



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE

*Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Auvergne*

Le xx octobre 2011

Communiqué de presse

RN 88 - Contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay Reprise des travaux de la tranchée couverte d'Ours-Mons

Le chantier interrompu par un glissement de terrain

Les travaux de construction de la tranchée couverte entre Ours et Mons débutés fin mars dernier, ont été interrompus suite à un glissement de terrain qui s'est produit au droit de l'ouvrage le samedi 7 mai 2011.

Ce glissement de terrain a causé principalement des dégâts sur la voie communale qui relie les quartiers d'Ours et de Mons, sur un garage situé à proximité immédiate et sur un terrain cultivé.



11 mai 2011 : Vue d'ensemble du glissement © Photec

Immédiatement, toutes les mesures de sécurité ont été prises

Dès la fin d'après-midi de l'événement et durant les jours suivants, le Maître d'Ouvrage (DREAL Auvergne), le Maître d'Œuvre (DIR Massif Central/SIR du Puy-en-Velay) et les entreprises (groupement Eiffage/Forézienne) ont mis en œuvre toutes les mesures d'urgence destinées à sécuriser le chantier ; notamment à stabiliser les terrains en amenant des matériaux pour réaliser une butée provisoire en pied de glissement. Les services techniques municipaux et les gestionnaires de réseaux sont également intervenus très rapidement.

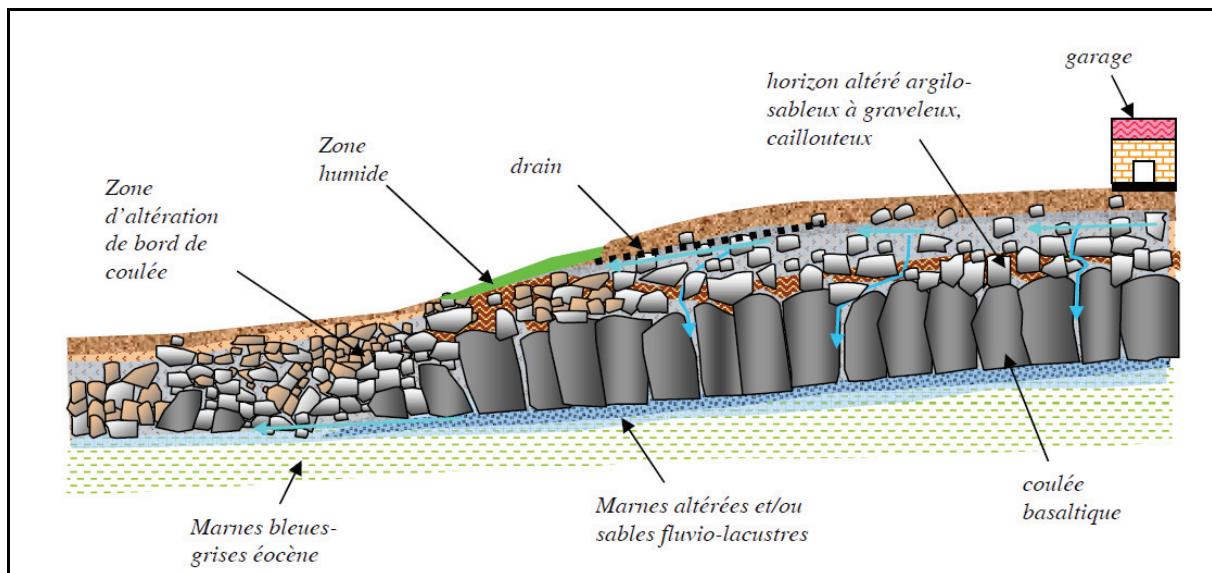
Par mesure de précaution, trois habitations riveraines ont été évacuées et les familles ont bénéficié d'un relogement et d'un accompagnement dans les démarches de prise en compte des préjudices subis. Deux d'entre elles ont pu réintégrer leur logement dès la fin juillet. La troisième famille, plus impactée par le glissement, a été relogée pour 8 mois à Brives-Charensac dans une maison appartenant à l'État, et vouée à terme à démolition.

Enfin, une nouvelle déviation de la voie communale, permettant de relier le quartier de Mons, a été aménagée moins de deux semaines plus tard.

Identification des causes et détermination des solutions techniques

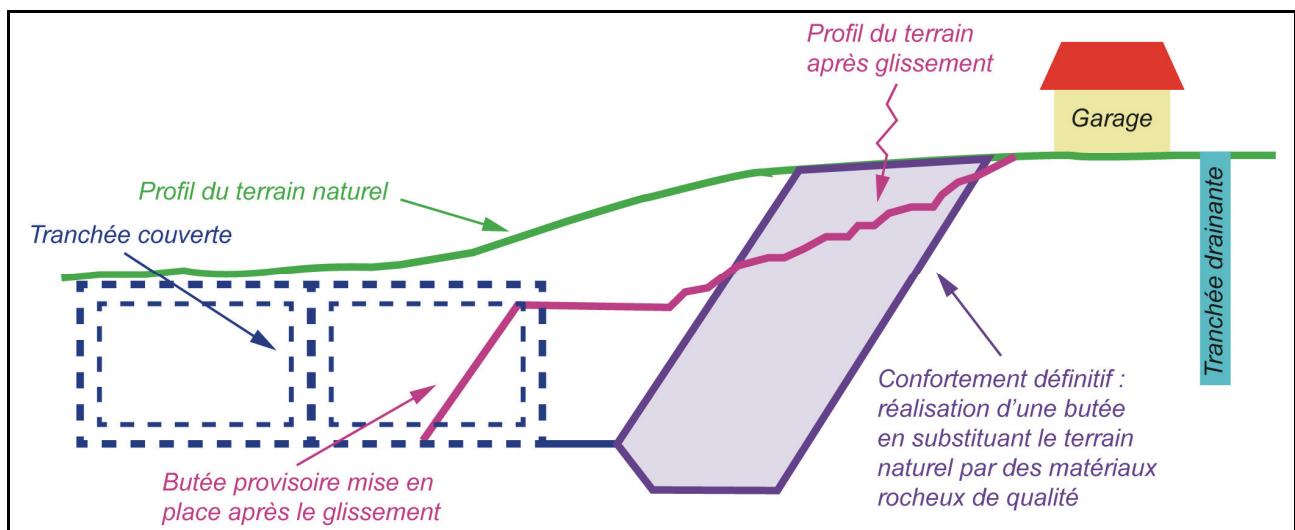
Dès le 8 mai, l'Etat a engagé une expertise géotechnique destinée à identifier les causes de ce glissement de terrain relativement exceptionnel dans le domaine de la construction d'une infrastructure. Ainsi, un diagnostic précis du contexte géologique, géotechnique et hydrogéologique a été mené de juin à août 2011. Indispensables pour établir de façon irréfutable les causes du glissement de terrain et déboucher sur des solutions de reprise des travaux dans des conditions de sécurité et de pérennité de l'ouvrage, ces études ont été réalisées par le CETE/Laboratoire de Clermont-Ferrand en liaison avec le Maître d'Œuvre et les entreprises mandatées.

Elles ont permis de déterminer que l'événement est lié à la présence de très anciens glissements de terrains dits « paléo-glissements », difficilement détectables, et de venues d'eaux importantes malgré la faible pluviométrie constatée en début d'année.



Coupe schématique des écoulements souterrains © CETE

Les études ont également permis d'aboutir à une solution dite de « confortement », c'est-à-dire de consolidation du terrain en remplaçant une partie des matériaux existants par la construction d'une butée définitive en remblai, réalisée à l'aide de matériaux rocheux provenant de carrières locales. Préalablement aux travaux de confortement, les équipes réaliseront une tranchée drainante en amont de l'ouvrage, destinée à drainer les écoulements d'eau afin renforcer les conditions de sécurité sur le chantier. Enfin, compte tenu de la qualité des sols, ces études ont conduit à renforcer la structure de l'ouvrage.



Coupe schématique de la solution technique mise en œuvre

Conséquences sur le chantier

Le glissement de terrain a entraîné un retard de plus de 6 mois sur cette réalisation, reportant la mise en service de l'ensemble du contournement au 2^{ème} semestre 2014. L'impact financier du glissement et de ses conséquences ne nécessite pas de réévaluer le montant de l'opération car il entre dans le cadre des marges prévues pour aléas de chantier. Le chantier sera poursuivi en maintenant l'intégralité des budgets consacrés à l'insertion du projet dans son environnement (protections phoniques, aménagements paysagers...).

Reprise des travaux début novembre

Le chantier reprendra début novembre avec la mise en œuvre des travaux de confortement, phase qui s'achèvera en janvier 2012 pour laisser place au chantier de construction de la tranchée couverte.

Pour mémoire, les travaux consistent à construire une tranchée couverte, un ouvrage enterré long de 150m, dont l'objectif est de limiter l'impact du projet au niveau des quartiers d'Ours et de Mons.

Le modelage paysager de la couverture permettra d'intégrer l'ouvrage dans son environnement.



Image virtuelle de la tranchée couverte à la fin des travaux © DREAL Auvergne

L'environnement au cœur du projet

Comme pour tous les chantiers du contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay, une attention particulière est portée à l'environnement. Les entreprises mandatées par la DREAL Auvergne sont soumises à l'application d'un Plan de respect de l'environnement (PRE) suivi et contrôlé par un expert indépendant.

Ainsi, pendant toute la durée du chantier :

- le ruisseau du Farnier est provisoirement dévié afin d'éviter tout impact des travaux sur ce cours d'eau de 1^{ère} catégorie ;
- des bassins d'assainissement dotés de filtres à paille recueillent les eaux issues du chantier pour les traiter par décantation avant leur rejet dans le milieu naturel.

Le tranchée couverte Ours-Mons

Caractéristiques de l'ouvrage :

- Dimension de l'ouvrage : 150 m de long
- Modelage paysager de l'ouvrage

Caractéristiques du chantier :

- Entreprises mandatées : Groupement EIFFAGE TP (mandataire) / Forézienne (cotraitant terrassement) / SDRTP (cotraitant déplacements de réseaux)
- Montant du marché : 7 128 490,45 €TTC

Le Contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay

Maître d'ouvrage : État DREAL Auvergne / Service Maîtrise d'Ouvrage

Maître d'œuvre : DIR Massif Central / Service Ingénierie Routière du Puy

Gestionnaire de la RN 88 : DIR Massif Central District Centre

Coût de l'opération : 172,1 M€

Financement :

- **84 M€** au titre du **Contrat de Plan Etat/Région (CPER) 2000/2006** :

- Etat : 55%
 - Collectivités : Région = 20,44% ; Département = 20,44% ; Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay = 4,12%

- **88,1 M€** au titre du **Programme de Modernisation des Itinéraires du réseau routier national en Auvergne (PdMI) 2009/2014** :

- Etat : 89%
 - Collectivités : Département = 6,8% ; Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay = 4,2%

A sa mise en service, le Contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay offrira plus de fluidité, plus de sécurité et plus de confort aux habitants de l'agglomération du Puy-en-Velay.

Pour plus d'information : www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr (rubrique « Infrastructures routières nationales »)

Contact presse DREAL Auvergne :

Stéphane ROUX

Adjoint au chef du SMO

04.73.43.15.87

stephane.roux@developpement-durable.gouv.fr