

PRÉFET DE LA RÉGION DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement*

Service transports, mobilités

Besançon, le 14 janvier 2020

Le directeur régional adjoint

à

Monsieur le Préfet de Département

Affaire suivie par : Philippe LEFRANC
philippe.lefranc@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 03 45 83 20 91 – **Fax :**

Objet : Avancement du projet de Contournement Sud d'Auxerre

P.J.

Enjeux et montant de l'opération :

Le projet de déviation Sud d'Auxerre s'inscrit dans un programme d'aménagement ayant pour objectif de relier l'extrémité sud de la déviation de la RN 6, la RD 239, jusqu'à la RN 151 sous maîtrise d'ouvrage de l'État, complété d'une liaison RN 151 - RD 965 sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Yonne (cf plan en fin de note).

En formant le troisième quart du contournement, ce projet permet de retirer la majeure partie du trafic de transit du centre-ville d'Auxerre et contribuera ainsi à l'amélioration du cadre de vie des auxerrois en permettant également la mise en œuvre de projets de requalification urbaine de certains quartiers.

Pour la partie État, le projet d'un montant estimé à 83,7 M€ (valeur 2013) a été inscrit au CPER 2015-2020 aujourd'hui prolongé 2022, pour un montant de 4 M€ correspondant à la poursuite des études et opérations préalables aux travaux (notamment fouilles archéologiques et acquisitions foncières).

A ce jour, pour le barreau Etat, le plan de financement pour engager les travaux reste à définir avec la Région, le Département et la Communauté de l'Auxerrois.

Le coût des études en cours financées à 100 % Etat au titre du CPER serait à réintégrer au cofinancement à venir.

Néanmoins, une clé de répartition a été envisagée en 2012 sur laquelle seuls le Département et la CA ont délibéré :

- Etat : 27,5 %
- Région : 25 %
- Département : 25 %
- CA Auxerrois : 22,5 %

Descriptif de l'opération :

Cet aménagement État comporte deux barreaux :

- une première section entre la RN6 et la RD 239 à 2 x 2 voies sur une longueur de 6,25 km ;

- une seconde section entre la RN151 et la RD 239 sur une longueur de 3,5 km avec une chaussée bi-directionnelle et une voie pour les véhicules lents.

Trois échangeurs seront prévus sur l'itinéraire (dénivelé à l'Est, à niveau à l'Ouest, à niveau en première phase puis dénivelé à terme avec la RD 239).

Le projet comprend un passage au-dessus de l'Yonne par l'intermédiaire d'un ouvrage d'art en courbe d'une longueur d'environ 200 m, accompagné d'ouvrages hydrauliques situés dans le lit majeur pour assurer la transparence hydraulique de la future infrastructure.

Avancement du dossier :

L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique a été signé le 11 avril 2012 et prorogé jusqu'au 11 avril 2022 (2 x 5 ans). La section départementale est DUPée dans les mêmes conditions.

Les études d'Avant-Projet ont été produites en juin 2014.

Le diagnostic archéologique est terminé avec des fouilles archéologiques à prévoir sur 2 sites.

Les études portent actuellement sur le niveau de conception détaillée.

Elles visent à préciser les contours du projet, en définir ses caractéristiques techniques et à préparer l'engagement des procédures environnementales ou archéologiques à partir de 2020 (sous réserve de disponibilités budgétaires).

Pour leur part, les procédures d'acquisitions foncières seront mises en œuvre sous la forme d'un remembrement avec inclusion d'emprises, le concours de la SAFER ayant été sollicité en vue de la constitution d'une réserve foncière.

L'aménagement foncier (AFAF) est réalisé sous maîtrise d'ouvrage CD89.

Cela constitue un point de vigilance dans la mesure où des rumeurs récentes font craindre que le Département ne puisse achever la procédure qui lui incombe avant le terme de la DUP.

Afin de faire un point précis, la DREAL a sollicité tout début janvier 2020 la direction des infrastructures du CD89 pour organiser dès que possible une réunion de travail.

Sur le volet conception, dans une logique d'optimisation de la réalisation de ce projet, un phasage transversal est en cours d'études pour permettre dans un premier temps la réalisation d'une chaussée bidirectionnelle, assurant la liaison entre la RN 6 et la RN 151, la fluidité de cet axe étant assurée au vu des études de trafic. La mise à 2 x 2 voies pourrait être ainsi programmée dans une seconde phase.

Un tel scénario a pour objectif de faciliter le financement du projet lors de la préparation de la prochaine contractualisation.

La DREAL travaille actuellement avec la maîtrise d'oeuvre SETEC ainsi qu'avec les services techniques du ministère à fiabiliser une estimation qui restera à un niveau élevé malgré le phasage mais qui peut varier sensiblement selon les dispositions constructives adoptées sur ce projet complexe (ouvrage d'art sur l'Yonne en particulier).

De ce fait, le calendrier prévisionnel pointe une finalisation du projet par notre prestataire début 2020.

Ces échéances sont compatibles avec une éventuelle inscription du projet dans la prochaine contractualisation.

En effet, le gouvernement a annoncé que l'exécution des opérations inscrites dans le volet mobilité de l'actuel CPER 2015-2020 était prolongée jusqu'en 2022, la programmation future sera définie ultérieurement dans le respect de la trajectoire budgétaire fixée par la loi d'orientation des mobilités (promulguée fin 2019).

