



LE DÉPARTEMENT

GORGES DE L'ARLY- RD 1212 Un nouveau programme de sécurisation

DOSSIER de PRESSE



Vendredi 21 juin 2019

CONTACT PRESSE

Nacima Yakouben - 04 79 96 73 20 / 06 07 56 73 19 – nacima.yakouben@savoie.fr

Suite à l'éboulement de 8 000 m³ de roches dans le secteur des Cliets, le 9 février dernier, le Département de la Savoie a décidé d'engager un nouveau programme de sécurisation de la RD 1212 dans les gorges de l'Arly. À la place des deux galeries pare-blocs initialement prévues pour sécuriser ce secteur, un tunnel et un pont à l'aval vont être construits. 7 secteurs particulièrement exposés sur l'itinéraire entre Ugine et Flumet font d'ores et déjà l'objet de travaux de sécurisation complémentaires. Objectif du Département : permettre une ouverture la plus pérenne possible de la route fin novembre 2020.

Les gorges de l'Arly, et plus précisément le secteur des Cliets, sont placés sous haute surveillance depuis 2013. Depuis plus de 20 ans, des éboulements se produisent régulièrement dans cette zone réputée instable : 17 500 m³ de roches se sont déjà détachés de la falaise et 24 000 m³ de matériaux sont encore instables. Le dernier éboulement en date, de 8 000 m³, a enseveli la route le 9 février, endommageant fortement le tunnel au niveau de la voûte sur son extrémité amont, et détruisant la casquette métallique provisoire. Les mouvements du versant qui s'étaient accélérés depuis l'été 2018, combinés aux mauvaises conditions météorologiques, avaient contraint le Département à fermer la route le 8 février, la veille de l'incident.

Le nouveau programme de sécurisation des gorges de l'Arly

- Tunnel de 240 m de long et pont de 30 m
- 7 autres secteurs sécurisés + 26 murs de soutènement et 5 ponts
- 18 mois de travaux
- **Maître d'ouvrage :**
Département de la Savoie
- **Maître d'œuvre :**
 - pour le tunnel : groupement INGEROP/GEOS/ANTEA
 - pour les autres travaux : Département de la Savoie/Sage Ingénierie
- 5 à 6 équipes + 2 bureaux d'études tout l'été en simultané sur le chantier
- 4,4 M€ engagés en 2019 et 16,6 M€ en 2020 soit un montant total de 21 M€

▪ Les gorges de l'Arly, quand la nature reprend ses droits...

La RD 1212 qui serpente dans les gorges de l'Arly depuis la fin du 19^e siècle est un trait d'union entre la Savoie et la Haute-Savoie. Ce lieu de passage très fréquenté est soumis aux aléas climatiques et naturels. Les gorges sont taillées dans des formations rocheuses instables constituées de nombreuses failles dans lesquelles l'eau s'infiltré. La roche subit ainsi des variations de volume importantes provoquant son éclatement. Ce phénomène géologique est amplifié par le gel en période hivernale mais aussi par les épisodes de crues de l'Arly qui viennent fragiliser le pied du versant. Pour anticiper les éboulements, un théodolite, **dispositif de surveillance quotidienne**, est en place sur le site. Il s'agit d'une visée, par laser, de cibles placées dans la falaise, capable de détecter leur mouvement et leur vitesse de déplacement.

▪ Des programmes de sécurisation réussis

Le premier grand ouvrage de sécurisation a été réalisé dans le secteur de Moulin Ravier au début des années 1960. Suite à un glissement de terrain qui avait emporté un pont et un barrage, une grande digue a été créée ainsi qu'un barrage afin de réduire, en cas de crues, la vitesse de l'Arly et protéger la route des inondations. Depuis, les travaux de sécurisation se sont multipliés. Ceux réalisés ces 20 dernières années ont occasionné entre 2 et 6 mois de coupures de circulation sur la RD 1212. En moyenne, depuis 2006, le Département investit 2 M€ par an pour la sécurisation de cette route.

▪ Un nouveau programme de sécurisation suite au dernier éboulement

Le programme initial, planifié de 2019 à 2022 pour un montant de 8 à 10 M€, prévoyait des terrassements importants pour purger le versant, des travaux de sécurisation en falaise et la construction de 2 galeries pare-blocs sur environ 100 m. Ce plan n'est plus à l'ordre du jour car la zone est devenue trop instable pour garantir la sécurité des hommes intervenant sur le chantier et la pérennité des travaux engagés ; les volumes des matériaux en mouvement laissant, en effet, présager d'autres éboulements conséquents à court et moyen terme.

Deux autres options, non réalistes, ont été écartées.

La mise en souterrain des 10 kilomètres à risque, sous réserve de sa faisabilité technique, a été estimée à 1 milliard d'€ d'investissement auquel s'ajouteraient chaque année 5 millions d'€ de coût d'exploitation.

La construction d'un viaduc dans le lit de l'Arly, outre son coût estimé à 500 millions d'€, a mis en évidence le risque que l'ouvrage soit lui aussi endommagé par les éboulements.

Il faut également souligner qu'aucune alternative réaliste n'est possible à cet itinéraire de fond de gorges pour assurer la liaison économique entre les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie.

Au final, le scénario retenu par le Département s'appuie sur une solution technique plus adaptée au contexte géologique, avec des postes de travail situés en dehors des principales zones à risque, et des délais maîtrisables pour une réouverture de l'axe routier à l'hiver 2020.

Le programme retenu prévoit :

- la construction **d'un pont de 30 m** à l'aval en franchissement de l'Arly pour rattraper le tracé de la chaussée actuelle ;
- et le percement **d'un tunnel d'environ 240 m** dont la tête amont est positionnée dans l'axe du pont, et la tête aval décalée par rapport à l'axe de la route actuelle.

Après les études et sondages de reconnaissance puis le choix de la maîtrise d'œuvre et la phase de sécurisation du chantier, les travaux préparatoires démarrent cet été.

La pose du pont doit démarrer au cours du dernier trimestre 2019 et le percement du tunnel est programmé au début du 2^e trimestre 2020.



En complément, le Département a d'ores et déjà engagé la **sécurisation de 7 autres secteurs particulièrement exposés** : Mongombert, Les Fourches, 2 secteurs à l'amont des 3 voies, Culdechien, Panissière et Les Rafforts. Des travaux de **réparation** et de **maintenance** seront également réalisés sur **26 murs** et **5 ponts** ainsi que le renforcement de la digue de Moulin Ravier, le confortement de sa canalisation de dérivation et des travaux ponctuels d'amélioration des itinéraires de déviation sur la RD 109 et RD 71.
Objectif : fin du chantier et réouverture de la RD 1212 à la circulation fin novembre 2020.

▪ **Coût de l'opération : 21 M€ dont 4,4M€ inscrits au budget départemental 2019**

Tunnel = 15 M€

Pont = 1,6 M€

Sécurisation de 7 secteurs des gorges = 1,5 M€

Travaux sur murs de soutènement et ponts = 1 M€

Digue de Moulin Ravier = 1 M€

Travaux sur les RD 109 et RD 71 = 500 000€

Études = 400 000€

Pour financer ces travaux, le Département a sollicité l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de la Haute-Savoie ; les demandes de subvention sont en cours.