et B impactent quelques habitations, principalement situées à l'ouest de la Saône.

La variante C impacte surtout des habitations à l'est de la Saône (après le franchissement de la Saône, dans le secteur du franchissement de la RN 19 actuelle, le long de la RN 19 actuelle sur la commune de Grattery).

La variante D est celle qui impacte le plus grand nombre d'habitations : au niveau du franchissement de la Saône (en rive droite) et le long de la RN 19 actuelle sur la commune de Grattery.

A	B	C	D	E

■ Acquisitions foncières et bâties

Toutes les variantes ont un impact foncier défavorable sur le territoire, dans la mesure où elles nécessitent des acquisitions foncières. Toutefois, plus ces acquisitions seront limitées et moins l'impact sera important.

Les variantes B, C, D et E présentent globalement une surface d'emprise du même ordre de grandeur. La variante A nécessite des emprises plus importantes.

Les variantes B et C nécessitent de plus l'acquisition de bâtiments d'habitation et/ou d'activités. Elles sont donc considérées comme les plus impactantes.

A	B	C	D	E

■ Aménagement du territoire

Les variantes Sud (D et E) n'ont pas d'effet positif sur les activités locales, les accès aux zones d'activités n'étant pas facilités. La variante D longe la zone d'habitation Cuclos, amenée à s'étendre, tandis que la variante E passe le plus loin des zones habitées.

Les variantes Nord (A, B et C) permettent de faciliter l'accès aux zones d'activités situées à l'Est de la ville, ainsi qu'à Eurosérum et aux Tréfileries de Conflandey, grâce à l'aménagement d'un échange intermédiaire.

La variante C impacte toutefois la structure de la zone d'activités de la Mognotte, voire directement certaines implantations existantes.

Les variantes B et C sont celles qui passent le plus près des zones urbanisées actuelles. Elles traversent en particulier la zone bâtie du Breuil en rive droite de la Saône, et le secteur du Moulignon en rive gauche de la Saône pour la variante C.

La variante A n'a pas d'impact direct sur les zones d'habitation existantes ou projetées.

A	B	C	D	E

■ Synthèse concernant le cadre de vie

A	B	C	D	E

3.4.5. Activités humaines

■ Tourisme et loisirs

Les variantes A et E n'ont pas d'effet sur les activités touristiques et de loisirs.

Les variantes B, C et D sont à l'origine d'un fort impact de visibilité et de bruit depuis les sites de loisirs.

La variante D passe de plus à proximité immédiate du centre équestre.

A	B	C	D	E

■ Agriculture

Aucune des variantes ne nécessite la destruction de bâtiments agricoles.

Les variantes Nord (A, B et C) impactent fortement l'agriculture. Le prélèvement foncier induit et l'impact sur certaines structures agricoles seront importants. Ces variantes auront également pour effet une coupure importante du territoire.

A	B	C	D	E

■ Sylviculture

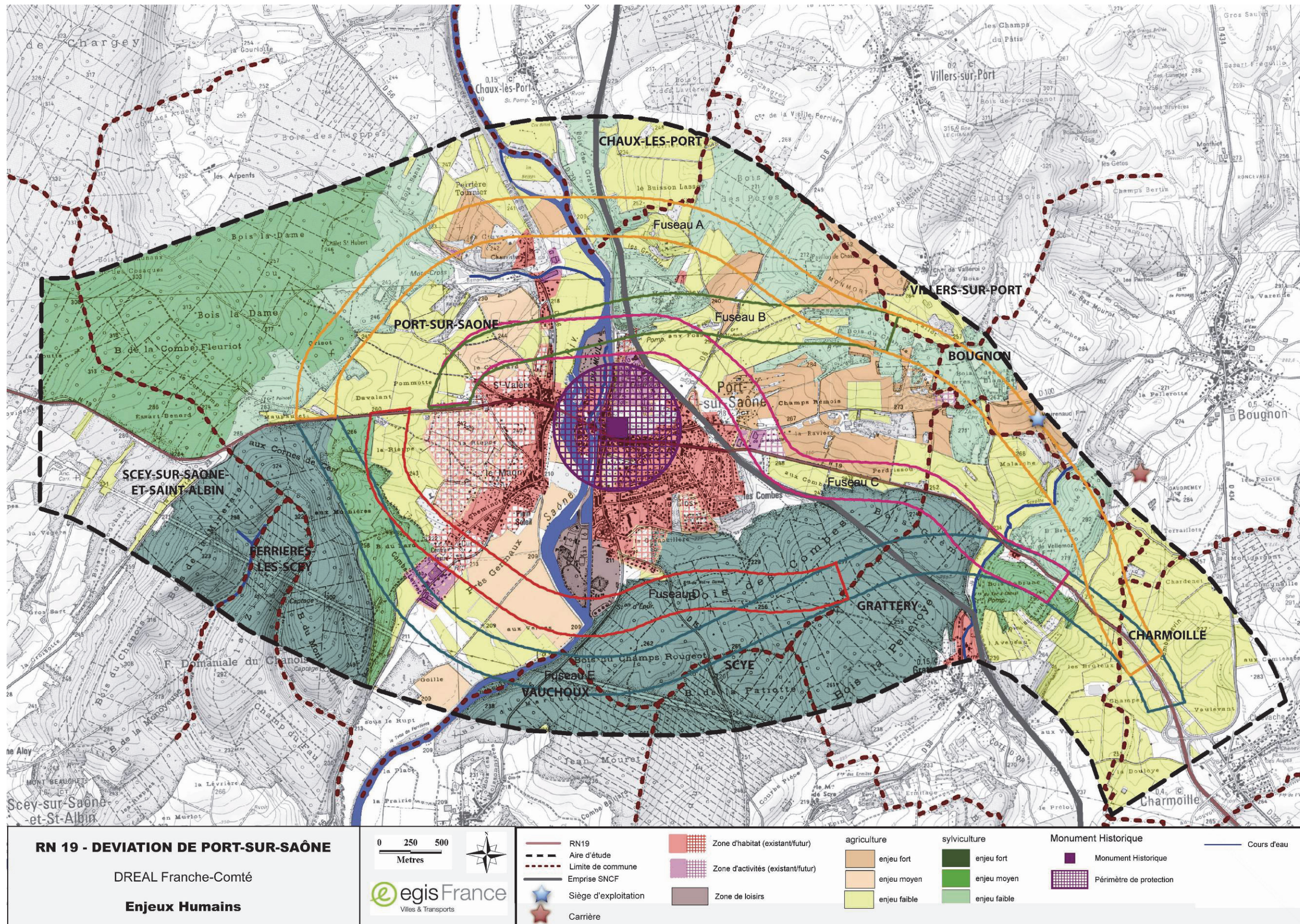
Les variantes Sud (D et E) impactent fortement la sylviculture. Les surfaces forestières prélevées sont les plus importantes et ces variantes auront pour effet une coupure importante des massifs forestiers.

Pour les variantes Nord (A, B et C), l'impact est moins important. Toutefois, les variantes A et B impactent des zones boisées à l'Est de la vallée de la Saône et la variante A présente un fort impact sur le bois La Dame et le bois de la Combe Fleuriot.

A	B	C	D	E

■ Synthèse concernant les activités humaines

A	B	C	D	E



3.4.6. Coût

Les estimations des différentes variantes sont les suivantes (en valeur juin 2009) :

- variante A : 112 millions d'euros TTC
- variante B : 95 millions d'euros TTC
- variante C : 110 millions d'euros TTC
- variante D : 163 millions d'euros TTC
- variante E : 144 millions d'euros TTC

Plus le coût est élevé, plus la variante est caractérisée de façon défavorable.

A	B	C	D	E

3.4.7. Synthèse : comparaison globale des variantes

Critère	A	B	C	D	E
Caractéristiques techniques et fonctionnalité de l'infrastructure					
Milieu physique					
Milieu naturel					
Cadre de vie					
Activités humaines					
Coût de l'opération					

3.5. Raisons du choix du maître d'ouvrage

3.5.1. Variante préférentielle du maître d'ouvrage à l'issue de la phase de comparaison des variantes (avant concertation publique)

Les variantes D et E (au Sud de la RN 19) sont celles qui apparaissent les moins favorables au regard des différents critères. Elles ont en particulier un impact fort sur le milieu naturel et un coût élevé sans apporter d'avantages significatifs sur le cadre de vie et les activités humaines par rapport aux autres variantes.

Les variantes A et C ont plus d'impact sur les activités humaines que la variante B, qui a par contre, de même que la variante C, plus d'impact sur le cadre de vie que la variante A, en raison de la localisation de la zone de franchissement de la vallée de la Saône.

Les variantes A et C sont plus coûteuses et moins fonctionnelles que la variante B (pour la variante A : en raison du moindre report de trafic local sur la déviation et pour la variante C : en raison de la moindre qualité des échanges avec le réseau local). Les variantes A et C présentent des risques plus importants que la variante B en terme de faisabilité et de calendrier de réalisation : en fonction des conclusions de l'étude d'incidences Natura 2000 à mener et de l'avis du Conseil National de Protection de la Nature, une saisine de la Commission Européenne pourrait être nécessaire pour obtenir les autorisations préalables à la réalisation des travaux.

Au terme de l'analyse comparative menée, **la variante préférentielle du maître d'ouvrage était la variante B.**

3.5.2. Bilan de la concertation publique

La concertation publique, réalisée en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, a permis l'expression de la population et des acteurs locaux, ainsi que des partenaires institutionnels et des services, qui ont également été consultés.

A l'issue de cette concertation, menée du 18 décembre 2009 au 25 janvier 2010, les différentes contributions recueillies ont été synthétisées et analysées.

Le bilan de la concertation publique préalable sur les variantes de fuseaux a été établi le 23 mars 2010.

Les principaux enseignements qui se sont dégagés lors de la phase de concertation sont les suivants :

- Le projet est très attendu localement.
- Les principales demandes d'adaptations concernent deux secteurs :
 - Le décalage de l'extrémité Ouest des fuseaux B et C, pour une partie seulement des avis qui se sont exprimés sur ces variantes.
 - De façon plus unanime, le décalage du fuseau A=B en partie Est pour limiter l'impact de la ferme de Vaurenaud.

- Les co-financeurs du projet (Conseil général et Conseil régional) font part de leur attachement à la fonctionnalité du projet.
- Les variantes Nord sont jugées préférables pour leur fonctionnalité, avec la création d'un point d'échange intermédiaire (avec la RD 6 pour les variantes A et B ; avec la RD 100 / RN 19 pour la variante C). Cependant, deux sujets d'inquiétude ont été mis en avant :
 - L'augmentation du trafic sur la RD 6 en partie urbanisée, qui deviendrait une nouvelle entrée de ville : certains riverains de la RD 6 demandent le phasage de l'échangeur (non réalisé dans un premier temps) et la réalisation d'une liaison entre RD 20 et RD 6.
 - La compatibilité entre la réalisation d'un échangeur intermédiaire sur la déviation de Port-sur-Saône et le futur échangeur Ouest de l'autoroute Langres-Vesoul, desservant le bassin de Scey-sur-Saône-et-Saint-Albin, avec une demande de ne pas réaliser d'échangeur intermédiaire s'il remettait en cause l'échangeur Ouest.
- Le raccordement de la RD 56 et de la RD 20 aux points d'échanges de la déviation a été demandé de façon récurrente. Le Conseil général ajoute que ces projets doivent être intégrés au projet de déviation de Port-sur-Saône, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat.
- Les points de vue concernant le coût du projet sont très différents, entre d'une part les co-financeurs et les avis de Chaux-lès-Port et Charmoille favorables au projet le plus économique, et d'autre part la plupart des personnes qui se sont exprimées sur le registre de Port-sur-Saône et Ferrières-lès-Scey pour lesquelles le critère coût ne doit pas être un critère discriminant.
- L'analyse comparative des variantes a été contestée par certains intervenants, principalement sur les thèmes « milieu naturel » et « agriculture ».
- Concernant la variante préférentielle, il n'y a pas eu de consensus qui se soit dégagé des différents avis recueillis : la majorité des avis qui se sont explicitement exprimés sur une ou plusieurs variantes, ont pris position, soit pour la variante A, soit pour la variante B. D'une manière générale, les avis exprimés par Port-sur-Saône (registre et conseil municipal), Ferrières-lès-Scey (registre et conseil municipal) et Grattery (registre) sont favorables à la variante A. Les avis du Président du Conseil Général, de Chaux-lès-Port (registre et conseil municipal), de Charmoille et Scey-sur-Saône-et-Saint-Albin (conseils municipaux), de Villers-sur-Port (registre) et des administrations ou services ayant donné leur avis sont favorables à la variante B. Les collectivités territorialement concernées en partie Est, dans le secteur où les variantes A et B sont confondues, se sont en général positionnées pour « la variante A ou B ».
- Les habitants de Port-sur-Saône qui se sont exprimés sont généralement défavorables à la variante B et/ou favorables à la variante A. La variante préférentielle affichée par le maître d'ouvrage dans le dossier de concertation (variante B) fait l'objet d'une opposition parfois très vive de la part des riverains concernés au niveau du quartier du Breuil, comme en témoignent certaines remarques inscrites sur le registre de Port-sur-Saône, ainsi que certaines interventions lors des réunions publiques. Par contre, les habitants susceptibles d'être impactés par les fuseaux autres que B et C se sont peu exprimés.
- Différentes demandes ont été formulées par rapport aux mesures d'accompagnement du projet (raccordements de la voirie locale aux points d'échanges, requalification RN 19 / RD 6, prise en compte des itinéraires cyclistes, aménagement foncier, hydraulique, protections acoustiques).

Les enjeux et contraintes en partie Est pour les variantes A et B (confondues), identifiées lors de l'état initial de l'aire d'étude et/ou mis fortement en avant lors de la concertation, sont nombreux et nécessitent d'étudier une adaptation possible du tracé dans ce secteur pour la meilleure prise en compte possible, tout en optimisant les conditions de franchissement de la vallée de la Scyotte.

Compte tenu des observations recueillies, le maître d'ouvrage a souhaité mener des compléments d'études sur deux points particuliers pour l'éclairer sur le choix de la variante à retenir :

- un complément d'étude de trafic, par rapport à la demande formulée de décalage vers l'Ouest de l'extrémité Ouest de la variante B et de raccordement de la RD 56 (route qui longe la Saône en rive droite) sur l'extrémité Ouest de la déviation de la RN 19 ;
- une expertise sur le dossier remis par un riverain de la variante B concernant le milieu naturel.

3.5.3. Etudes complémentaires réalisées suite à la phase de concertation publique

■ Etude complémentaire de trafic

L'étude constitue un complément par rapport à l'étude de trafic réalisée en 2009 dans le cadre de l'étude comparative des variantes :

- le modèle de trafic a été affiné au niveau de Port-sur-Saône par un découpage en huit zones de la commune caractérisées par leur typologie (habitat, activités,...) ;
- des comptages de trafic complémentaires ont été effectués sur la RN 19 et sur les principales RD au niveau de Port-sur-Saône, sur une semaine (du 3 au 9 mars 2010) pour mieux connaître les trafics locaux ;
- six scénarios ont été modélisés de façon à identifier les incidences d'un décalage vers l'ouest de l'extrémité de la variante B et d'une déviation de la RD 56 :
 - variante A sans et avec déviation de la RD 56,
 - variante B sans et avec déviation de la RD 56,
 - variante B « longue » (avec une extrémité Ouest positionnée au niveau de celle de la variante D) sans et avec déviation de la RD 56.

Les principaux enseignements de cette étude sont les suivants :

- La variante B est celle qui capte significativement le plus de trafic sur la déviation de la RN 19 et qui par conséquent déleste le mieux la RN 19 actuelle (dans le centre de Port-sur-Saône et à l'Est de Port-sur-Saône).
- Le décalage vers l'Ouest de l'extrémité de la variante B engendre une diminution sensible du volume de trafic capté sur la déviation.

A titre d'illustration des deux points précédents, les résultats à l'horizon 2015 montrent que :

La variante B capte sur la déviation 30 à 35 % de plus de trafic que la variante A.

La variante B capte sur la déviation, de son extrémité ouest jusqu'à l'échangeur avec la RD 6, 29 % de trafic en plus que la variante B « longue ».

- La déviation de la RD 56 apporte une diminution relativement faible du trafic résiduel sur la RN 19 dans la traversée de Port-sur-Saône

A titre d'illustration, à l'horizon 2015, pour la variante B : avec déviation de la RD 56, le trafic circulant dans le centre de Port-sur-Saône est diminué de 15 % par rapport à celui de la variante B sans déviation de la RD 56.

■ Analyse complémentaire du milieu naturel

Lors de la concertation, un riverain de la variante B a remis au maître d'ouvrage un dossier argumentaire pour le choix de la variante A, en présentant, avec des photos à l'appui, différentes espèces rencontrées sur le tracé de la variante B.

Ce dossier a fait l'objet d'une analyse par le bureau d'études qui a réalisé l'étude sur le milieu naturel et par les services compétents de la DREAL (ex-DIREN).

Ces analyses concluent sur le fait que, pour les espèces des zones humides de la vallée de la Saône qui sont citées, aucune n'est d'intérêt communautaire contrairement à certaines espèces présentes sur la variante A.

Les autres espèces mentionnées (petits passereaux, écureuil roux) sont protégées ainsi que leurs habitats de reproduction et de repos. Il s'agit d'espèces communes présentes sur toutes les variantes.

L'ensemble des données présentées ne remet par conséquent pas en cause l'analyse et la hiérarchisation patrimoniale des variantes. Le dossier remis souligne néanmoins que la prise en compte de l'environnement ne doit pas négliger les zones péri-urbaines, riches d'une petite faune diversifiée et protégée.

3.5.4. Choix de la solution retenue par le maître d'ouvrage

Suite à la synthèse et à l'analyse des différentes contributions recueillies lors de la concertation, et au vu des résultats des études complémentaires menées, le maître d'ouvrage a réexaminé l'analyse comparative des variantes pour chacun des thèmes de cette analyse avant de procéder au choix de la solution retenue pour la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Ce réexamen a confirmé les conclusions de l'analyse comparative des variantes menée avant concertation et a permis d'identifier la variante B comme variante préférentielle pour la poursuite des études.

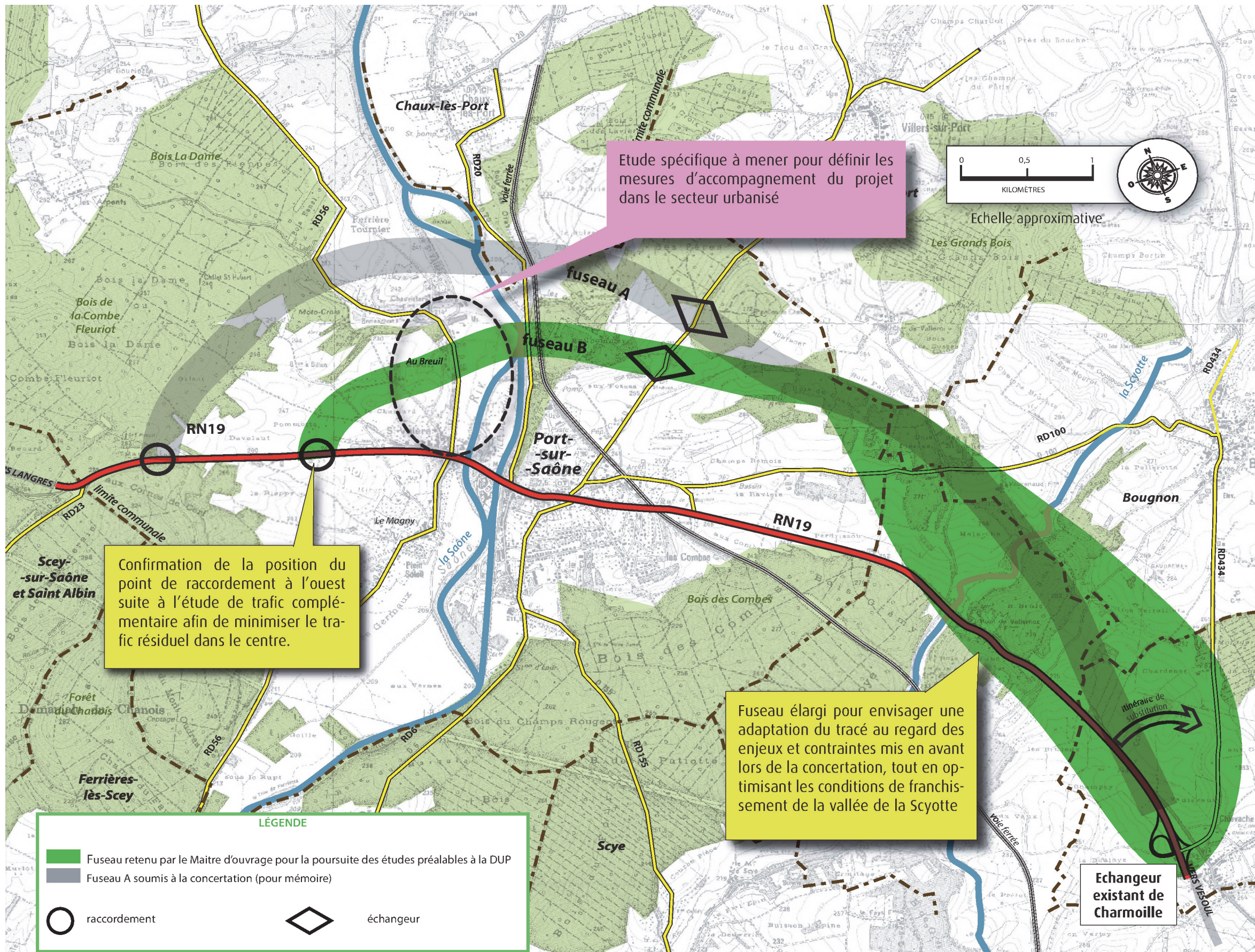
Par conséquent, par décision en date du 1^{er} juin 2010, le Préfet de la région de Franche-Comté, en qualité de maître d'ouvrage de l'opération de déviation de Port-sur-Saône, a décidé de **poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique sur la base de la variante B** (fuseau représenté en vert sur la carte ci-dessous).

Le positionnement de l'extrémité Ouest du fuseau a été maintenu suite aux résultats de l'étude de trafic complémentaire.

La déviation de la RD 56 n'a pas été retenue au regard des impacts qu'elle représenterait par rapport à la faible diminution de trafic engendrée dans le centre de Port-sur-Saône.

Le fuseau retenu a été élargi en partie Est pour mener les études nécessaires permettant l'optimisation du tracé dans ce secteur.

Le choix de la variante s'accompagne de l'engagement du maître d'ouvrage pour la réalisation d'une étude spécifique sur le secteur urbanisé au niveau du franchissement de la Saône, afin de proposer les mesures d'accompagnement permettant d'avoir la meilleure insertion possible du projet dans son environnement.



Fuseau B retenu pour la poursuite des études (en vert)

3.6. Prise en compte par le maître d'ouvrage des remarques formulées lors de la concertation

3.6.1. Engagement du maître d'ouvrage pour la réalisation d'une étude spécifique sur le secteur urbanisé de la Saône

Lors du choix du fuseau, le maître d'ouvrage a décidé de mener une étude spécifique d'insertion urbaine du projet dans le secteur au niveau du franchissement de la Saône, afin de proposer les mesures d'accompagnement permettant d'avoir la meilleure insertion possible du projet dans son environnement (urbanisme, acoustique, paysage, déplacements, ...).

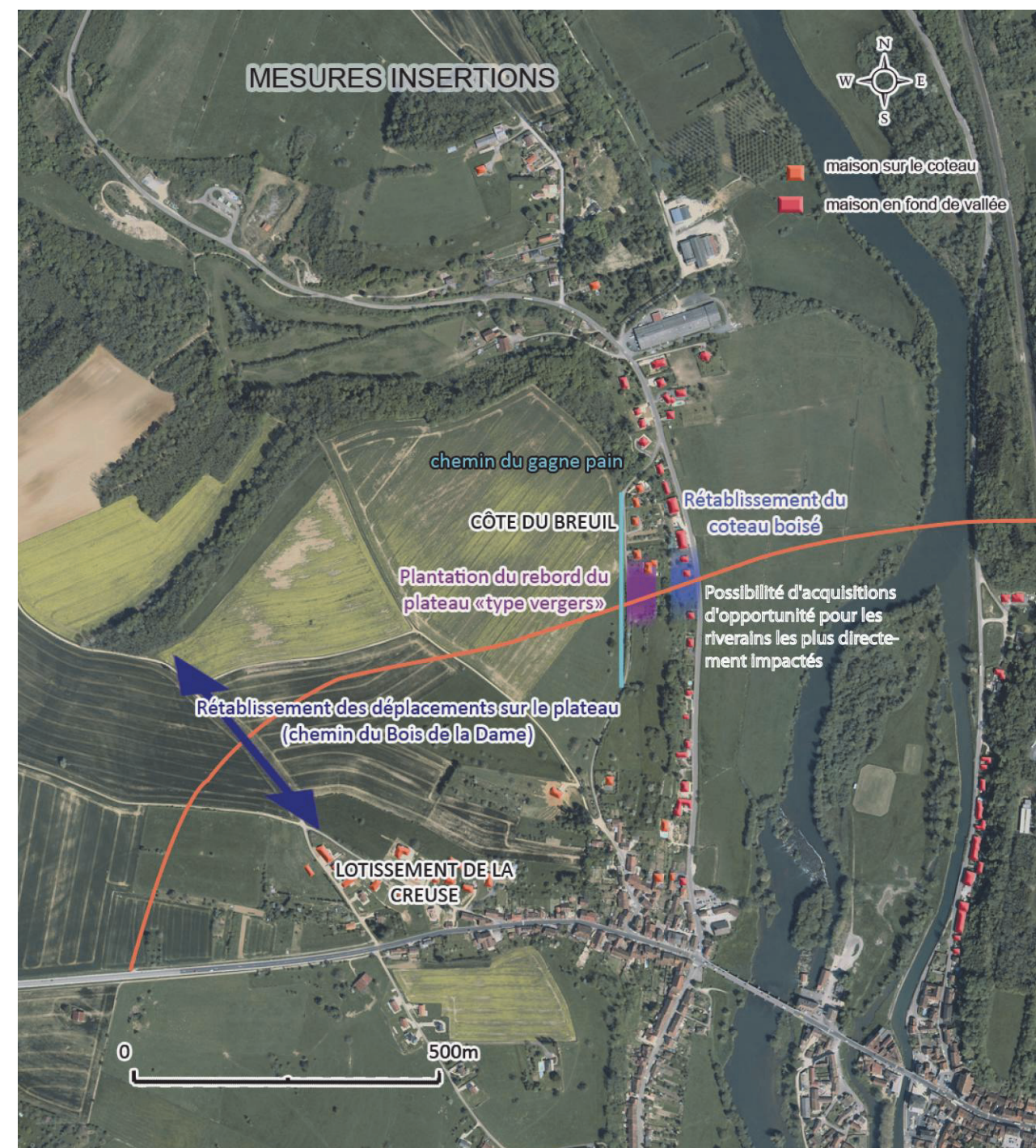
Cette étude comprend la réalisation d'un état des lieux complémentaire dans la zone urbanisée de Port-sur-Saône concernée, avec une analyse détaillée du site et de son fonctionnement, une appréciation fine des impacts liés au projet et la définition de mesures d'insertion, en complément de celles définies dans le cadre de l'étude du projet routier.

Cette étude, confiée à un prestataire privé, s'est déroulée en 2011 et s'est appuyée sur un recueil fin de données auprès des acteurs locaux (collectivités locales, habitants des quartiers concernés et riverains les plus directement impactés, association APE6 de défense des riverains, acteurs du tourisme et des déplacements,...) et une analyse du fonctionnement actuel du site et des impacts du projet.

Les échanges avec les acteurs locaux se sont organisés sous forme de réunions de quartiers, de réunions thématiques (tourisme – paysage – déplacements), d'entretiens individuels pour les riverains les plus impactés, de distribution de questionnaires.

Les mesures complémentaires d'insertion proposées à l'issue de cette étude portent principalement sur :

- une amélioration du projet de déviation pour le maintien de fonctionnalités existantes en terme de déplacements, par la réalisation d'un ouvrage supplémentaire entre l'extrémité Ouest de la déviation et le chemin du Gagne-Pain,
- la possibilité d'acquisitions d'opportunité pour certaines demandes de riverains du quartier du Breuil les plus directement impactés,
- des mesures d'intégration paysagère,
- la réalisation d'aménagements pour les modes doux (cyclistes, piétons) pour maintenir et améliorer le lien entre certains quartiers et le centre de Port-sur-Saône,
- la réalisation d'aménagements rustiques de loisirs sur l'île du Moulin, accessible depuis la RN 19 actuelle au niveau du centre de Port-sur-Saône.



Mesures d'insertion proposées (source : Etude d'insertion urbaine, INGEROP, 2011)

Les mesures qui sont intégrées au présent dossier sont celles qui relèvent directement d'une maîtrise d'ouvrage de l'Etat :

→ **Mesures proposées au droit du lotissement de la Creuse (partie Ouest du tracé)**

Considérant les enjeux de déplacements agricoles et d'aménité sur le plateau en rive droite de la Saône, le chemin du Bois de la Dame, situé dans le prolongement de la rue de la Creuse, sera rétabli par la création d'un ouvrage d'art de franchissement de la déviation.

Pour améliorer son insertion urbaine et environnementale, le profil en long de la déviation sera adapté dans le cadre des études de détail après DUP. Par ailleurs, sous réserve du maintien des conditions pédologiques et agronomiques des terrains agricoles avoisinant, des excédents de chantier seront régalez sur place, afin de créer un faux déblai et masquer la déviation. Ceci aura pour effet de réduire les nuisances de la déviation pour les habitants du lotissement de la Creuse (visuelle, acoustique, etc.). Les terrains remaniés garderont approximativement la même pente, afin de maintenir les activités agricoles actuelles.



Localisation de l'ouvrage de franchissement de la déviation au droit du chemin du bois de la Dame

La réalisation de cette mesure permettra à la déviation de garder une certaine transparence :

- aux vues depuis le lotissement de la Creuse (insertion paysagère),
- aux déplacements, notamment modes doux, grâce à l'utilisation de l'ouvrage de franchissement.

→ **Mesures proposées au droit du franchissement de la Saône**

Dans le secteur du franchissement de la Saône, le projet impacte fortement le quartier habité de la Côte du Breuil en coupant l'urbanisation s'étant développé le long de la vallée de la Saône et de la RD 56. Sur la base du tracé actuel étudié au niveau avant-projet, trois habitations sont directement impactées (du point de vue foncier) et plusieurs autres de façon indirecte (nuisances).

Afin d'améliorer l'insertion urbaine du projet, le maître d'ouvrage pourra répondre favorablement aux demandes d'acquisitions amiables (acquisitions d'opportunité) des maisons les plus proches du tracé et les plus fortement impactées situées dans le quartier du Breuil.

La définition des maisons concernées par cette mesure d'insertion sera réalisée au stade des études de détail menées après la phase de DUP, sur le tracé définitif du projet. Les maisons acquises seront détruites, sauf velléités des collectivités locales (Ville de Port sur Saône ou Communauté de communes la Saône Jolie) de conserver un bâtiment pour des usages publics.

L'acquisition de ces maisons permettra de réduire les nuisances pour les riverains les plus exposés et de disposer d'une bande de terrain suffisante de part et d'autre de l'axe pour permettre une bonne insertion paysagère du projet.

L'intégration paysagère de la déviation passera par un traitement spécifique du point d'ancrage de l'ouvrage au plateau Ouest. Il est proposé de retrouver une végétation fournie sur la partie la plus pentue du coteau. Le rebord du plateau situé à l'Est du chemin du Gagne-pain sera aménagé dans l'esprit des vergers présents dans le secteur. Les limites de ces vergers pourront être traitées par des haies bocagères judicieusement placées.

→ **Autres mesures**

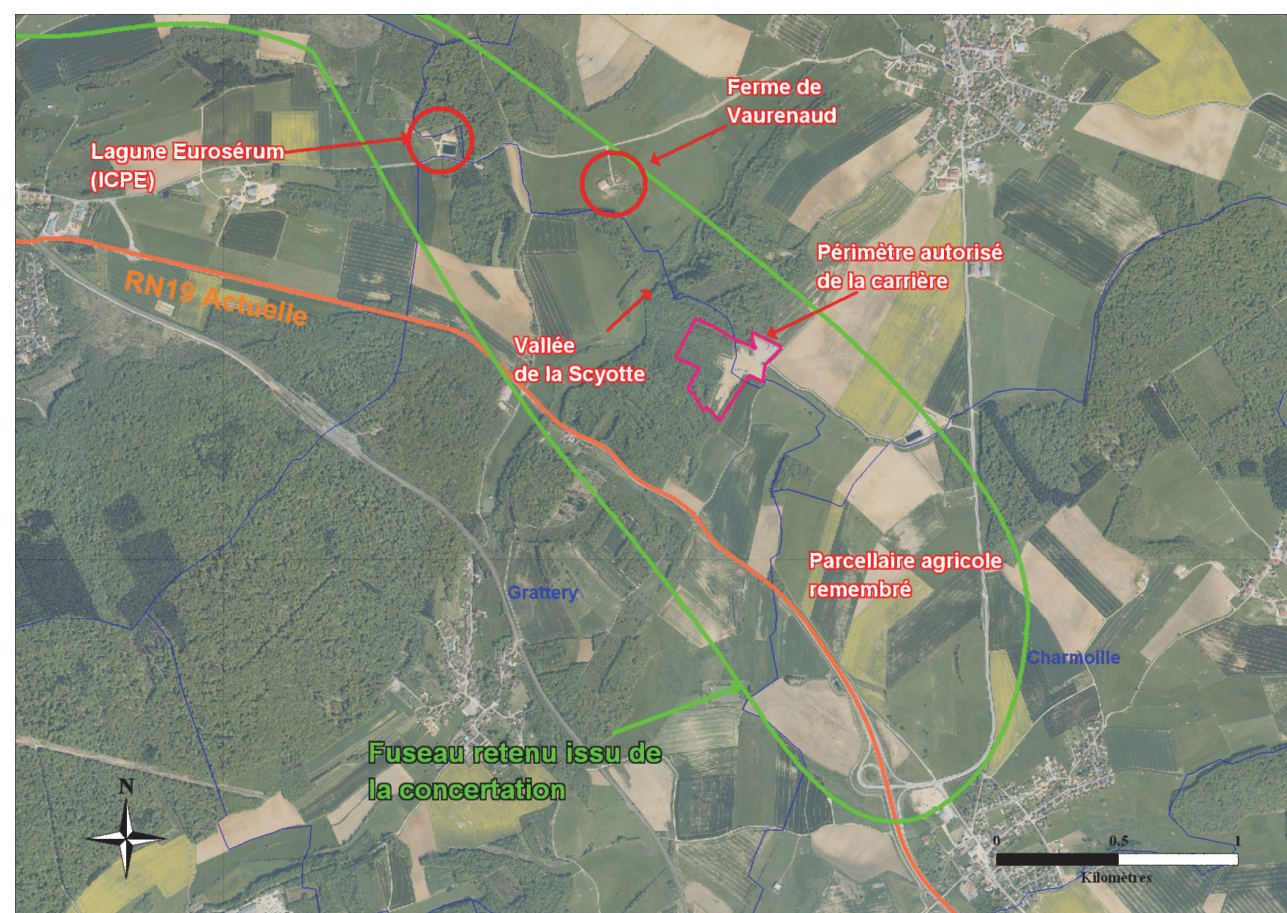
Les autres mesures, relevant d'une maîtrise d'ouvrage locale, pourront le cas échéant faire l'objet d'une participation au titre du 1% Paysage et Développement.

3.6.2. Adaptations en partie Est suite à la concertation

La concertation a permis de mettre évidence le fort attachement local à certains enjeux en partie Est du tracé.

Dans ce secteur, l'ensemble des enjeux et contraintes identifiés (localisés sur le plan ci-après) portent sur :

- l'exploitation agricole de Vaurenaud (élevage laitier, de superficie relativement faible dont les parcelles sont toutes regroupées autour du siège d'exploitation) ;
- la carrière calcaire en exploitation située sur les communes de Bougnon et Gratterey (installation classée pour la protection de l'environnement) ;
- la lagune de l'entreprise Eurosérum (installation classée pour la protection de l'environnement) ;
- la topographie chahutée de la vallée de la Scyotte ;
- le parcellaire agricole remembré sur le plateau de Charmoille, au Nord-Ouest de l'échangeur existant sur la RN 19.



Localisation des enjeux et contraintes en partie Est du fuseau retenu

Le tracé des variantes A et B (confondues dans ce secteur), soumises à la concertation, franchissait la vallée de la Scyotte à l'endroit le plus étroit pour réduire la longueur du viaduc correspondant. Il impactait de façon significative les parcelles de la ferme de Vaurenaud. Il traversait de plus le périmètre autorisé de la carrière en exploitation, ce qui nécessitait l'arrêt de l'exploitation de cette carrière.

Dans le cadre de la recherche d'optimisation du tracé dans ce secteur, le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude de projection pour déterminer la distance minimale à respecter entre la carrière et la déviation pour limiter le risque de projection, en cas de poursuite de l'exploitation de la carrière après la mise en service de la déviation de la RN 19.

Le tracé a ensuite été recalé géométriquement et une analyse comparative des solutions de tracé a été menée.

■ Prise en compte de la carrière de Bougnon-Gratterey

La carrière située sur les communes de Bougnon et Gratterey est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), autorisée par arrêté préfectoral du 30 mars 2001 pour une durée de 25 ans, cette durée étant limitée à 15 ans pour les terrains nécessitant une autorisation de défrichement.

Les terrains sur lesquels l'exploitation de la carrière reste à réaliser ayant fait l'objet d'une autorisation de défrichement, la carrière est autorisée pour une durée de 15 ans, c'est-à-dire jusqu'au 30 mars 2016.

Selon les termes de l'arrêté d'autorisation, l'exploitation effective de la carrière (extraction de matériaux commercialisables) est actuellement autorisée jusqu'au 30 mars 2015, pour permettre l'achèvement de la remise en état du site.

Ainsi, des mesures d'exploitation devront être prises entre la date de mise en service de la déviation de la RN 19 et le 30 mars 2015. Dans le cas où une nouvelle autorisation d'exploitation serait délivrée au-delà du 30 mars 2015, elle devrait prendre en compte la nouvelle infrastructure routière qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de prise en considération en date du 20 juillet 2010, notamment pour ce qui concerne la définition des conditions de tir.

■ Analyse comparative des solutions de tracé

Un nouveau tracé, positionné à l'extérieur du périmètre autorisé de la carrière et prenant en compte au mieux les différentes contraintes de ce secteur Est, a été étudié (cf. cartes ci-dessous).

Une analyse comparative a ensuite été réalisée entre le tracé initialement envisagé avant concertation pour les variantes A et B confondues dans ce secteur et le nouveau tracé défini.



Tracé variante B (=A) - présenté lors de la concertation publique



Tracé adapté après concertation publique

Le tracé situé à l'extérieur de la carrière présente un impact agricole plus limité, aussi bien dans le secteur de la ferme de Vaurenaud qu'au niveau du plateau de Charmoille.

Il permet de maintenir la carrière en activité, moyennant la mise en œuvre de quelques mesures par rapport aux risques de projections sur la déviation lors de tirs de mines :

- mesures de prévention en phase travaux (informations du maître d'œuvre et des entreprises du chantier de déviation des dates et heures de tirs pour évacuation) ;
- mesures d'exploitation de la RN 19 pendant quelques mois après la mise en service de la déviation, et jusqu'au 30 mars 2015, date d'échéance de l'arrêté actuel d'autorisation d'exploitation de la carrière : information de l'exploitant de la RN des dates et heures de tirs de mines pour fermeture de la déviation à ces périodes, avec déviation du trafic sur l'itinéraire de substitution entre le diffuseur avec la RD 6 et le diffuseur de Charmoille.

A titre indicatif, la fréquence des tirs est d'environ 2 tirs par mois et les évacuations ou coupures seraient de l'ordre de quelques minutes (inférieures à 1 heure).

■ Limitation de l'impact sur le parcellaire agricole à l'extrémité Est

Lors de la définition des variantes, préalablement à la concertation, le principe retenu pour le rétablissement de la RN 19 actuelle (qui sera déclassée dans le réseau départemental après mise en service de la déviation) était d'avoir un tracé suffisamment dissuasif pour qu'il ne soit pas concurrent à la déviation, en particulier pour les déplacements entre Vesoul et Port-sur-Saône. A titre indicatif, le principe envisagé figure en bleu foncé sur la carte en page précédente du tracé variante B (=A) présenté lors de la concertation.

Ce tracé, qui présente un fort impact sur le parcellaire agricole remembré du plateau de Charmoille, a suscité une opposition qui s'est exprimée lors de la concertation menée fin 2009-début 2010.

Dans la continuité de la recherche d'un nouveau tracé en partie Est suite à l'étude de projection de la carrière, un rétablissement de la RN 19 actuelle plus compact a été étudié, avec création d'un giratoire de raccordement au niveau de la RD 434 et de la voie d'entrée dans Charmoille (demande exprimée lors de la concertation). A titre indicatif, ce principe figure en rouge sur la carte ci-avant du tracé adapté après étude de projection.

Un nouveau complément de trafic a été mené sur le nouveau tracé de la déviation en partie Est, avec les deux configurations envisageables pour le rétablissement de la RN 19 actuelle, pour évaluer l'incidence de la modification de géométrie apportée au rétablissement sur le report de trafic sur la déviation. Cette étude a montré que le rétablissement le plus compact engendrait une diminution de 10% du trafic circulant sur la déviation de la RN 19 (le ramenant à environ 12 400 véhicules par jour dont 2 000 poids-lourds) et que ce report concernait quasiment exclusivement les véhicules légers.

Ainsi, la diminution de trafic sur la déviation (et l'augmentation sur le rétablissement de la RN 19 actuelle) dans la nouvelle configuration proposée reste limitée et tout à fait acceptable au regard des avantages apportés localement.

A l'issue de ces différentes études, le maître d'ouvrage a décidé de retenir, pour la poursuite des études, le tracé situé à l'extérieur du périmètre autorisé de la carrière pour la déviation et le principe de rétablissement le plus compact pour la RN 19 actuelle sur l'échangeur existant de Charmoille.

La bande de DUP figurant sur le plan général des travaux (pièce D) du présent dossier est axée sur ce tracé adapté.

4. LA SOLUTION PROPOSEE A L'ENQUETE

Nota : au stade actuel des études, l'opération présentée à l'enquête publique est le projet de référence, dont les **détails techniques** ne sont pas définitifs et **seront affinés lors des phases d'études ultérieures**.

Les **illustrations** sont présentées à **titre indicatif**, pour faciliter la compréhension du dossier, mais, en phase d'étude détaillée, le projet pourra évoluer à l'intérieur de la bande de DUP représentée sur le plan général des travaux (pièce D du présent dossier).

4.1. Description et caractéristiques principales de l'opération soumise à enquête publique

L'opération soumise à enquête publique consiste en l'aménagement à 2x2 voies de la déviation de Port-sur-Saône par la RN 19, sur environ 7 km entre l'Ouest de Port-sur-Saône et le diffuseur de Charmoille existant, à l'Est.

La déviation, réalisée en tracé neuf, comportera deux chaussées séparées par un terre-plein central, chaque chaussée comportant deux voies.

La bande soumise à enquête publique (d'environ 300 mètres de large), relative à cette opération, traverse d'Ouest en Est les communes suivantes (cf. pièce D – Plan général des travaux) :

- Port-sur-Saône,
- Villers-sur-Port,
- Bougnon,
- Grattery,
- Charmoille.

4.1.1. Description générale de l'opération

L'origine de la déviation de Port-sur-Saône se situe à l'Ouest de la commune de Port-sur-Saône, au Nord du lieu-dit « La Rieppe ». La déviation se raccorde à la RN 19 actuelle par un carrefour giratoire non dénivelé à créer dans le cadre de la présente opération.

L'extrémité Est de la déviation de Port-sur-Saône se situe au niveau du diffuseur de Charmoille, sur le territoire de la commune de Charmoille. Elle s'inscrit dans la continuité de la déviation existante de Pusey Charmoille à 2x2 voies.

En rive droite de la Saône, le tracé s'inscrit sur le coteau agricole et traverse la zone urbanisée du quartier du Breuil. Il franchit la vallée de la Saône par un viaduc d'environ 600 mètres de long, à une hauteur d'environ 30 mètres, puis la ligne SNCF Paris-Bâle au Nord du vallon du Moulignon, dans un secteur où cette voie ferrée est en déblai.

En rive gauche de la Saône, le tracé se poursuit ensuite pour rejoindre la RD 6, avec laquelle un diffuseur sera aménagé.

Le tracé se poursuit en traversant des espaces agricoles, puis en contournant les parcelles du lycée agricole par le Nord et la zone de lagunage d'Eurosérum à travers le bois du Chanois d'Esseux et le bois des Pierres Blanches.

Le tracé évite les parcelles de la ferme Vaurenaud à Bougnon, puis franchit le ruisseau de la Scyotte par un viaduc d'environ 190 mètres de long situé à environ 25 mètres au-dessus du fond de la vallée. Il traverse ensuite le bois Brûlé et longe la carrière de Bougnon-Grattery par le Sud pour se raccorder à l'actuelle RN 19 au droit du diffuseur de Charmoille, en s'inscrivant partiellement dans l'emprise de l'actuelle RN 19.

4.1.2. Caractéristiques principales de l'opération

- **Infrastructure à 2x2 voies à chaussées séparées**
- **Longueur** : 7,1 km
- **Origine** : environ 400 mètres à l'Ouest de l'actuelle entrée d'agglomération dans Port-sur-Saône
- **Extrémité** : raccordement à 2x2 voies sur la RN 19 à l'échangeur de Charmoille
- **Ouvrages non courants** :
 - viaduc sur la Saône : 600 m de long, 30 m de hauteur
 - viaduc sur la Scyotte : 190 m de long, à environ 25 m au-dessus du fond de la vallée
- **Echangeurs dénivelés** (pas de carrefours à niveau)
- **Points d'échange** :
 - giratoire de raccordement sur la RN 19 actuelle (à l'Ouest de Port-sur-Saône)
 - diffuseur de Port-sur-Saône Centre (avec la RD 6)
 - diffuseur existant de Charmoille

La réalisation de l'aménagement de la déviation de Port-sur-Saône pourra faire l'objet d'un phasage dans le temps.

4.1.3. Présentation des mesures d'évitement intégrées lors de la conception du projet et du choix de la solution retenue par le maître d'ouvrage

Le souci de la prise en compte optimale des différents enjeux a été intégré à la conception du projet, dès le stade de la définition des variantes puis à l'issue de la concertation publique et dans le cadre de l'étude de la solution retenue, décrite dans le présent dossier d'enquête.

Ainsi, différentes mesures en faveur de l'environnement ont été prises en compte tout au long du processus d'études :

- d'une part des **mesures d'évitement** qui permettent d'éliminer les impacts,
- d'autre part des **choix de conception** qui permettent de limiter très fortement les impacts.

■ Les mesures d'évitement

La présentation des variantes envisagées et des raisons du choix du maître d'ouvrage explicite les mesures d'évitement du projet sur les aspects relatifs au milieu naturel, à l'agriculture et à la sylviculture.

Pour ce qui concerne le **milieu naturel**, la solution retenue permet d'éviter des impacts sur les espaces naturels identifiés à forts enjeux. En effet, le choix de cette solution, correspondant à la variante de moindre impact sur le milieu naturel (enjeux réglementaires et patrimoniaux), a permis d'éviter tout risque d'impact sur :

- les boisements de la partie Sud de l'aire d'étude, en bon état de conservation et d'intérêt majeur, avec des espèces végétales protégées et des espèces inféodées aux vieux peuplements forestiers (ex : Dicrane vert, chiroptères...),
- la friche marneuse à Damier de la Succise et à Couleuvre verte et jaune et habitat de la Pie-Grièche écorcheur,
- les habitats biologiques d'intérêt majeur de la vallée de la Saône autour de l'île Beleau et au Sud de Port-sur-Saône, correspondant aux prairies naturelles et aux boisements alluviaux, habitats des vertigos, du Cuivré des marais, d'espèces végétales protégées et aux habitats possibles du Râle des genêts.

Ce projet, en passant dans la vallée de la Saône sur des habitats biologiques dégradés (notamment prairie humide améliorée), et en évitant les habitats des espèces d'intérêt communautaire, n'a pas d'incidence notable sur les sites Natura 2000 de la vallée de la Saône et l'état de conservation de ses composantes.

La hauteur importante du viaduc de franchissement de la Saône (environ 30 m) permet d'éviter les impacts sur les axes (secondaires) de déplacement des chiroptères dans ce secteur.

Dans le cadre de la définition des variantes, les parcelles identifiées à forts enjeux **agricoles** ont été évitées. Les études d'adaptation du tracé en partie Est, menées suite à la concertation, ont permis de limiter plus encore l'impact agricole du projet, sur les deux points mis en évidence lors de la concertation dans ce secteur (impact sur la ferme de Vaurenaud, parcellaire agricole du plateau de Charmoille), tant au niveau de la section courante de la déviation que sur le rétablissement de l'actuelle RN 19.

Le choix de la variante retenue constitue également une mesure d'évitement du point de vue de la **sylviculture**, en évitant l'impact sur les forêts domaniales et massifs boisés les plus importants de l'aire d'étude (au Sud de la RN 19), qui font l'objet d'une exploitation et d'une gestion structurée.

■ Les mesures en faveur de l'environnement intégrées au projet

En complément des mesures d'évitement, les choix de conception techniques du projet réduisent considérablement certains impacts.

Pour ce qui concerne le milieu naturel, les impacts les plus significatifs de la solution retenue se localisent au droit du franchissement de la vallée de la Saône et de ses versants, au niveau de bois, et au droit de la vallée de la Scyotte. Ils concernent essentiellement les risques de rupture des corridors biologiques.

L'intégration dans le projet de la réalisation des viaducs de franchissement de la Saône et de la Scyotte a fortement limité les impacts sur les espaces (notamment zones humides) et sur les espèces à enjeux patrimoniaux (notamment sur les espèces liées au milieu aquatique et aux zones humides).

Le choix de ne pas implanter d'appui dans le lit mineur de la Saône et de la Scyotte réduit également fortement les impacts sur les milieux concernés.

La réalisation d'un viaduc de franchissement de la vallée de la Saône, sans appui dans le lit mineur, permet de réduire considérablement l'impact hydraulique de cet ouvrage.

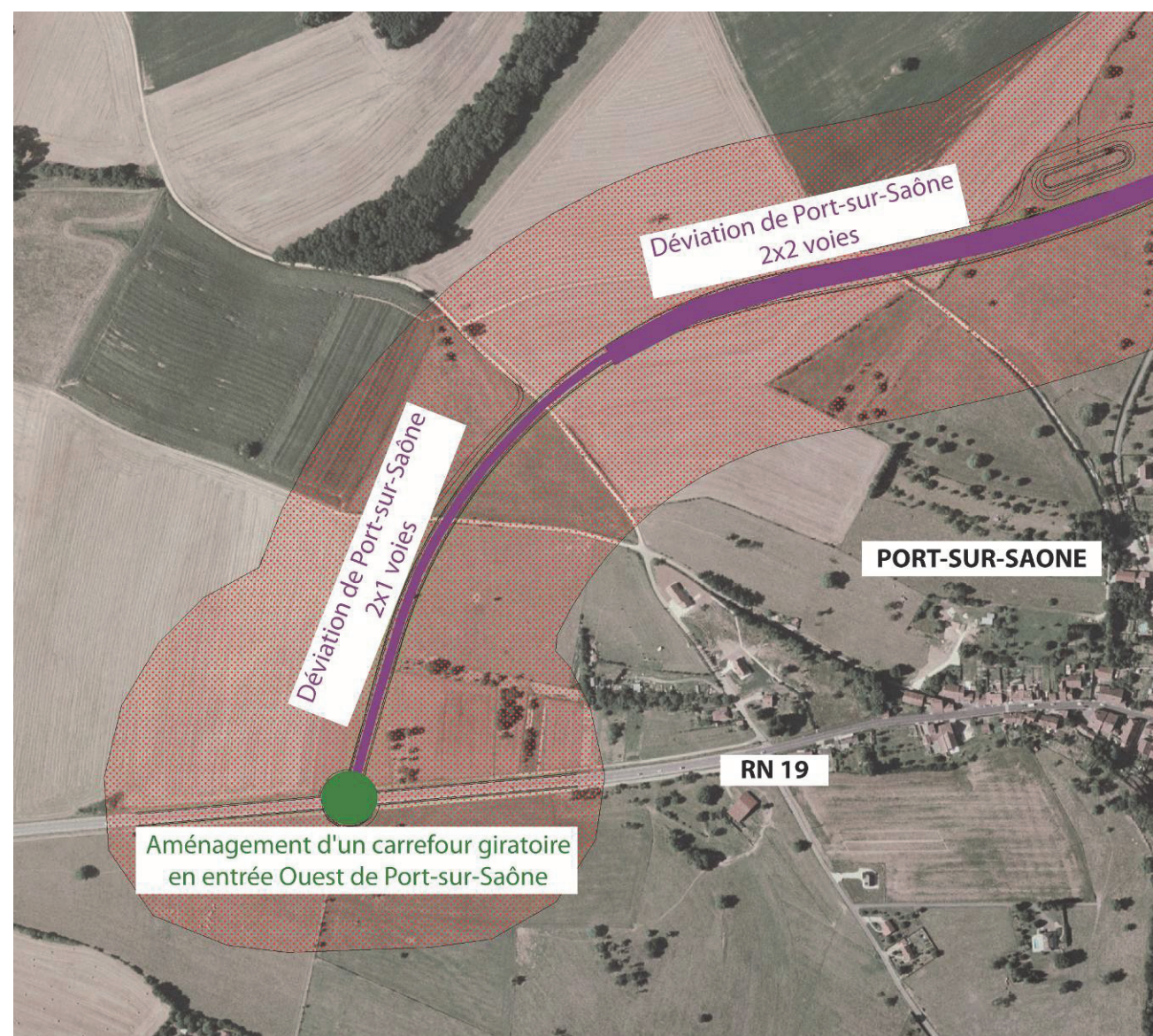
La réalisation d'un viaduc de franchissement de la vallée de la Scyotte, dont le fond de vallée se situe à environ 25 mètres de profondeur par rapport à la section courante, permet également de réduire fortement les impacts hydrauliques et paysagers. Dans le cadre des études d'avant-projet de cet ouvrage, des réflexions ont été menées pour définir la longueur de l'ouvrage permettant la meilleure insertion dans son environnement.

4.2. Raccordements de la déviation à la RN 19 existante

4.2.1. Raccordement à l'Ouest

Côté Ouest, le raccordement de la déviation à la RN 19 existante est provisoire, dans l'attente de la réalisation de la future autoroute A 319. Il s'effectue par un carrefour giratoire non dénivelé, qui constituera la nouvelle entrée d'agglomération Ouest de Port-sur-Saône.

La section terminale de la déviation de Port-sur-Saône qui ne sera pas réutilisée pour la section courante de la future autoroute A319 sera réalisée à 2x1 voie.



Raccordement Ouest de la déviation de Port-sur-Saône (tracé possible donné à titre indicatif)

4.2.2. Raccordement à l'Est

Côté Est, la déviation de Port-sur-Saône se raccorde à 2x2 voies à la RN 19 existante au droit du diffuseur de Charmoille, dans la continuité de la déviation existante de Pusey Charmoille à 2x2 voies (voir paragraphe 4.3.3. de la présente notice).

La superposition du raccordement avec le tracé de la RN 19 existante à l'extrémité Est, sur une longueur d'environ 500 m, nécessite de rétablir un itinéraire de substitution pour les usagers interdits sur route express.

4.3. Points d'échanges

Le giratoire de raccordement sur la RN 19 actuelle situé à l'extrémité Ouest de la déviation de Port-sur-Saône est un point d'échange non dénivelé.

Les deux autres points d'échange rencontrés sur la déviation sont des diffuseurs complets dénivelés :

- le diffuseur de Port-sur-Saône Centre qui sera créé dans le cadre de la déviation de Port-sur-Saône ;
- le diffuseur existant de Charmoille, qui sera adapté dans le cadre de la déviation de Port-sur-Saône.

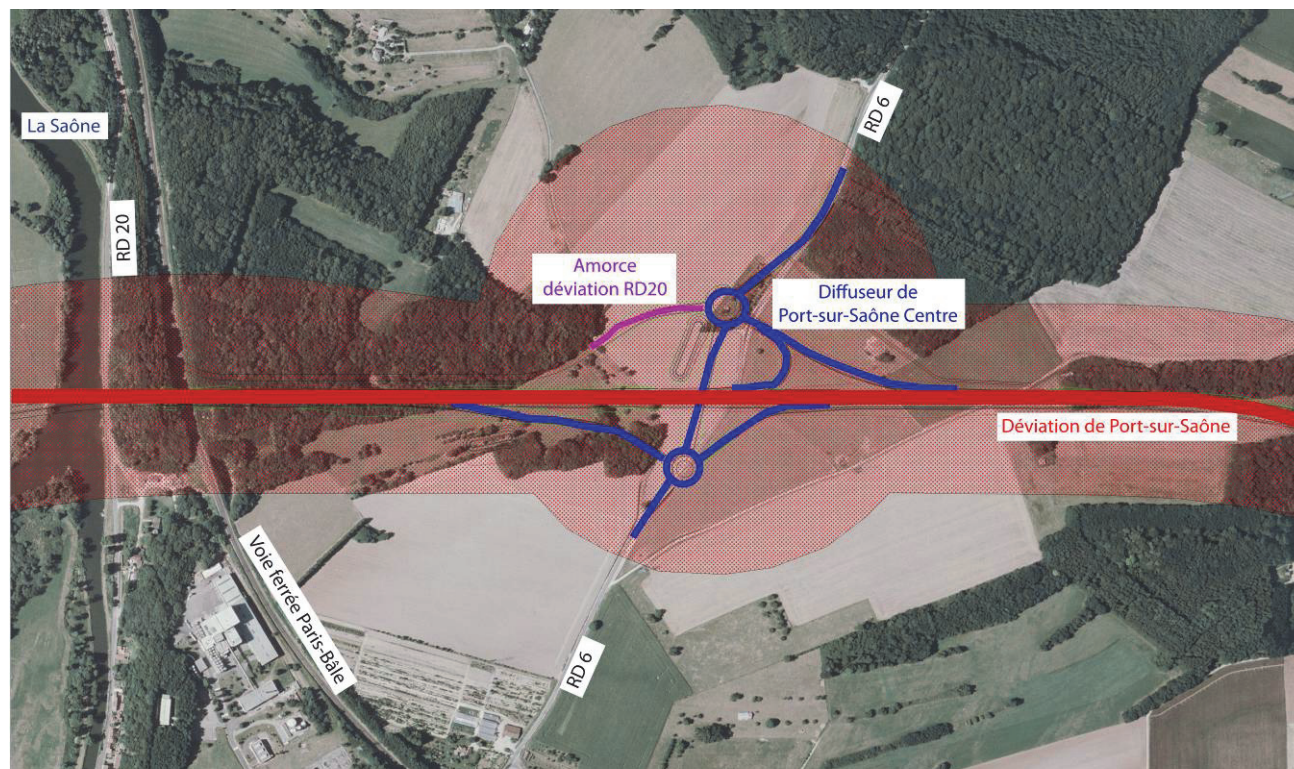
4.3.1. Giratoire Ouest

Le raccordement de la déviation de Port-sur-Saône sur la RN 19 actuelle sera réalisé par la création d'un giratoire non dénivelé, permettant d'assurer tous les échanges entre la déviation et la RN 19 actuelle, comme représenté sur le schéma en page précédente.

4.3.2. Diffuseur de Port-sur-Saône Centre

Les études de trafic menées en 2009 ont montré l'intérêt de la création d'un diffuseur intermédiaire sur la déviation desservant le centre de Port-sur-Saône pour le report de trafic sur la déviation. Cet intérêt a été confirmé par les études de trafic complémentaires menées après la concertation publique.

Il s'agit d'un diffuseur complet entre la RD 6 et la déviation de la RN 19, sur lequel se raccordera la déviation de la RD 20, opération sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Haute-Saône.



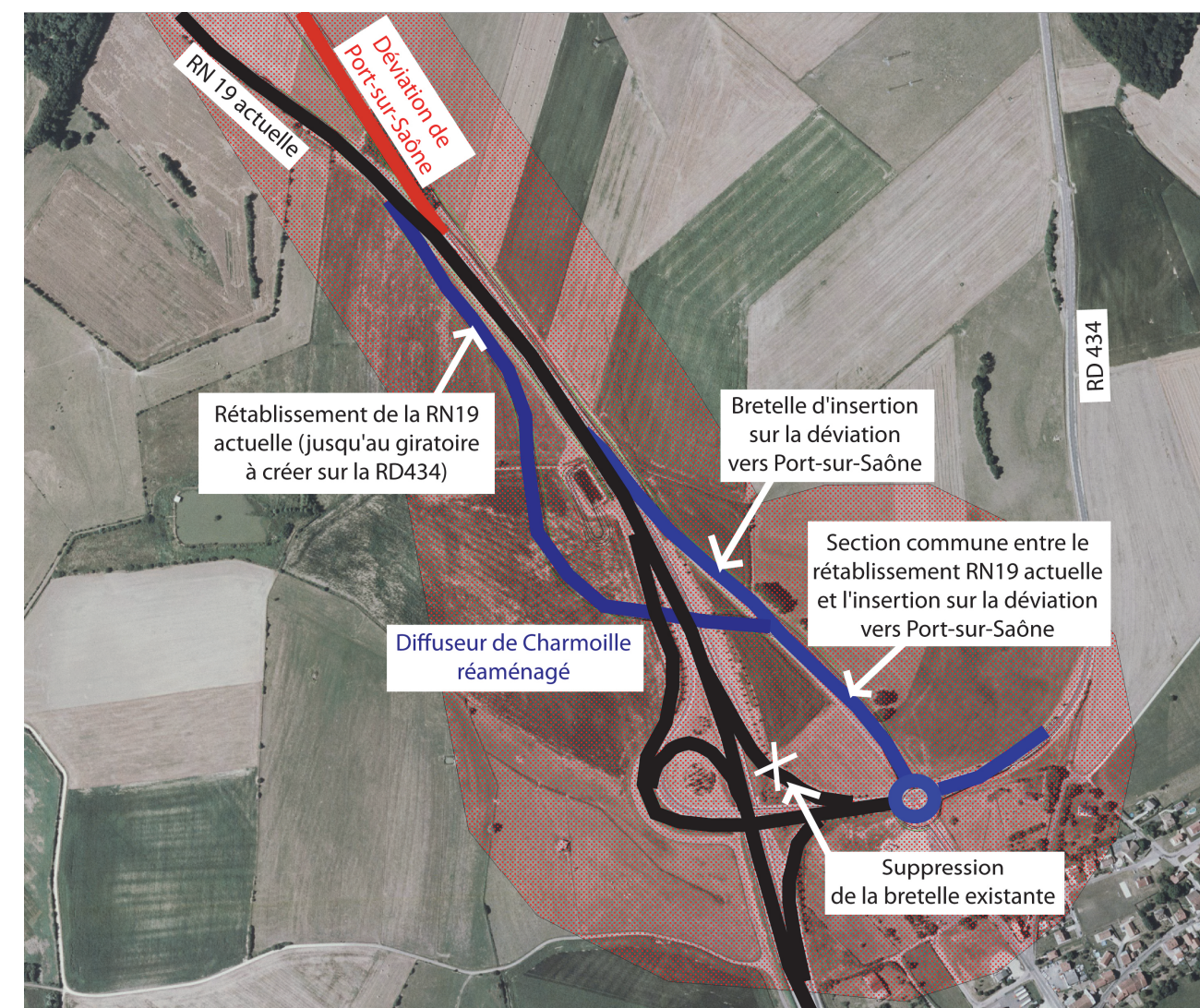
Diffuseur de Port-sur-Saône Centre (tracé possible donné à titre indicatif)

4.3.3. Diffuseur de Charmoille

Le diffuseur existant de Charmoille est partiellement réaménagé, en lien avec le rétablissement de l'actuelle RN 19 qui permettra d'assurer la continuité de l'itinéraire de substitution pour les usagers interdits sur la voie express.

Le réaménagement du diffuseur de Charmoille porte sur :

- la création d'un carrefour giratoire avec la RD 434, la voie d'entrée vers Charmoille et la voie de rétablissement de la RN 19 actuelle ;
- la modification de la bretelle d'insertion vers Port-sur-Saône : la bretelle existante est supprimée et reportée sur la voie de rétablissement de la RN 19 actuelle, pour éviter une configuration à deux voies en sortie du carrefour giratoire avec une faible distance pour le choix de direction (Port-sur-Saône ou Vesoul). Ces aménagements sont représentés sur le schéma ci-dessous.



Diffuseur de Charmoille (tracé possible donné à titre indicatif)

4.4. Rétablissements de communications

Compte-tenu du statut de route express qui sera conféré à la déviation de Port-sur-Saône, les échanges et les rétablissements de communication seront dénivelés, et les accès directs sur la déviation seront interdits.

Toutes les communications coupées seront rétablies.

Des voies de désenclavement seront créées, afin de desservir les parcelles, activités ou habitations qui se trouveraient enclavées du fait du passage de la déviation.

Aux endroits où l'emprise de la nouvelle RN 19 empiète sur celle de l'actuelle (à l'extrémité est sur une longueur d'environ 500 m), il sera nécessaire de modifier le tracé de la route actuelle pour assurer sa continuité (itinéraire de substitution qui sera emprunté par les usagers interdits sur la route express, comme par exemple les tracteurs, les vélos, ...).

4.4.1. Itinéraire de substitution pour les usagers interdits sur route express

L'attribution du statut de route express à la déviation de Port-sur-Saône entraînera l'interdiction de circulation pour certains usagers (mentionnés au paragraphe 4.6.2. de la présente notice).

Un itinéraire de substitution doit donc être aménagé dans les sections où le tracé de la déviation est confondu avec celui de la RN 19 actuelle, pour les usagers interdits sur route express. Cet itinéraire de substitution empruntera pour le reste de l'itinéraire la RN 19 actuelle.

Au niveau du raccordement de la déviation de Port-sur-Saône sur l'actuelle déviation de Pusey-Charmoille, la RN 19 actuelle sera coupée. Le principe de rétablissement possible est présenté sur le schéma du paragraphe 4.3.3. de la présente notice : raccordement du rétablissement de la RN 19 actuelle sur la RD 434 (route de Favorney) à proximité du diffuseur existant de Charmoille.

4.4.2. Rétablissement de la RD 6

La RD 6 est interceptée au droit du diffuseur de Port-sur-Saône Centre.

Le principe de rétablissement possible est présenté sur le schéma du paragraphe 4.3.2.

4.4.3. Rétablissement de la RD 100

La RD 100 est interceptée par la déviation dans le secteur du bois des Pierres Blanches. Le schéma ci-après présente un tracé possible pour le rétablissement de la RD 100.



Rétablissement de la RD 100 (tracé possible donné à titre indicatif)

4.4.4. Rétablissement du chemin du Gagne-Pain

Le chemin du Gagne-Pain, intercepté par la déviation au niveau du quartier du Breuil sur la commune de Port-sur-Saône, sera rétabli.

4.4.5. Rétablissement du chemin du Bois de la Dame

La décision du maître d'ouvrage d'intégrer au projet le rétablissement par un ouvrage d'art du chemin du bois de la Dame (situé sur la commune de Port-sur-Saône, à proximité du lotissement de la Creuse) a été prise suite aux conclusions de l'étude d'insertion urbaine menée en 2011.

4.4.6. Autres rétablissements

Les autres voies interceptées par la déviation de Port-sur-Saône feront l'objet, si nécessaire, d'un rétablissement par création de voie les reliant à des voies existantes.

4.5. Equipements de sécurité et d'exploitation

Dispositifs de retenue

La déviation de Port-sur-Saône sera équipée de dispositifs de retenue (glissière métallique ou glissière béton) :

- au niveau du terre-plein central, pour séparer les sens de circulation ;
- sur les viaducs de franchissement de la Saône et de la Scyotte ;
- en accotement, au niveau des bretelles d'échanges et des rétablissements de communication : dans les secteurs qui le nécessiteront.

Interruption du terre-plein central

Des interruptions du terre-plein central sont prévues de part et d'autre des diffuseurs et des viaducs.

Accès de service

Des accès de service pourront être créés si nécessaire. Ils seront définis dans le cadre des études de détail.

Refuges

En application des règles de conception, des refuges sont aménagés :

- de part et d'autre des viaducs de la Saône et de la Scyotte,
- tous les 2 km au maximum.

Réseau d'appel d'urgence

Aucun réseau d'appel d'urgence n'est envisagé pendant l'exploitation de la déviation en route nationale.

Toutefois, des réservations pour les réseaux et les emplacements des postes d'appel d'urgence (PAU) seront intégrés aux refuges, pour faciliter la mise aux normes autoroutières ultérieure.

Aire de repos ou de service

Aucune aire de repos ou de service n'est prévue sur la déviation de Port-sur-Saône.

4.6. Attribution du statut de route express

Il est prévu de conférer à l'ensemble de la déviation de Port-sur-Saône soumise à la présente enquête publique, le **statut de route express** au sens du Code de la voirie routière.

4.6.1. Rappel des textes législatifs et réglementaires

Article L. 151-1 du Code de la voirie routière

« Les routes express sont des routes ou des sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules. »

Article L. 151-2 du Code de la voirie routière

« Le caractère de route express est conféré à une route ou à une section de route, existante ou à créer, par arrêté ministériel lorsque la voie appartient au domaine public de l'Etat et par arrêté préfectoral dans les autres cas. S'il s'agit d'une route nouvelle, l'arrêté peut emporter déclaration d'utilité publique. Il est alors pris après enquête publique réalisée conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et avis des départements et des communes dont le territoire est traversé par la route.

Sur route express existante, les travaux de réalisation d'ouvrages annexes, d'élargissement et de raccordement à d'autres voies publiques sont réalisés et classés en route express par arrêté préfectoral. L'enquête préalable à la déclaration de projet ou préalable à la déclaration d'utilité publique porte également sur le classement et sur les conditions de désenclavement des propriétés riveraines éventuellement concernées par une modification de leurs conditions d'accès à une voie publique.

Les avis mentionnés au premier alinéa doivent être donnés par les assemblées délibérantes dans un délai de deux mois suivant la saisine. L'absence d'avis dans ce délai vaut avis favorable.

Le caractère de route express est retiré dans les mêmes formes. »

Article L. 151-3 du Code de la voirie routière

« Les propriétés riveraines des routes express n'ont pas d'accès direct à celles-ci.

Dès la publication de l'arrêté conférant à une route ou section de route le caractère de route express, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées.

Des servitudes destinées à éviter les abus de publicité peuvent être imposées aux propriétés riveraines ou voisines dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Article R. 151-2 du Code de la voirie routière

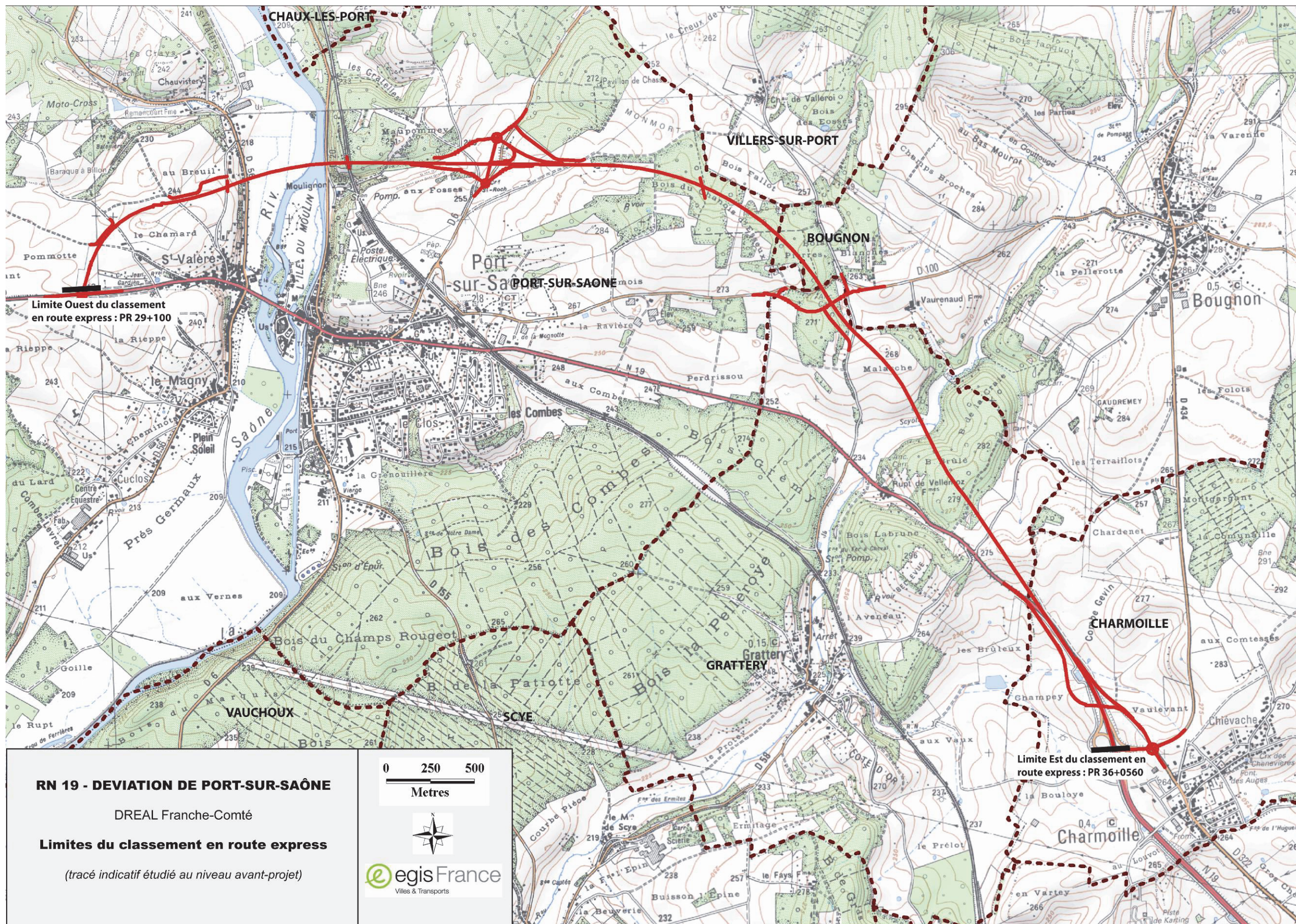
« L'arrêté conférant à une route ou section de route le caractère de route express fixe la liste des catégories de véhicules ou d'usagers auxquelles tout ou partie de la route express seront en permanence interdits. »

4.6.2. Limites du classement de la déviation de Port-sur-Saône en route express

Les limites du classement en route express de la déviation de Port-sur-Saône sont les suivantes (cf. carte en page suivante) :

- limite Ouest : PR 29 + 100 (correspondant au giratoire Ouest projeté),
- limite Est : PR 36 + 0560 (correspondant à l'ouvrage d'art actuel de l'échangeur de Charmoille).

Il est à noter que la déviation existante de Pusey-Charmoille, à 2x2 voies, sur laquelle va se raccorder l'extrémité Est de la déviation de Port-sur-Saône, a le statut de route express.



4.6.3. Dispositions prévues pour l'aménagement des points d'accès à la route express et pour le rétablissement des communications

En limite Ouest, l'accès à la route express se fera par un carrefour aménagé entre la RN 19 actuelle et la déviation.

Les autres accès à la route express se feront par l'intermédiaire de points d'échanges dénivelés (diffuseur avec la RD 6, diffuseur existant de Charmoille).

Le projet de déviation de Port-sur-Saône comprend également la réalisation des aménagements nécessaires au rétablissement des communications et à la desserte des parcelles enclavées.

4.6.4. Les effets du caractère de route express

Les effets du caractère de route express sont les suivants :

- En l'état actuel de la réglementation, la vitesse sera limitée à 110 km/h sur la déviation de Port-sur-Saône.
- Les propriétés limitrophes de la route nationale classée en route express n'auront pas le droit d'accès direct.
- En-dehors des surfaces urbanisées des communes, les constructions ou installations seront interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la route express (sauf installations liées à la gestion et l'exploitation de la route, bâtiments agricoles, réseaux d'intérêt public).
- Le stationnement sera interdit sur la route express, sauf en cas de nécessité absolue sur les bandes d'arrêt d'urgence prévues à cet effet. Toutefois, ces interdictions de circulation ou de stationnement ne s'appliquent pas aux personnes et aux matériels des administrations publiques, ou des permissionnaires autorisés à occuper temporairement le domaine public de la route express, et des entreprises à travailler lorsque leur mission nécessite l'intervention de ces personnels ou de ces matériels.
- La publicité le long de la voie sera réglementée par le décret n°76-148 du 11 février 1976 relatif à la publicité et aux enseignes visibles des voies ouvertes à la circulation publique.
- L'accès de la route express sera interdit en permanence :
 - aux piétons, aux cavaliers, aux animaux, aux cycles, aux cyclomoteurs, aux véhicules à traction non mécanique, aux véhicules à traction ou à propulsion mécanique non soumis à l'immatriculation,
 - aux tracteurs et matériels agricoles et aux matériels de travaux publics mentionnés à l'article R. 138 du Code de la route,
 - aux véhicules automobiles, ensembles de véhicules, qui ne seraient pas capables, par construction, d'atteindre en pallier une vitesse minimum de 40 km/h,
 - aux tricycles et quadricycles à moteurs.

Un itinéraire de substitution, permettant aux usagers non autorisés à circuler sur la nouvelle route, sera rétabli. Cet itinéraire empruntera la RN 19 actuelle.

4.7. Conditions d'exploitation de la future voie

La Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Est assurera l'entretien, l'exploitation et la surveillance de la nouvelle voirie aménagée, jusqu'à la mise en service de la section concédée entre Langres et Vesoul-Ouest. La déviation de Port-sur-Saône aura alors vocation à être exploitée par le concessionnaire autoroutier.

4.8. Circulation des convois exceptionnels

La RN 19 actuelle est un itinéraire de circulation des convois exceptionnels de 3^{ème} catégorie (convois de poids supérieur à 72 tonnes, de largeur supérieure à 4 mètres ou de longueur supérieure à 25 mètres).

La déviation de Port-sur-Saône sera aménagée pour la circulation des convois exceptionnels de poids inférieur à 400 tonnes, de largeur inférieure à 4,50 mètres et de hauteur inférieure à 5,50 mètres, ce qui correspond au gabarit des convois exceptionnels qui seront autorisés à circuler à terme sur la RN 19 à l'Est de Vesoul.

Dans tous les cas, la circulation d'un convoi exceptionnel sur une infrastructure fait l'objet d'une demande d'autorisation de la part du pétitionnaire auprès du gestionnaire.

4.9. Classement et déclassement de voirie

La déviation de Port-sur-Saône, aménagée à 2x2 voies dans le cadre du présent projet sera classée dans le domaine de la voirie nationale avec un statut de route express.

A la mise en service de la déviation de Port-sur-Saône, la RN 19 actuelle sera classée dans le domaine routier départemental du Conseil général de la Haute-Saône.

Les autres voies de rétablissement aménagées dans le cadre du projet seront classées, soit dans le domaine routier départemental du Conseil général de la Haute-Saône s'il s'agit de rétablissement de routes départementales, soit dans le domaine routier communal des communes concernées.

5. CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

5.1. Géométrie

5.1.1. Référentiel

Les adaptations géométriques apportées en partie Est suite à la concertation publique ont conduit à proposer de retenir un référentiel de catégorie ICTAAL L2 (Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison) pour la déviation de Port-sur-Saône, fixant les règles géométriques à respecter pour le tracé en plan et le profil en long.

La vitesse maximale autorisée sera limitée à 110 km/h.

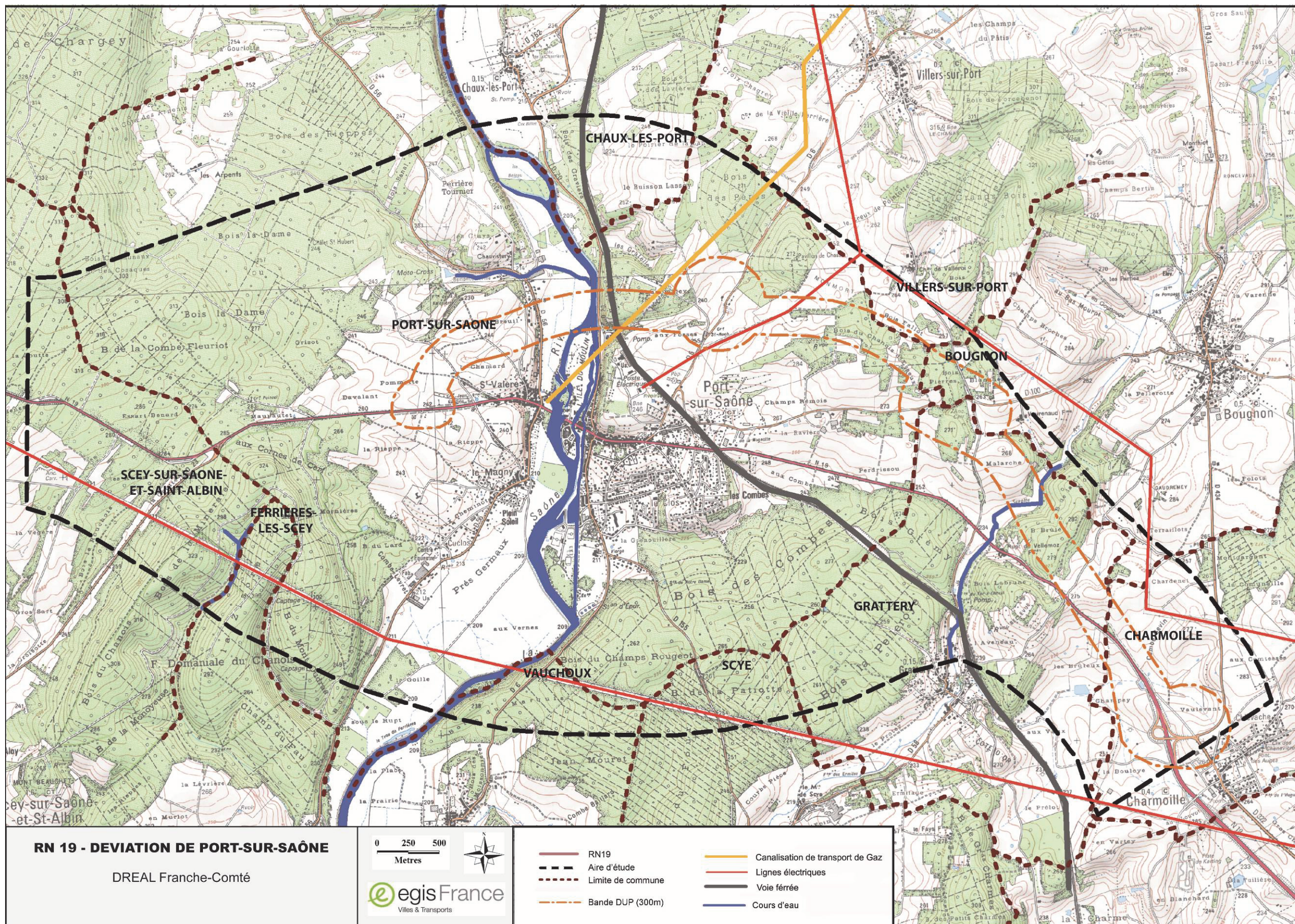
Pour la section à 2x1 voies située à l'extrémité Ouest de la déviation de Port-sur-Saône, le référentiel sera celui applicable aux routes interurbaines à 2x1 voies séparées.

5.1.2. Tracé en plan

Le tracé de la déviation se développe sur environ 7 km entre l'Ouest de Port-sur-Saône et le diffuseur de Charmoille existant, à l'Est.

Le tracé intercepte plusieurs points singuliers (cf. carte en page suivante) :

- La Saône est franchie par un viaduc courbe favorisant son intégration dans le site et réduisant sa portée sur la Saône.
- La voie ferrée Paris-Bâle est franchie par un pont-route.
- Une canalisation de transport de gaz est à protéger ou à déplacer, en fonction des résultats des reconnaissances complémentaires qui seront effectuées lors des études de détail.
- Une ligne HTB de transport d'électricité. Le tracé étudié en phase avant-projet l'intercepte en déblai entre deux pylônes. Cette ligne n'est donc pas a priori impactée par la déviation, mais une confirmation sera attendue lors des études de détail.
- La Scyotte est franchie par un viaduc.



5.1.3. Profil en long

La topographie relativement vallonnée du site entraîne la création de zones en déblai ou en remblai qui peuvent être localement importants, jusqu'à environ 15 mètres de hauteur en partie Est du tracé.

Le profil en long du projet à 2x2 voies respecte les caractéristiques géométriques suivantes :

Rayon minimal en angle saillant	Rayon minimal en angle rentrant	Déclivité maximale
6 000 mètres	3 000 mètres	6 %

5.1.4. Profils en travers

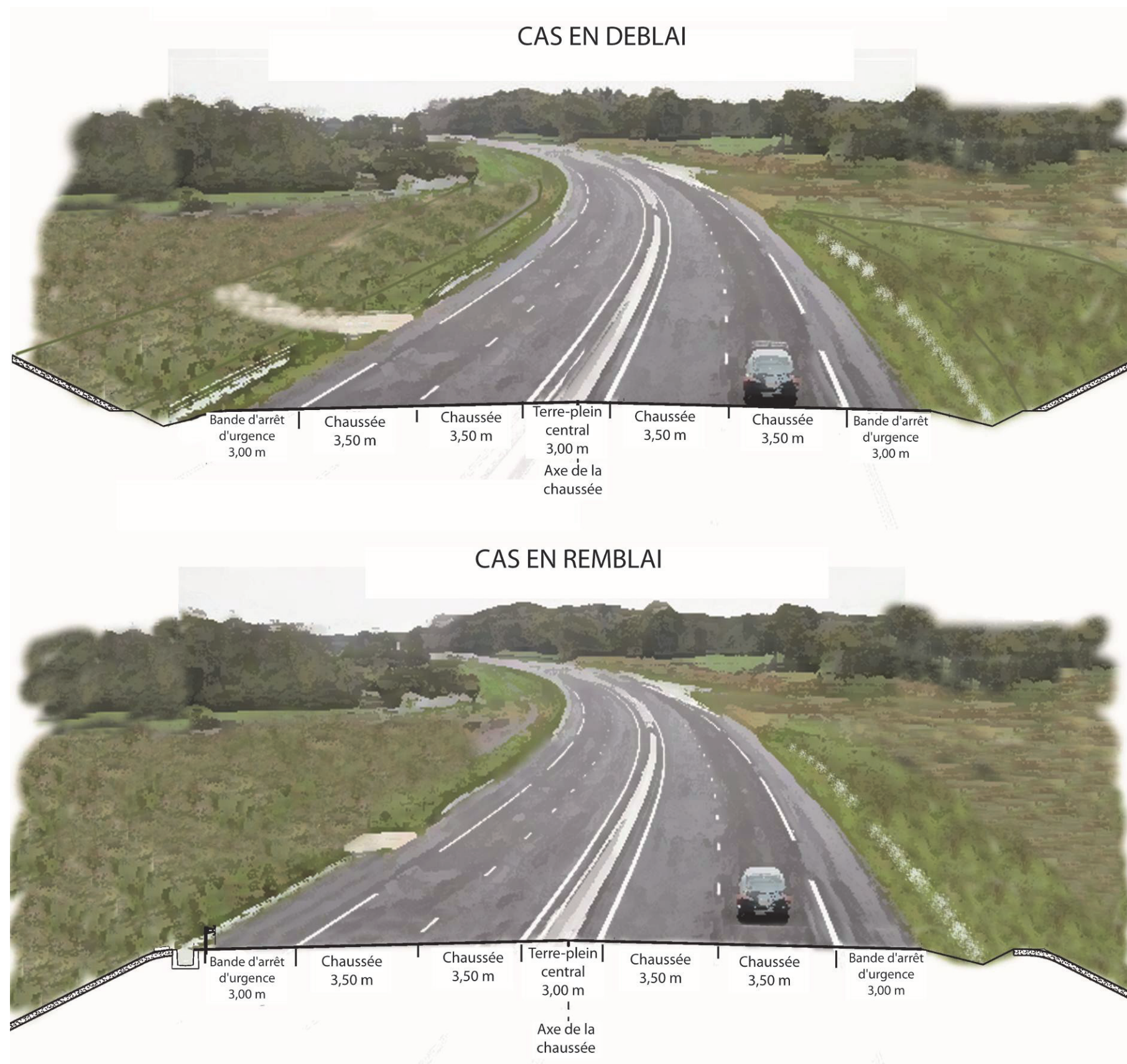
Les différentes voiries aménagées dans le cadre du projet de déviation de Port-sur-Saône présentent des profils en travers adaptés aux vitesses de circulation prévues sur ces itinéraires.

Déviations de Port-sur-Saône, section courante

Dans chaque sens de circulation, la chaussée présente deux voies de circulation de 3,50 mètres de large, ainsi qu'une bande d'arrêt d'urgence (BAU) de 3 mètres de large.

Un terre-plein central de largeur 3 mètres sépare les deux sens de circulation.

Le profil en travers de la section courante est schématisé en page suivante.

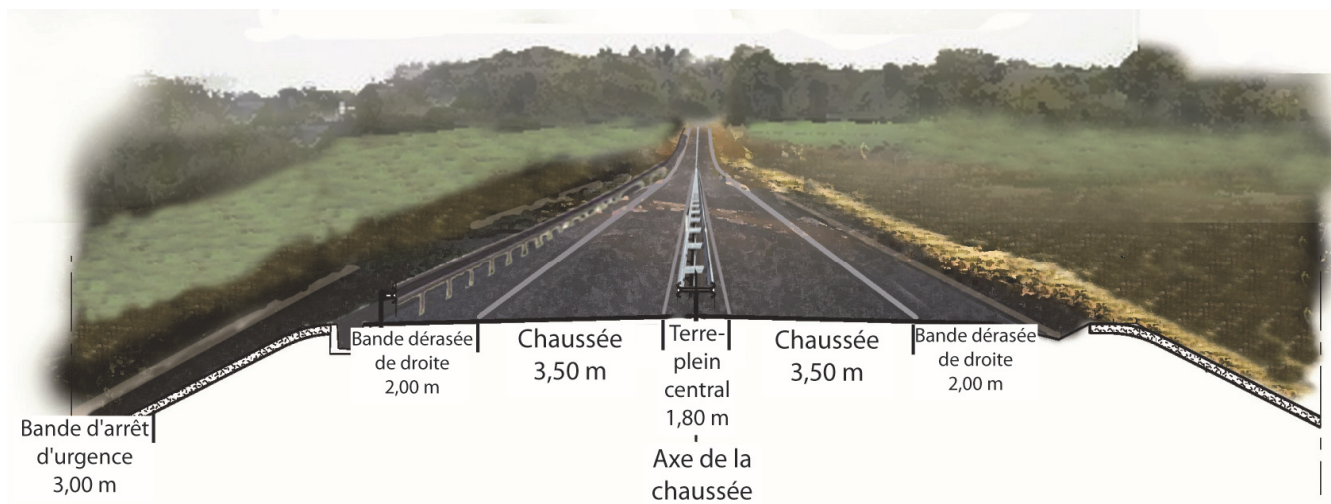


Déviation de Port-sur-Saône : profils en travers type 2x2 voies (hors viaducs)

Déviation de Port-sur-Saône, extrémité Ouest

Le profil en travers de la déviation de Port-sur-Saône en extrémité Ouest, dans la zone de raccordement sur la RN 19 actuelle, est le suivant : dans chaque sens de circulation, la chaussée présente une voie de circulation de 3,50 mètres de large, ainsi qu'une bande dérasée de droite (BDD) de 2 mètres de large. Un terre-plein central de 1,80 mètres de largeur sépare les deux sens de circulation.

Ce profil en travers est schématisé ci-dessous.



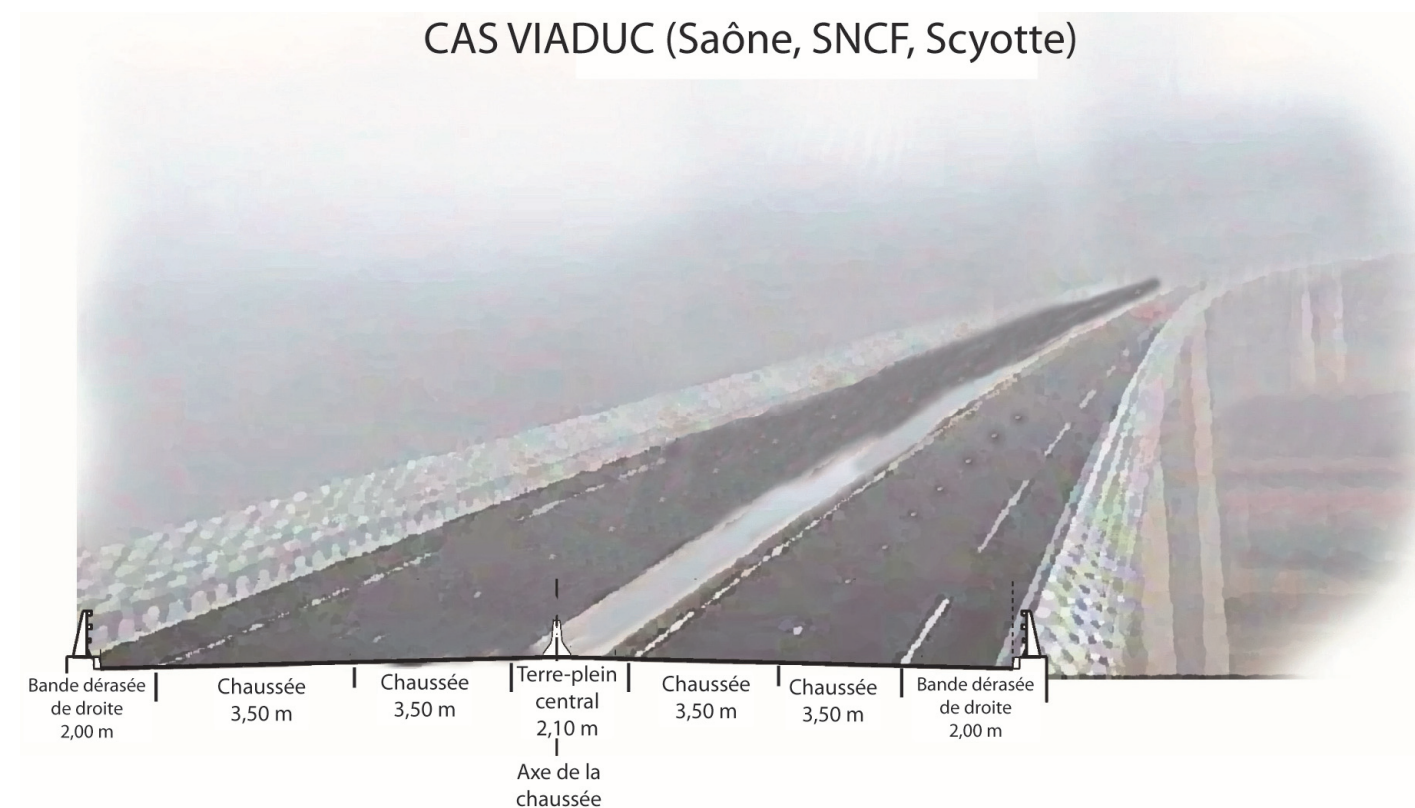
Déviation de Port-sur-Saône : profils en travers type 2x1 voies

Déviation de Port-sur-Saône, franchissements en viaduc

Sur certains ouvrages d'art (franchissement de la Saône et de la Scyotte par un viaduc), le profil en travers est réduit par rapport à celui du reste de la voie (section courante) :

- le terre-plein central est ramené à 2,10 m,
- les bandes d'arrêt d'urgence (BAU) sont remplacées par des bandes dérasées de droite (BDD) de 2 mètres de large.

Le profil en travers est schématisé ci-dessous.



Déviation de Port-sur-Saône : profils en travers type 2x2 voies (sur viaducs)

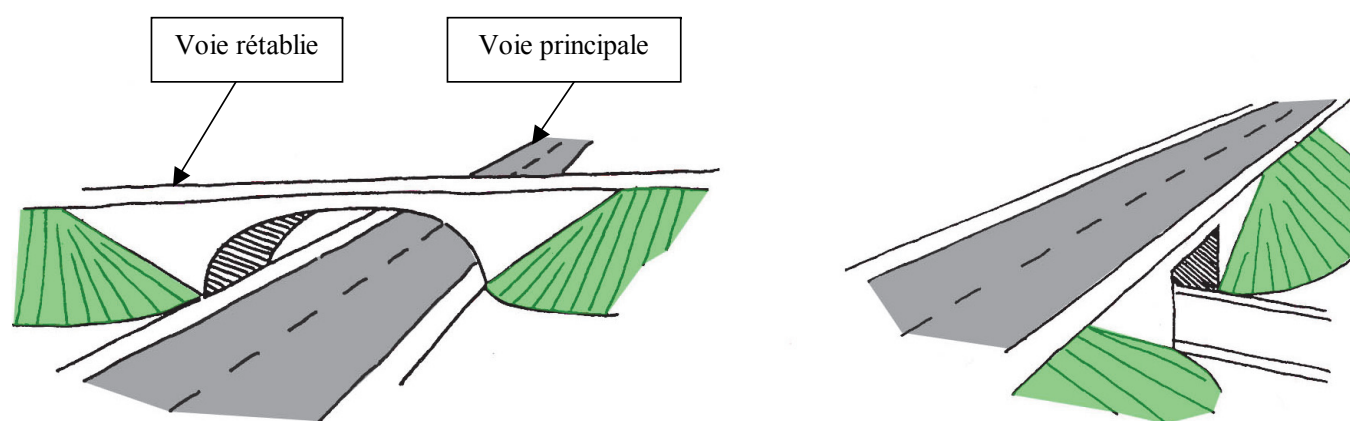
5.2. Ouvrages d'art

On distingue deux catégories d'ouvrages d'art : les ouvrages d'art courants et non courants.

Les ouvrages d'art non courants sont les ouvrages de dimensions conséquentes ou présentant des difficultés particulières ; ils font l'objet d'études spécifiques par rapport à des ouvrages courants, plus classiques.

Un ouvrage d'art de rétablissement d'une voie est qualifié de passage supérieur si la voie rétablie passe au-dessus de la voie principale (déviation de Port-sur-Saône).

Dans le cas contraire, le rétablissement de la voie locale se fait par passage inférieur.



Rétablissement en passage supérieur (P.S.)

Rétablissement en passage inférieur (P.I.)

5.2.1. Ouvrages d'art non courants

La déviation de Port-sur-Saône comporte deux ouvrages d'art non courants :

- le viaduc de franchissement de la vallée de la Saône,
- et le viaduc de franchissement de la vallée de la Scyotte.

	Voies rétablies	Longueur
Viaduc de la Saône	RD 56 et RD 20	Environ 600 m
Viaduc de la Scyotte	Pas de rétablissement de voirie	Environ 190 m

5.2.2. Ouvrages d'art courants

Voie rétablie	Type d'ouvrage	Hauteur libre sous ouvrage
Chemin du Bois de la Dame	Passage supérieur	5,50 m
Chemin du Gagne Pain	Passage inférieur	4,40 m
Voie ferrée	Passage inférieur	6 m
RD 6	Passage supérieur	5,50 m
Passage grande faune	Passage inférieur	5 m
RD 100	Passage supérieur	5,50 m
RN 19 actuelle	Passage supérieur	5,50 m

6. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le montant total du coût de l'opération de déviation de Port-sur-Saône par la RN 19 est estimé à 104 millions d'euros TTC (valeur : décembre 2010).

Ce montant se décompose comme suit :

ETUDES ET DIRECTION TRAVAUX	6 550 000 €
ACQUISITIONS FONCIERES ET FRAIS ANNEXES	3 400 000 €
TRAVAUX	94 050 000 €
TOTAL GENERAL (TTC)	104 000 000 €

Le montant des travaux comprend, outre la réalisation des travaux propres à la déviation de la RN 19 et aux rétablissements de communication, les dépenses liées aux mesures en faveur de l'environnement (définies au chapitre VII de l'étude d'impact).

Le financement de l'opération se répartit entre l'Etat (75 %), le Conseil régional de Franche-Comté (12,5 %) et le Conseil général de la Haute-Saône (12,5 %).

RN 19 - DEVIATION DE PORT-SUR-SAONE



DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE

- à la déclaration d'utilité publique des travaux de la déviation de Port-sur-Saône,
- au classement en route express de la déviation de Port-sur-Saône,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Volume 1 : PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Pièce D : Plan général des travaux

Novembre 2011

