

DOSSIER DE PRESSE | Juillet 2022

MISE EN SÉCURITÉ DE LA DESCENTE DE LAFFREY

RN 85 — NOTRE-DAME-DE-MESAGE

**CRÉATION D'UN LIT D'ARRÊT D'URGENCE ET
PROTECTION DE LA FALAISE CONTRE LES
ÉBOULEMENTS
2019 > 2023**



SOMMAIRE

1^{ÈRE} PARTIE

Un double impératif de sécurité

2^{ÈME} PARTIE

Les trois étapes de la mise en sécurité

3^{ÈME} PARTIE

Point sur l'avancement global du chantier

4^{ÈME} PARTIE

Quels impacts pour les usagers ?

La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED), maître d'ouvrage de cette opération, est un service du **Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires**.

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 Vizille, la rampe est une route bidirectionnelle 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, pallier le phénomène de chute de blocs de la falaise.

2

LES TROIS ÉTAPES 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 phases, 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 (par arrêté préfectoral de juillet 2008), 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.

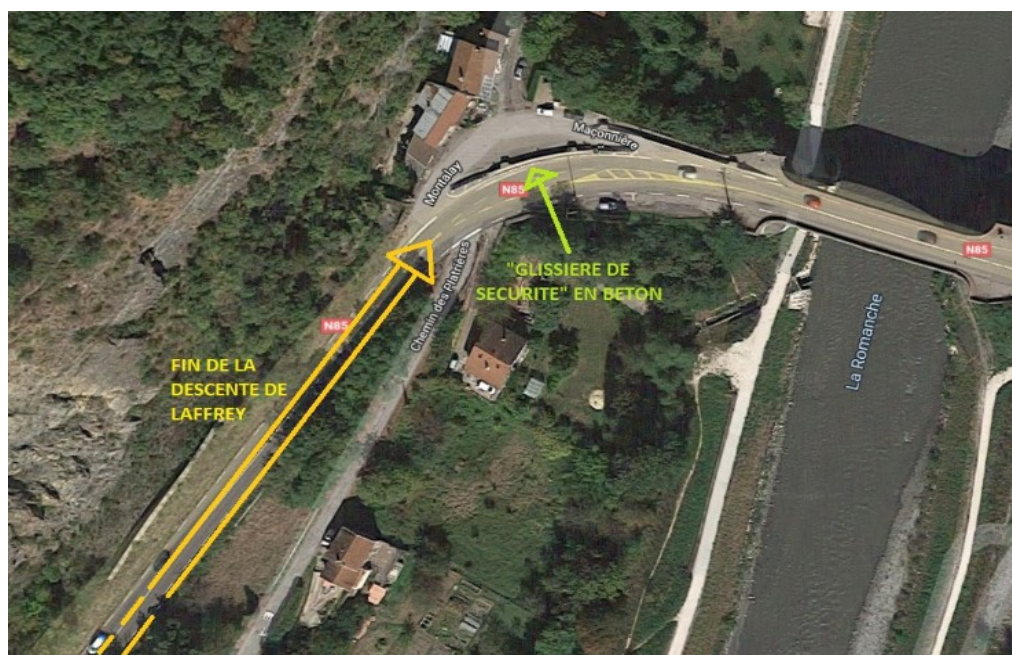


En complément, des panneaux de signalisation indiquent que l'accès est interdit aux véhicules de plus de 7,5 tonnes et qu'ils doivent emprunter un itinéraire de déviation balisé.

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

- **DEUXIEME 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 destiné à empêcher les véhicules dont les freins ont lâché 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 contrôle 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.



- **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 :

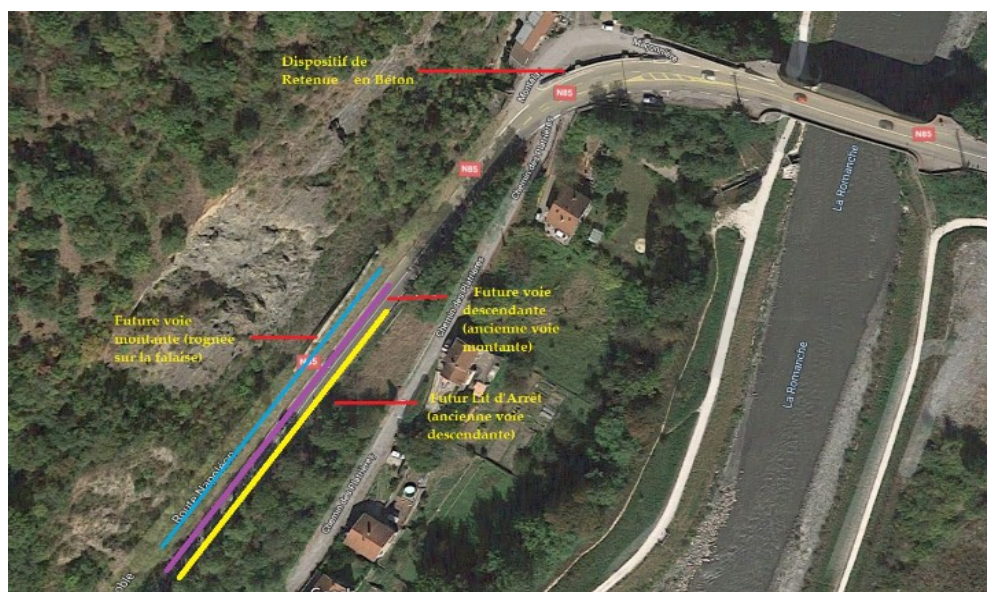
1. Décaler l'axe de la route vers la falaise.

Le pied de falaise est 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 sera revêtu et permettra la circulation alternée des véhicules 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, ont été réalisés au droit de la zone où sera aménagée la voie de détresse.



3

POINT SUR L'AVANCEMENT GLOBAL DU CHANTIER



Octobre 2019 → Novembre 2021 (**TRAVAUX TERMINES**) :

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

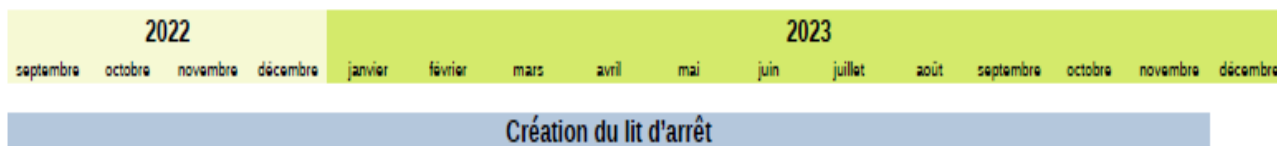
Les travaux de terrassement du pied de falaise et de mise en place des protections de falaise contre les éboulements étaient programmés d'octobre 2019 à l'été 2020. Néanmoins, un certain nombre d'aléas ont été rencontrés en cours de chantier, impliquant :

- 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 : traitement d'une masse rocheuse de 300m³ en surplomb du secteur pouvant être déstabilisée par les terrassements, dont le traitement par minage a nécessité une coupure de la RN85).



Masse rocheuse de 300m³ surplombante

Ces travaux préliminaires de terrassement de protection de falaise sont aujourd'hui terminés. La protection des usagers contre les chutes de blocs est donc grandement améliorée, et l'espace nécessaire à la création du lit d'arrêt est dégagé ce qui va permettre de mettre en place ce lit d'arrêt selon le planning ci-joint:



Septembre 2022 → Novembre 2023 (*TRAVAUX A VENIR*) :

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 globalement maintenue ouverte à la circulation pendant ces travaux .

Des coupures de nuit sont néanmoins à prévoir en fin de chantier pour la réalisation de la couche de roulement définitive.

Des périodes de circulation alternée sont prévues 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 au droit du chantier.

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

www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr

CONTACT PRESSE

DIR Méditerranée, 16 rue Antoine Zattara – 13 003 Marseille
Cellule communication : com.sg.dirmed@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04 86 94 68 20 / 83

www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr