

## ÉDITO

Le chantier de déviation de la RN90 en rive gauche de l'Isère, démarré en mars 2013, se poursuit à un rythme satisfaisant. Après la réalisation des parois, des terrassements et des merlons de protection, la future voie prend forme grâce à la mise en place des deux viaducs et à la construction partielle des remblais de routiers, appelés « massifs en sols renforcés ».

Pour mieux comprendre les techniques mises en œuvre par les entreprises, cette 7<sup>ème</sup> lettre d'information présente en image la réalisation de ces deux étapes clés du déroulement du chantier.

Bonne lecture,

**Françoise NOARS**  
Directrice de la DREAL  
Auvergne-Rhône-Alpes



## LA DÉVIATION DE LA RN90 EN RIVE GAUCHE PREND FORME !

Aujourd'hui, la plateforme routière de la future RN90 se distingue très nettement, notamment côté Pomblière-Saint-Marcel.



La future plate-forme routière se dessine dans le prolongement du viaduc amont, le long du mur de soutènement et en contrebas des merlons de protection enherbés, visibles en pied de falaise.

Les massifs en sol renforcé, qui forment la base de la plateforme routière, ont été réalisés entre le pont carrier et le viaduc amont.

Ils permettent d'ores et déjà d'avoir un aperçu du niveau final de la future voie, longée par les murs de soutènement et surplombée par les merlons de protection enherbés.

La construction des massifs en sol renforcé se poursuivra en 2016, à l'aval du pont carrier.

## ZOOM SUR... les massifs en sol renforcé

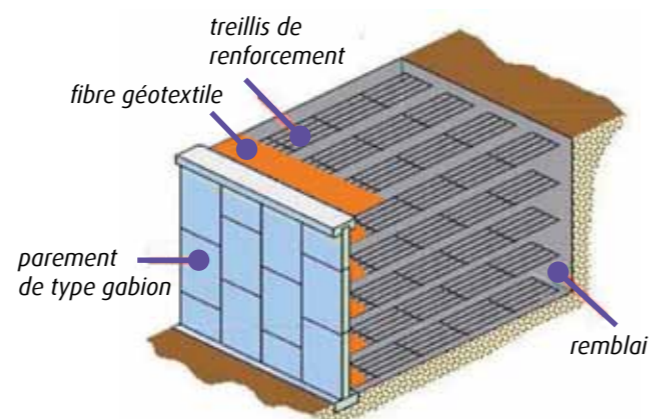
Les massifs en sol renforcé permettent de **consolider le terrain qui accueillera la future RN90** tout en protégeant la voie d'entretien située en contre-bas.

Ils se composent de plusieurs éléments :

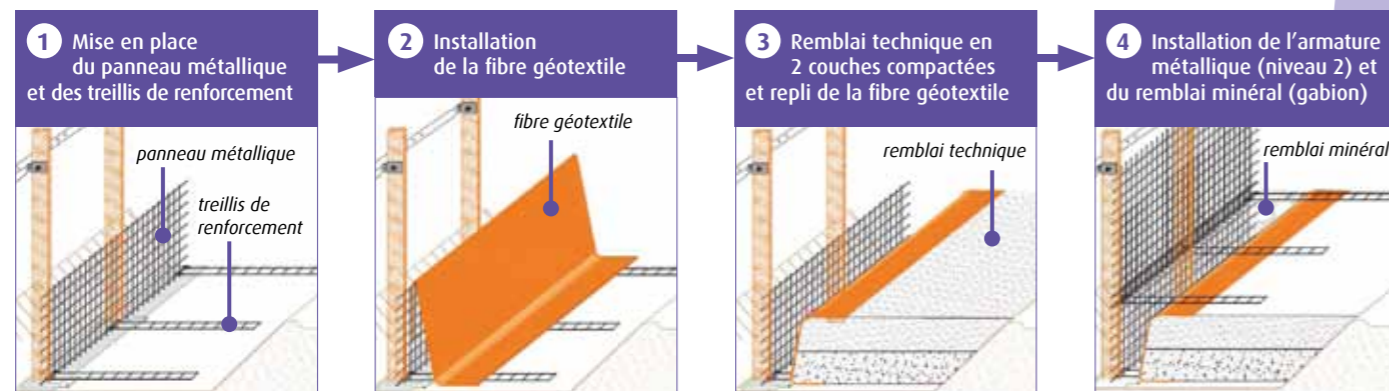
- **un treillis de renforcement** pour maintenir les terrains et assurer leur stabilité.
- **un remblai dit « technique »** : les matériaux utilisés disposent de caractéristiques mécaniques et granulométriques spécifiques et répondent aux exigences techniques liées à la construction d'une route nationale.
- **une fibre géotextile et un système de drainage** pour assurer la pérennité des massifs en évitant les infiltrations d'eau et de toutes particules indésirables à l'intérieur du remblai.
- **un parement minéral de type gabion** qui recouvrira la fibre géotextile pour rendre l'ouvrage esthétique.



Au premier plan, les massifs en sol renforcé en cours de construction



La construction des massifs en sol renforcé s'effectue en plusieurs étapes :



Le massif en sol renforcé situé en amont, côté Saint-Marcel, est déjà terminé. Il a nécessité 2400 m<sup>2</sup> de parement minéral.

Les travaux du second massif débuteront en 2016, dès que le tablier du viaduc aval sera achevé.

Retour à la phase 2 puis répétition des différentes étapes jusqu'à atteindre la hauteur souhaitée pour chacun des tronçons qui composent le massif en sol renforcé.

massif en sol renforcé  
enrochements mur de soutènement



### Info +

Le remblai technique et les pierres à gabion des massifs en sol renforcé sont élaborés à partir de **matériaux locaux** en provenance de la carrière CLARAZ EYNARD.

Caractéristiques des deux massifs en sol renforcé :  
 • 800 m de long  
 • 2 m à 7,50 m de hauteur

## RETOUR EN IMAGES SUR LA CONSTRUCTION DES VIADUCS

ÉTAPE 1

LIVRAISON DES ÉLÉMENTS MÉTALLIQUES SUR SITE ET ASSEMBLAGE DES POUTRES ET ENTRETOISES



ÉTAPE 2

ASSEMBLAGE ET SOUDURES DES TRONÇONS



### Rappel

Les poutres et entretoises forment des tronçons qui, assemblés, constituent la charpente métallique du tablier.

ÉTAPE 3

MISE EN PLACE DE L'AVANT-BEC ET LANÇAGE DE LA CHARPENTE MÉTALLIQUE DU TABLIER



ÉTAPE 4

COFFRAGE, FERRAILLAGE ET BÉTONNAGE DU TABLIER



### Et après ?

De nombreuses étapes doivent encore être franchies avant de pouvoir circuler sur les viaducs : étanchéité, enrobés définitifs, équipements de sécurité et de signalisation...

## PLANNING

### Que va-t-il se passer en 2016 ?

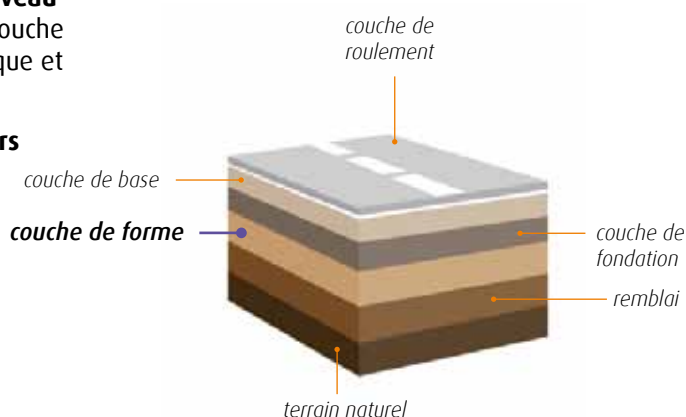
Pour permettre la mise en service de la future RN90 d'ici fin 2017, les équipes du chantier travailleront sur plusieurs fronts durant l'année 2016.

Elles devront notamment :

- **terminer les deux viaducs** et installer leurs équipements de sécurité ;
- **poursuivre la réalisation des massifs en sol renforcé** ;
- **réaliser la couche de forme** qui constituera le socle de la future plate-forme routière et garantira la résistance de la chaussée ;
- **commencer l'installation des parements architecturés au niveau des murs de soutènement**. Ces éléments viendront recouvrir la couche de béton projeté pour rendre le mur de soutènement plus esthétique et favoriser l'intégration de l'infrastructure dans son environnement ;
- **déconstruire le pont carrier pour mettre en place les derniers enrochements** sur 40 mètres environ.



Le viaduc aval, côté Moûtiers, avant l'étape de coffrage/ferraillage/bétonnage du tablier



Le pont carrier avant sa déconstruction en avril 2016



Itinéraire de déviation d'urgence via le pont carrier suite à l'éboulement survenu à la Saulcette en 2015.

## LE PONT CARRIER DÉCONSTRUIT !

La déconstruction du pont carrier a été réalisée du 4 au 8 avril 2016. Jusque-là, le pont carrier avait été maintenu pour conserver une déviation d'urgence en cas de coupure de la RN90 entre les falaises de Montgalgan et le secteur de la Saulcette. Grâce à cela, la circulation n'a pas été interrompue après l'éboulement survenu en avril 2015 au niveau de la Saulcette.

Désormais, le viaduc aval (côté Moûtiers) permet d'assurer cette fonction.

Envoyez-nous vos questions par courriel  
[rn90montgalgan@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn90montgalgan@developpement-durable.gouv.fr)

Et pour plus d'informations,  
rendez-vous sur  
[www.rn90montgalgan.fr](http://www.rn90montgalgan.fr)



### CONTACT

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes  
69509 Lyon Cedex 03