

Communication

Conférence de presse
du 8 avril 2011

Dossier de presse

Eboulement sur la RN 85 à Chaudon-Norante



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Direction interdépartementale des routes nationales MEDITERRANEE
16 rue Bernard Dubois – 13001 Marseille
www.dirmed.fr

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Dossier de presse

Eboulement sur la RN 85 à Chaudon-Norante

SOMMAIRE

1. Les faits : un éboulement de 600 m³ le 2 avril 2011
2. Les mesures prises et les travaux effectués
3. Le constat actuel sur avis d'expert après les premiers travaux
4. Pourquoi ne peut-on pas rouvrir la route immédiatement
5. Les mesures à engager et les solutions envisagées
6. Les conséquences sur la circulation



I. Les faits : un éboulement de 600 m3 le 2 avril 2011

Le samedi 2 avril en début d'après-midi s'est produit un éboulement de 600 m3 de rochers sur la RN 85 au lieu-dit "Fontaine-de-la-Forge" sur la commune de Chaudon-Norante.

La route située entre la falaise et la voie de chemin de fer s'est ainsi trouvée complètement coupée à la circulation dans les 2 sens.

La route a été fermée pour permettre de dégager l'éboulement et de réaliser des travaux de mise en sécurité. Des déviations ont été mises en place.

* Pour les véhicules légers : localement entre Digne et Norante via le col du Corobin (RD 20)

* Pour les poids-lourds et les transports en commun : l'accès au col du Corobin étant interdit aux PL et transports en commun, ces derniers sont invités à emprunter toute autre voie de contournement et notamment les axes autoroutiers, A51 et A8

* Pour les trains : la liaison ferroviaire par les Chemins de fer de Provence est interrompue entre Barrême et Digne et un relais par minibus est organisé à partir de la gare de Barrême vers la gare de Digne.

II. Les mesures prises et les travaux effectués

Après une première intervention de la gendarmerie et des pompiers notamment pour vérifier qu'il n'y avait aucune victime, la DIR a directement entamé des travaux de déblaiement.

Dès le samedi, le personnel de permanence et le directeur adjoint de la DIR se sont rendus sur les lieux.

Si 600 m3 s'étaient répandus sur la chaussée, il en restait autant sur les redans à flanc de falaise. L'entreprise Cozzi est intervenue dès le samedi jusqu'à 21h et également le dimanche pour déblayer la route et faire tomber les blocs jugés dangereux. Le chantier a été stoppé le dimanche en début de nuit faute de pouvoir accéder en sécurité aux parties supérieures de la falaise.

Le lendemain, lundi, un expert du CETE Méditerranée s'est rendu sur les lieux pour une inspection détaillée. La visite a révélé de nouvelles instabilités importantes qu'il fallait absolument purger.

Une rampe d'accès aux parties supérieures de la falaise a été construite sur base notamment des matériaux tombés sur la RN 85, pour permettre ces nouveaux travaux.

Plus de 1000 m3 ont à nouveau été purgés entre le lundi 4 avril et le jeudi 7 avril.

Jeudi 7 avril, le passage de l'expert a mis en évidence de nouvelles instabilités plus en profondeur, nécessitant des travaux à la fois plus minutieux mais également « acrobatiques ».

III. Le constat actuel sur avis d'expert après les premiers travaux

A ce jour, les travaux de terrassement réalisés ont permis d'avoir une vision plus claire de la situation et des risques d'instabilité. L'expert du CETE a confirmé qu'il était encore nécessaire de purger une zone en partie droite de la falaise et s'étendant, dans la continuité de l'éboulement de samedi dernier, environ sur 70 m²; cette zone est constituée de blocs marno-calcaires de 0,5 à 1 m³ chacun, fissurés en face arrière et en partie basse (les désolidarisant ainsi de la falaise), présentant un angle de quelques degrés par rapport à la verticale mais côté route, augmentant d'autant le risque pour les usagers. En outre, ces blocs retiennent environ 50 à 80 m3 d'un mélange instable d'alluvions qui seraient nécessairement entraînés avec la chute des blocs. Il importe donc de les éliminer mais le chantier est délicat du fait de la difficulté d'accès et de l'instabilité, difficulté augmentée par la nature des matériels de terrassement à utiliser.

Au delà de ces risques importants, l'ensemble de la falaise nécessite d'être bloquée par un grillage pour se prémunir de toute autre chute, à l'instar des équipements en place avant l'éboulement.

Cependant, ces mesures ne réduiront pas à zéro le risque de chute de blocs. Il faut donc s'en prémunir et pour cela, l'expert du CETE fournira le 8 avril en milieu de journée à la DIRMED le premier dimensionnement d'un dispositif provisoire de protection à installer au niveau de la chaussée entre celle-ci et la falaise. Ce dimensionnement sera déterminant pour connaître la largeur disponible de chaussée potentiellement ré-ouvrable; il est envisagé en première approche d'installer des blocs de béton s'emboitant les uns dans les autres et sur une hauteur de 2 à 3 m.

IV. Pourquoi ne peut-on pas rouvrir la route immédiatement

- le risque de chute de blocs tel qu'évoqué ci-avant existe réellement et même si les quantités d'éboulement possible sont moindres que celles de samedi dernier, elles demeurent toujours très dangereuses pour les usagers;
- l'ensemble des travaux ne peut malheureusement pas être conduit de front: le déblaiement de la route ne peut intervenir que lorsque l'entreprise aura terminé les purges en partie haute (pour éviter un risque d'ensevelissement du personnel de l'entreprise); les travaux de pose de grillage ne peuvent commencer que lorsque l'ensemble des travaux de terrassement, y compris de déblaiement de la chaussée seront terminés (du fait des mêmes risques); il en va de même pour les travaux de sécurisation de la chaussée;
- compte tenu des risques pour le personnel des entreprises, les travaux sur falaise ne peuvent s'exécuter que de jour;
- les manoeuvres possibles des engins sont très limitées compte tenu des travaux sur falaise et de l'étroitesse de la zone au niveau de chaussée; elles diminuent d'autant le rendement de ces engins, augmentant ainsi les délais d'intervention;
- l'évacuation des déblais s'opère sur un site qui est à l'ouest de la zone et ne permet donc pas d'attaquer le chantier des deux côtés à la fois;
- il importe de sécuriser la route avant toute ré ouverture de la chaussée et le facteur météo doit être pris en compte.

V. Les mesures à engager : les solutions à court et moyen terme pour rétablir le plus rapidement possible la circulation

- les mesures immédiates pour une réouverture partielle et sécurisée

Les travaux à suivre consistent à :

- sécuriser un nouvel accès sur la deuxième berme pour permettre l'accès d'un nouveau matériel disposant d'un bras plus long ----> vendredi 8 avril
- réaliser à partir de ce nouvel accès les purges complémentaires -----> samedi 9 /dimanche 10 avril
- déblayer la chaussée (environ 2 500 à 3 000 m3) -----> lundi 11 avril
- mettre en place une protection sur la chaussée pour éviter la chute de blocs sur la chaussée ----> lundi 11/ mardi 12 avril
- remettre en place les dispositifs de retenue le long de la chaussée ----> mercredi 13 avril
- **remise en circulation d'une voie de chaussée par alternat à/c du mercredi 13 avril**

- installer un grillage sur l'ensemble de la falaise grâce à l'intervention d'une entreprise de travaux acrobatiques. Les alpinistes ne pourront intervenir qu'une fois les travaux de purge et de déblaiement de la chaussée terminés car ces 2 chantiers ne peuvent pas intervenir simultanément pour des raisons de sécurité. Ces travaux pourront toutefois se poursuivre après remise en circulation.

Ceci sous réserve de la conjugaison rassurante pour l'usager de la route des éléments suivants :

- il faut que l'expertise finale ne révèle pas de nouvelles instabilités
- que les blocs laissés en place soient bien fixés
- que le dispositif de protection soit performant
- que les conditions météo restent favorables

- o les mesures transitoires pour le rétablissement de la circulation

A l'achèvement des travaux de pose du grillage, et après une dernière expertise, la RN 85 pourrait être ré-ouverte dans les deux sens de circulation d'ici 2 semaines. Une surveillance accrue sera mise en place par les services de la DIRMED.

- o les mesures pérennes sur du moyen/long terme

Ces mesures sont à l'étude. Elles comporteront :

- la mise en place de barrières de protection renforcées
- la pose de clous pour « armer » la falaise
- le captage d'eau d'infiltration.

VI. Les conséquences sur la circulation

- o prolongation de la fermeture jusqu'au mercredi 13 avril
- o la mise en place d'un passage sous alternat à partir du 13 avril

Contacts Presse :

Préfecture :

Laurence Girault 04 92 36 72 10 / 06 89 81 70 96

DIR Méditerranée :

Florence Beauve 04 91 28 40 07 / 06 29 60 57 12

www.dirmed.fr

La DIR Méditerranée– Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (créée par décret du 16 mars 2006) est un service du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement .

Son réseau de 750 km traverse 9 départements du quart Sud-Est de la France.

Il est composé des routes nationales et des autoroutes non concédées (gratuites) de ce secteur.

600 agents travaillent en continu pour assurer l'entretien, le fonctionnement et l'aménagement de ce réseau routier national.

DIR

MEDITERRANEE

LE RÉSEAU DE LA DIR MÉDITERRANÉE

> carte



Plus d'informations sur www.dirmed.fr