

Lettre d'information

Démarrage des travaux de la déviation de Port-sur-Saône en juillet 2016



LES TRAVAUX DE LA DÉVIATION DE PORT-SUR-SAÔNE COMMENCENT !

Après de nombreuses études et la validation du projet final par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté et les partenaires, les travaux de la déviation de Port-sur-Saône vont pouvoir commencer. Ils débuteront à l'été 2016 et s'achèveront au courant de l'année 2020.

Pendant toute la période du chantier, plusieurs marchés de travaux seront signés. Chacun d'entre eux aura pour objet un ouvrage ou le linéaire de la déviation de Port-sur-Saône. Des appels d'offres permettront de sélectionner les entreprises en charge de chaque aménagement prévu.

PREMIÈRE ÉTAPE : LE VIADUC DE LA SCYOTTE

Le viaduc de la Scyotte est la **première étape du chantier de la déviation de Port-sur-Saône**. Pour construire cet ouvrage de 190 mètres de long, un appel d'offres a récemment été lancé par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté. Au début du mois de juillet, une entreprise sera sélectionnée pour le réaliser.

2 phases rythmeront ce chantier :

- les travaux préparatoires à partir de cet été avec la réalisation des pistes de chantier
- la construction du viaduc à partir de l'automne



Vue 3D du viaduc de la Scyotte

COUP DE PROJECTEUR SUR LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Des travaux sont actuellement en cours pour préparer les terrains du chantier de la déviation de Port-sur-Saône

Alors que le **déboisement** prend fin sur le secteur du bois de la Grattery (site du chantier du futur viaduc de la Scyotte), les travaux vont se poursuivre sur l’ensemble des sites du chantier de la déviation.

En parallèle, l’Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) a pour mission d’effectuer un **diagnostic d’archéologie préventive**

sur l’ensemble de ces zones déboisées. L’objectif est de s’assurer que le périmètre des travaux ne renferme pas d’éventuels vestiges et traces d’occupation humaine.

L’INRAP mènera donc ses investigations tout au long des travaux préparatoires. Cependant, **aucune découverte n’est à signaler** pour le moment.



Travaux de déboisement



Agents de l’INRAP sur le terrain

BILAN DES DERNIÈRES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES

Déclarée d’utilité publique le 28 février 2013, la déviation de Port-sur-Saône a fait l’objet de plusieurs procédures nécessaires pour obtenir l’autorisation d’engager les travaux. Autant d’étapes qui ont contribué à la concrétisation de l’opération.

Suite à la validation du dossier de demande de dérogation concernant le **déplacement ou la destruction d’espèces animales protégées**, un arrêté préfectoral de dérogation a été signé le 10 juin 2015.

Le dossier spécifique présentant les mesures qui seront prises pour **préserver la ressource en eau et limiter les impacts sur les milieux aquatiques** a

lui aussi été validé et a fait l’objet d’un arrêté préfectoral au titre de la loi sur l’eau, le 5 janvier 2016.

Enfin, une procédure d’**Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF)**, portée par le Conseil Départemental de la Haute-Saône, est actuellement en cours pour réduire et compenser les impacts du projet sur l’activité agricole.



Pascal SEUROT, chef de projet routier, Service d’Ingénierie Routière (SIR) Alsace Franche Comté, Direction Interdépartementale des Routes (DIR) de l’Est.

■ Quel est le rôle du SIR pendant les travaux ?

Le SIR assure la maîtrise d’oeuvre de l’opération. Il est chargé de réaliser l’ouvrage, dans les conditions de délais, de qualité et de coût fixées par le maître d’ouvrage. Une fois le projet validé, il s’agit d’établir les dossiers de consultation des entreprises, d’analyser les offres afin de passer les marchés de travaux. Ensuite son rôle est de diriger et d’assurer le suivi technique et financier du chantier.

■ S’agit-il d’un chantier complexe à mener ?

Les travaux se déroulant sur 5 ans, ils seront décomposés en de nombreux marchés et tranches distincts qu’il faudra coordonner entre eux. Par ailleurs, de multiples techniques sont à maîtriser, terrassements, chaussées, ouvrages d’art, assainissement, équipements de sécurité, tout cela avec de nombreuses contraintes environnementales. On peut donc dire que c’est en terme de compétences et de délais un chantier complexe à mener.

■ Des mesures seront-elles prises pour limiter l’impact des travaux sur l’environnement ?

Le projet intègre de nombreuses dispositions pour limiter son incidence environnementale : récupération et traitement des eaux de ruissellement, passages à faune, renaturation d’espaces contigus, réalisation de modelés cultivables aux abords des remblais, isolation phonique de façades... En phase travaux, il est prévu de limiter les transports en réutilisant au maximum les matériaux présents sur le site. Par ailleurs, les nuisances sonores générées par les activités du chantier seront limitées par des mesures particulières (jours et horaires de calme, choix des solutions techniques, homologation des matériels).