

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 > 2021

DOSSIER DE PRESSE

DIR Méditerranée



SOMMAIRE



1	Un double impératif de sécurité	03
2	Les trois phases de la mise en sécurité	04
3	Le calendrier prévisionnel des travaux	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 et Solidaire. Elle est en charge de l'entretien et de l'exploitation 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 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 se sont échoués 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 conséquences – 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, proposer un aménagement routier empêchant qu'un accident similaire à ceux observés ne se reproduise et, d'autre part, remédier au phénomène de chute de blocs de la falaise.

2

LES TROIS PHASES 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.

L'accident du car polonais du 22 juillet 2007 a marqué un tournant puisque l'État s'est aussitôt engagé à réaliser les travaux nécessaires pour que ne se reproduise plus un tel accident.

Dans cette optique, les travaux de mise en sécurité de la rampe ont été organisés en trois phases.

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.

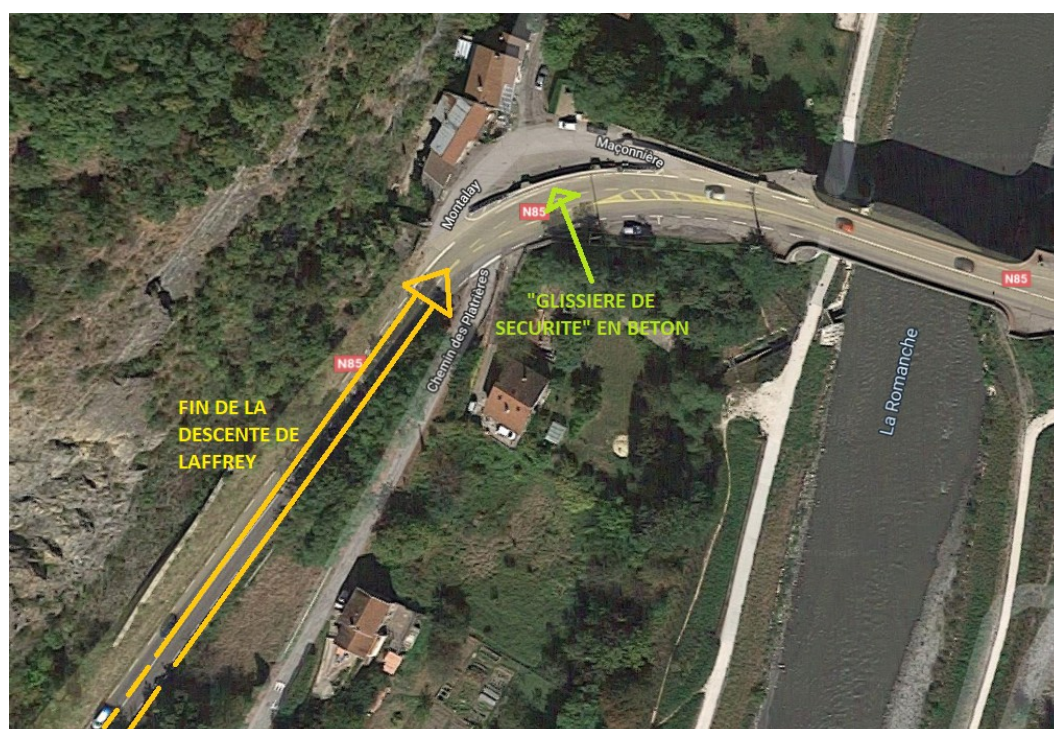
La DIR Méditerranée réalise à présent des études en vue d'optimiser cette aire de triage, des travaux étant prévus à l'horizon 2022.

2

LES TROIS PHASES 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 de la pente, cette glissière est l'ultime dispositif (*voir schéma page suivante*) 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 perdition de dévier 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 PHASES 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 3,6 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 vont avoir lieu dans la mesure où l'espace disponible aujourd'hui est insuffisant pour créer l'ouvrage.

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

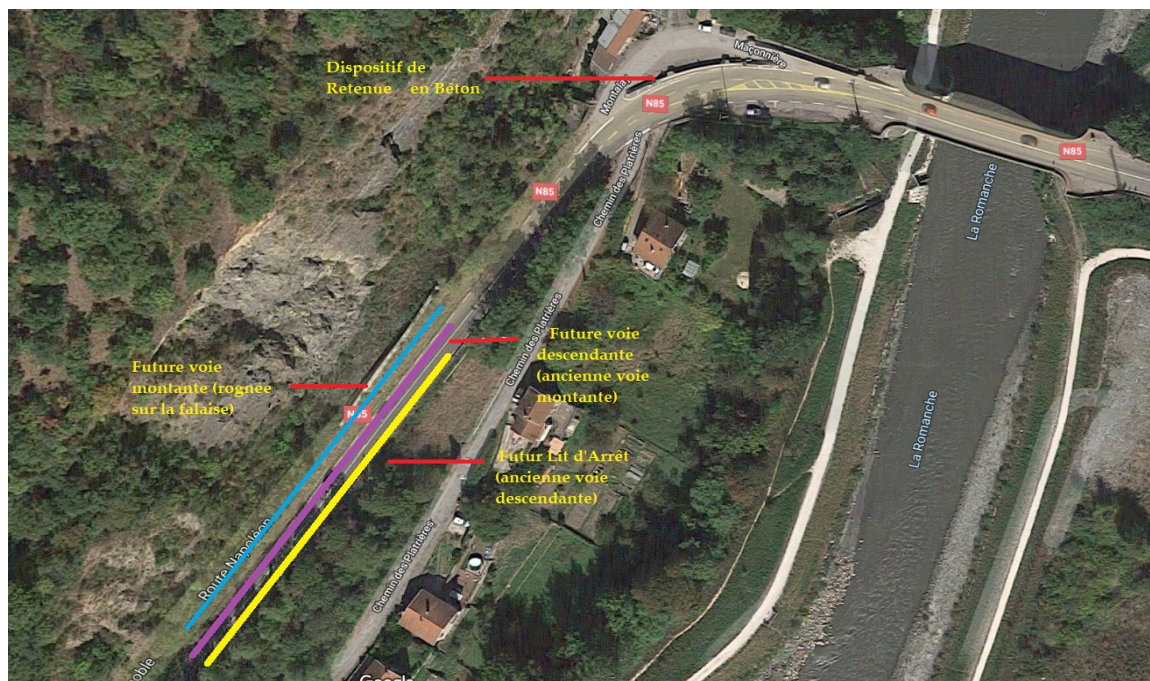
1. Décaler l'axe de la route vers la falaise.

Le pied de falaise va être 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, écran pare-bloc, mise en œuvre d'ancrages) contre les éboulements rocheux, seront réalisés au droit de la zone où sera aménagée la voie de détresse.



3

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX

2019			2020												2021											
octobre	novembre	décembre	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	

Terrassement et Protection de la falaise

Création du lit d'arrêt

Octobre 2019 → Juillet 2020 :

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

Septembre 2020 → Novembre 2021 :

- > Travaux 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.

De manière ponctuelle, des micro coupures de circulation pourront néanmoins avoir lieu pour des travaux ciblés qui pourraient compromettre la sécurité des usagers (microminage).

Des périodes de circulation alternée sont à prévoir de manière régulière avec, si besoin, la mise en œuvre d'un alternat manuel aux heures de pointe.

Durant les travaux, la vitesse de circulation sera réduite à 30 km/h autour du chantier et en période de circulation alternée.

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