

RN85 - MISE EN SÉCURITÉ DE LA DESCENTE DE LAFFREY

**CRÉATION D'UN LIT D'ARRÊT D'URGENCE
ET PROTECTION DE LA FALAISE CONTRE
LES ÉBOULEMENTS**

2019 > 2023

DOSSIER DE PRESSE

DIR Méditerranée



SOMMAIRE



1	Un double impératif de sécurité	03
2	Les trois étapes de la mise en sécurité	04
3	Point sur l'avancement global du chantier	07
4	Quels impacts pour les usagers ?	08

La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée, maître d'ouvrage de cette opération, est un service du Ministère de la Transition Écologique. Elle est en charge de l'entretien, de l'exploitation et de la modernisation des routes nationales et autoroutes non concédées dans le quart Sud-Est de la France.

1

UN DOUBLE IMPÉRATIF DE SÉCURITÉ

La rampe de Laffrey est un tronçon de la route nationale 85 dite « route Napoléon » qui relie Cannes à Grenoble.

Située dans le département de l'Isère, entre les communes de Laffrey et de Vizille, la rampe est une route de type 2 x 1 voie, longue de 6,5 km.



Elle descend à flanc de falaise, avec une déclivité moyenne de 12 % dans sa partie inférieure et quelques segments à 16 et 18 %.

La descente se termine par un virage à 110° précédant le pont qui enjambe la Romanche, rivière qui marque l'entrée dans la commune de Vizille.

Plusieurs accidents, impliquant le plus souvent des cars dont les freins ont lâché, se sont produits au cours des dernières décennies.

En effet, plusieurs véhicules s'étant retrouvés en bas de la descente à des vitesses pouvant dépasser 100 km/h, ne sont pas parvenus à prendre le dernier virage avant le pont et ont échoué sur les terrains situés en contrebas.

Ainsi, les accidents de cars de 1973 (car de pèlerins belges, 43 morts), 1975 (car de pèlerins français, 29 morts) et 2007 (car de pèlerins polonais, 26 morts) ont été les plus meurtriers.

De surcroît, la route située à flanc de falaise fait face à des phénomènes de chutes de blocs qui peuvent mettre en danger la sécurité des usagers.

Le dernier éboulement d'importance a eu lieu en janvier 2015, sans conséquence – fort heureusement – sur les usagers, mais causant la fermeture de la RN85 pendant plusieurs semaines.

L'objectif de mise en sécurité est donc double : d'une part, éviter qu'un accident similaire à ceux observés ne se reproduise et, d'autre part, pallier au phénomène de chute de blocs de la falaise.

2

LES TROIS ETAPES DE LA MISE EN SÉCURITÉ

Consécutivement aux accidents des années 70, la descente a été interdite d'accès aux véhicules de plus de 7,5 tonnes et aux cars, par arrêtés préfectoraux de 1975 et 1979, sauf autorisation spéciale pour la desserte locale et régulière.

Toutefois, rien n'étant prévu pour empêcher physiquement cet accès aux véhicules non autorisés, de nombreuses infractions ont été constatées.

Pour remédier à cette situation, l'État a entrepris à compter de 2008 des travaux de mise en sécurité de la rampe qui ont été organisés en trois étapes comme suit :

PREMIÈRE ÉTAPE : Mise en place d'une aire de triage en amont de la descente, empêchant physiquement l'accès aux véhicules de plus de 2,6 mètres (correspondant à une limitation de tonnage à 7,5 tonnes).

Un portique à lamelles a été installé, en 2008, de sorte à ce que tout véhicule touchant ces dernières, soit informé de son incapacité à passer les portiques en dur disposés plus loin.

Le véhicule, non autorisé compte-tenu de son gabarit, est alors contraint d'emprunter un chemin alternatif le conduisant à faire demi-tour, sauf s'il dispose d'un badge délivré par la préfecture permettant l'ouverture d'une barrière ouvrant l'accès à la descente.



En complément, des panneaux de signalisation indiquent que l'accès est interdit aux véhicules de plus de 7,5 tonnes et qu'ils doivent emprunter un itinéraire de déviation balisé.

La DIR Méditerranée réalise actuellement des études en vue de moderniser cette aire de triage, des travaux étant prévus à l'horizon 2023.

2

LES TROIS ETAPES DE LA MISE EN SÉCURITÉ

DEUXIÈME ÉTAPE : renforcement du dispositif de retenue en bas de la descente par la construction d'une « glissière de sécurité » en béton, d'une hauteur d'1,5 mètres et d'une trentaine de mètres de long.

Réalisée en 2009 tout en bas de la descente, à l'extérieur de la dernière courbe, cette glissière est l'ultime dispositif destiné à empêcher les véhicules en détresse de franchir le pont situé en contrebas et dès lors protéger les habitations riveraines.



Cette solution de dernier recours permet notamment à un véhicule en perte de direction de redresser sa route pour regagner la chaussée – par un effet de rebondissement – ou de se coucher et éviter ainsi d'échouer par-delà le pont.



2

LES TROIS ETAPES DE LA MISE EN SÉCURITÉ

TROISIEME ÉTAPE : création du lit d'arrêt et protection de la falaise.

Les travaux permettant la création de cette voie de détresse sont entièrement financés par l'État, à hauteur de 3,98 millions d'euros. Ils ont débuté le 7 octobre 2019.

Ce nouvel ouvrage, qui sera situé en amont de la glissière de sécurité en béton, dans le dernier alignement droit de la pente, permettra de retenir les véhicules dont le système de freinage aura fait défaut.

Pour réaliser ce lit d'arrêt, des travaux de terrassement de la falaise ont été engagés dans la mesure où l'espace disponible aujourd'hui est insuffisant pour créer l'ouvrage.

Dès lors, la solution d'aménagement retenue consiste à :

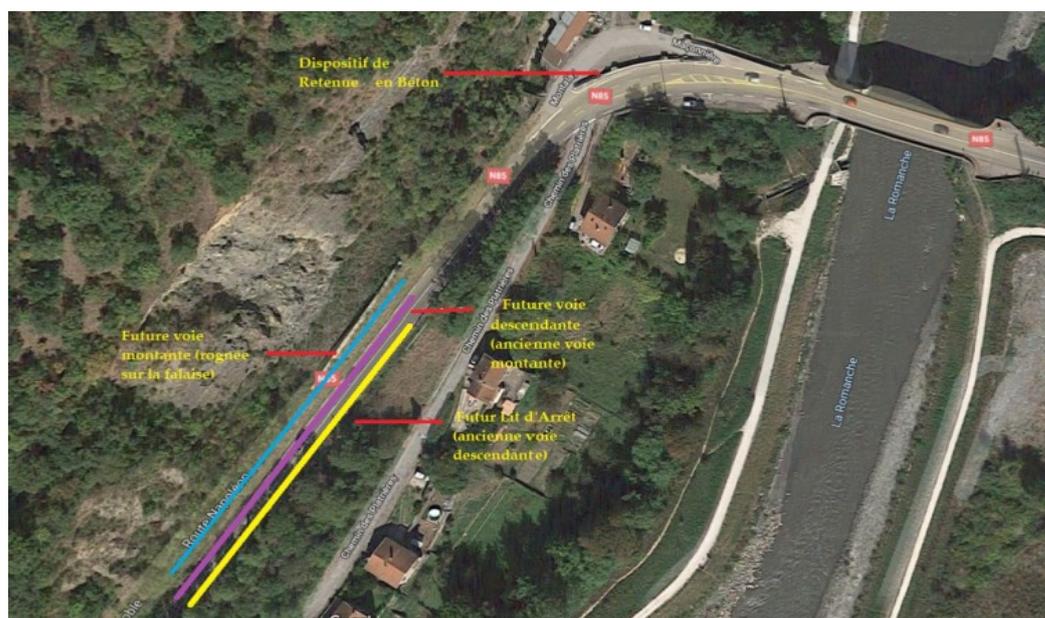
1. Décaler l'axe de la route vers la falaise.

Le pied de falaise a été terrassé afin de dégager une emprise suffisante à la réalisation d'une nouvelle voie montante.

La voie descendante prendra, quant à elle, la place de l'ancienne voie montante.

2. Installer le lit d'arrêt sur l'emprise de la voie descendante actuelle.

L'espace préalablement dégagé permettra la circulation à double sens lors de la mise en œuvre du lit d'arrêt.



Simultanément, des travaux de protection de falaise (pose de grillages, filets, écrans pare-bloc, mise en oeuvre d'ancrages) contre les éboulements rocheux ont été entrepris au droit de la zone où sera aménagée la voie de détresse.



3

POINT SUR L'AVANCEMENT GLOBAL DU CHANTIER



Octobre 2019 à Novembre 2021:

- > Dégagement d'emprise : débroussaillage, purges de sécurité, déboisement ;
- > Terrassement du pied de falaise ;
- > Protection de la falaise contre les chutes de blocs.

Les travaux de terrassement du pied de falaise et de mise en place des protections de falaise contre les éboulements étaient programmés d'octobre 2019 à l'été 2020. Néanmoins, un certain nombre d'aléas ont été rencontrés en cours de chantier, impliquant :

- une prolongation du délai des travaux jusqu'à la fin 2020 (aléa principal : covid 19 - impossibilité de lancer le chantier de protection de falaise au printemps 2020),
- la programmation de travaux complémentaires à l'automne 2021 nécessitant la passation d'un nouveau marché (aléa principal : découverte d'une masse rocheuse de 300m³ en surplomb du secteur à terrasser et pouvant être déstabilisée par ces terrassements, dont le traitement par minage nécessite une coupure de la RN85). Ces travaux complémentaires consistent, outre la purge de cette masse rocheuse, en la réalisation d'une paroi clouée en pied de talus et d'écrans pare-bloc supplémentaires non prévus au programme initial.



Masse rocheuse de 300m³ surplombante



Septembre 2022 à Novembre 2023 :

Travaux lancés après dévoiement des derniers réseaux et nécessitant une complète maîtrise foncière :

- > Travaux de terrassement et de chaussée ;
- > Assainissement pluvial ;
- > Mise en place des dispositifs de retenue.
 - Création du lit d'arrêt

4 QUELS IMPACTS POUR LES USAGERS ?

La RN85 sera maintenue ouverte à la circulation pendant ces travaux, excepté lors des travaux de minage de la masse rocheuse devant être excavée. En effet, cette masse (photo ci-dessous) se situe à proximité immédiate des voies de circulation.



Une coupure de la RN85 en bas de la descente sur 500 mètres est donc prévue sur 5 jours, sur la période du lundi 20 septembre 2021 à 6h au vendredi 24 septembre 2021 à 19h (repli possible du lundi 27 septembre 2021 au vendredi 1er octobre 2021 suivant avancement des études d'exécution).

Cette durée de fermeture a été réduite au maximum, des travaux de nuit étant programmés afin de la minimiser. La fermeture de la route permettra :

- de mettre en place un matelas de protection de la chaussée pour réceptionner les fragments de roche issus du minage ;
- de positionner une protection en blocs en béton entre le bord droit de la chaussée et le talus adjacent, afin d'empêcher la chute de débris rocheux vers le chemin des Patrières situé en contrebas ;
- de procéder au minage de la masse rocheuse ; préalablement, il sera procédé, si besoin, à l'évacuation de plusieurs maisons riveraines situées en contrebas ;
- enfin, de déblayer la route de l'ensemble des débris rocheux qui s'y seront accumulés.

Durant cette coupure, une déviation sera mise en place par la RD529 entre La Mure et Champs-sur-Drac (diffusion prévue d'un communiqué de presse avec schémas de déviation 7j avant mise en oeuvre).

Pour le reste des travaux :

De manière ponctuelle, des micro coupures de circulation pourront avoir lieu pour des travaux ciblés qui pourraient compromettre la sécurité des usagers (micro-minage). Par ailleurs, des périodes de circulation alternée sont prévues de manière régulière, avec, si besoin, la mise en oeuvre d'un alternat manuel aux heures de pointe.

Durant les travaux, la vitesse de circulation sera réduite à 30 km/h au droit du chantier.

Des informations plus précises sur les chantiers à venir et les conditions de circulation seront régulièrement publiées sur le site internet de la DIRMED :

<http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/>

La descente de Laffrey en quelques chiffres

- > **une descente à 12 % de pente moyenne**
- > **un trafic moyen de 5000 véhicules par jour et par sens sur l'axe**
- > **un accès physiquement empêché aux véhicules de plus de 2,6 mètres de hauteur visant les véhicules de plus de 7,5 tonnes et les bus**
- > **des travaux de sécurisation financés à 100 % par l'Etat**

SOYEZ PRUDENTS !

La DIR Méditerranée souhaite attirer l'attention des usagers sur l'importance de leur vigilance au volant :

- > **Rétrécissement des voies de circulation avec alternat et réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h.**
- > **Proximité de chantier et circulation de personnels et d'engins.**