

Glissement du Pas de l'Ours

Rétablissement de l'accès au Haut
Guil par la RD 947

REUNION PUBLIQUE

9 février 2018



Hautes-Alpes
le département

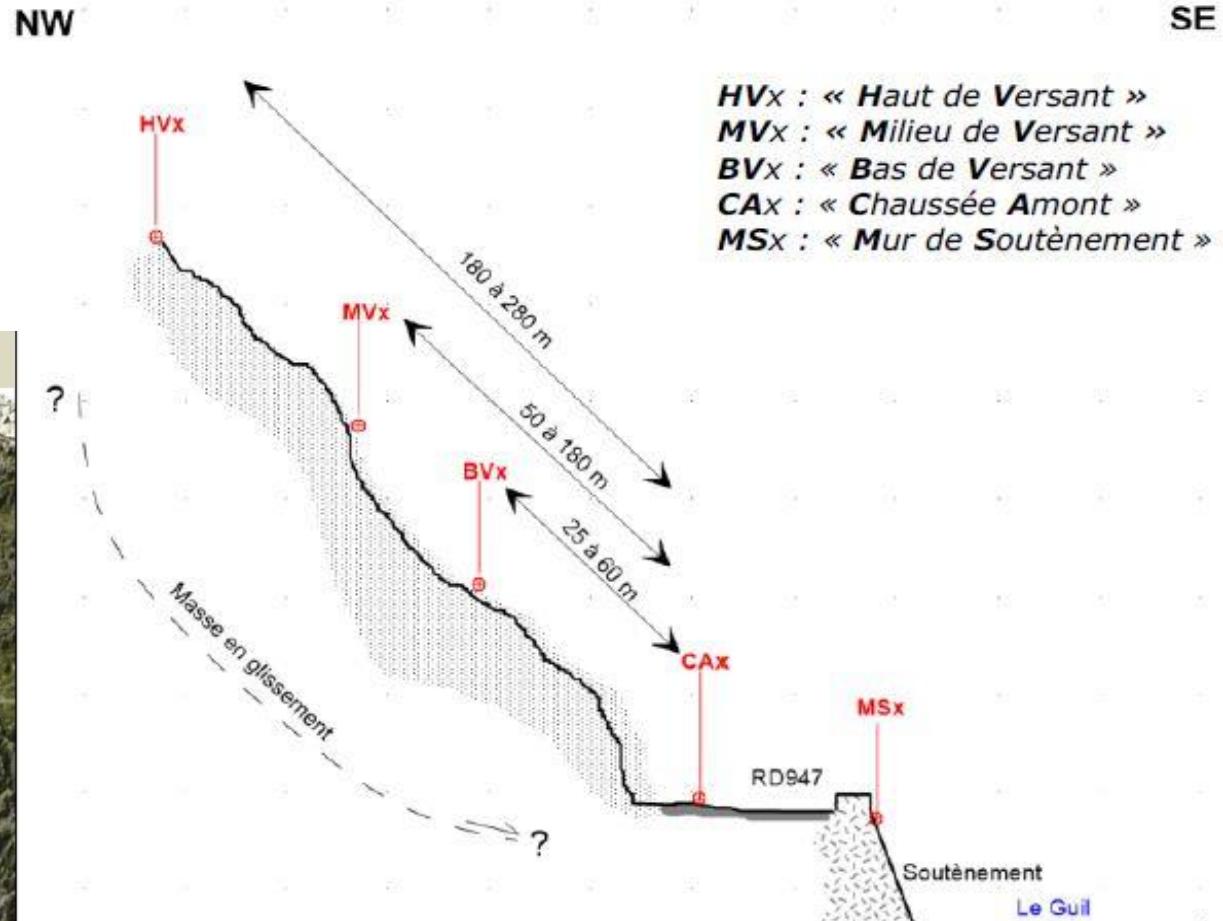
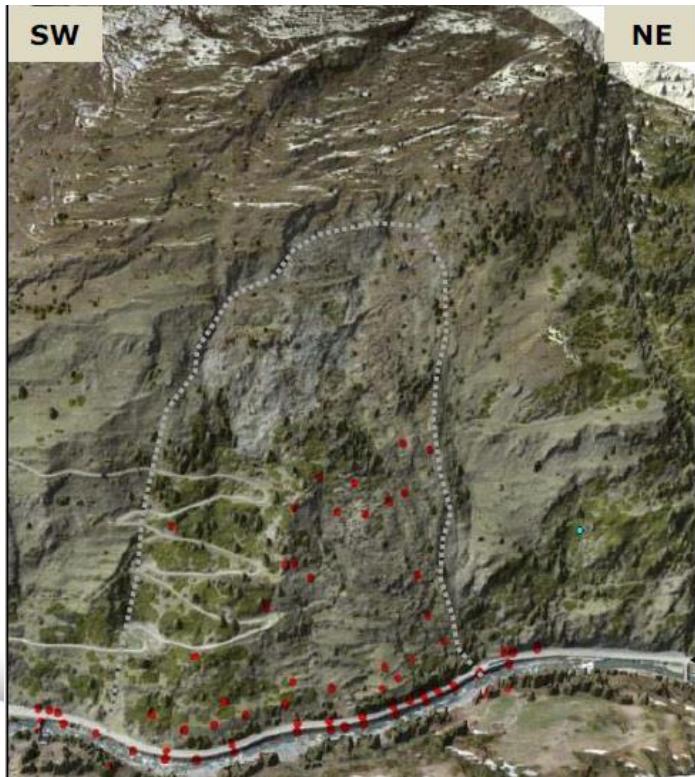
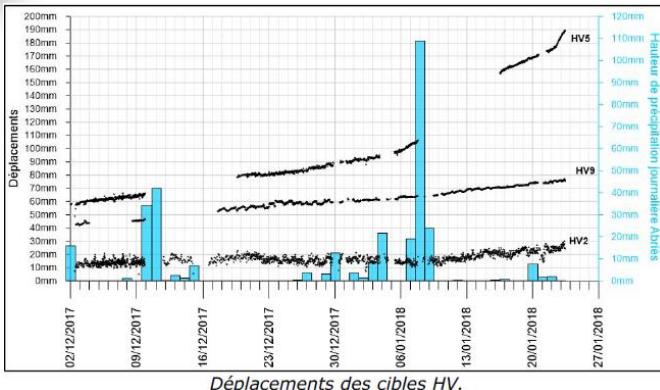
Sommaire

- Le glissement
- Engagements financiers
- Qui fait quoi ?
- Objectifs de rétablissement de la RD 947
- La solution retenue
- Les solutions étudiées non retenues

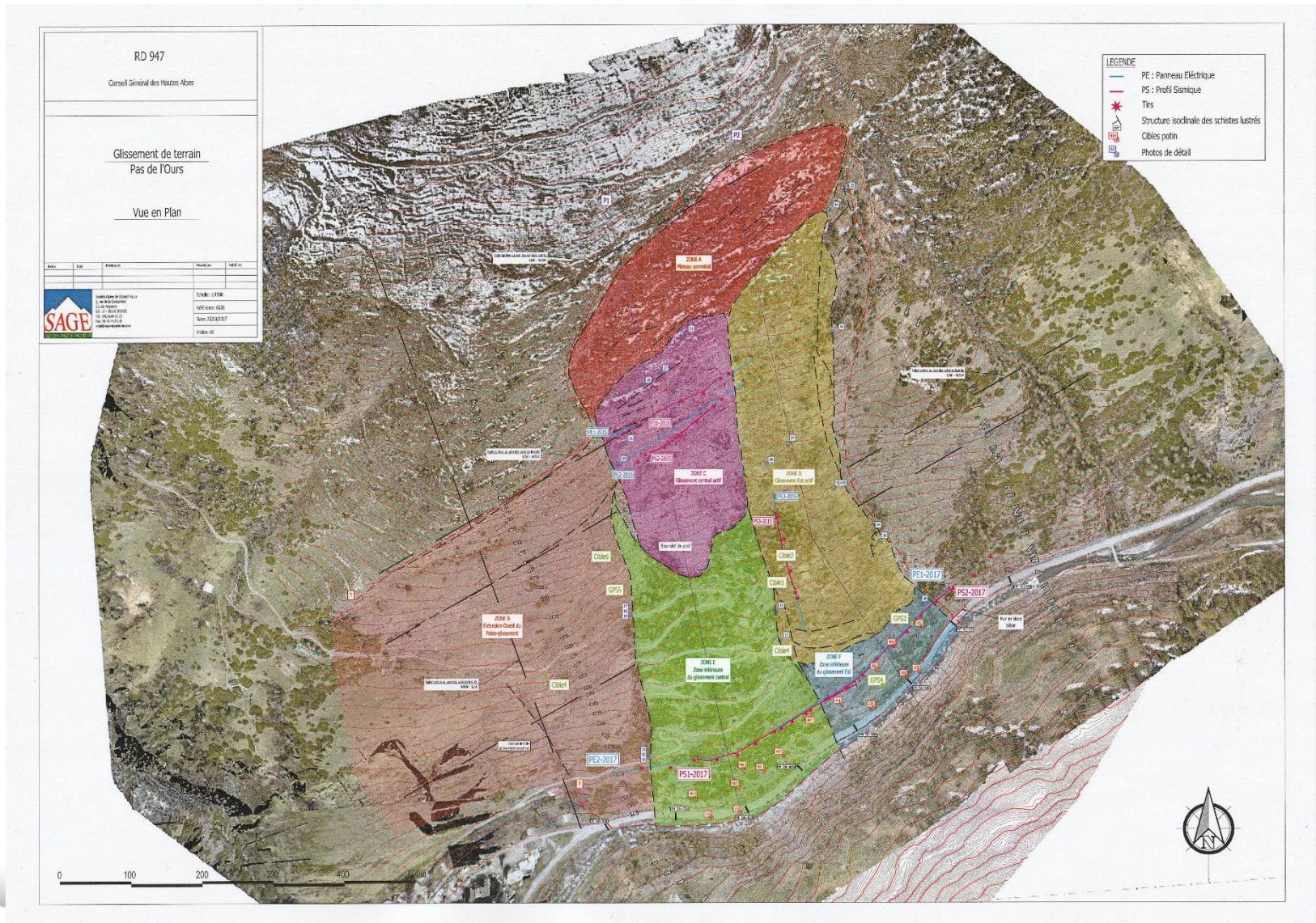
Le Pas de l'Ours : un glissement de grande ampleur avec un mécanisme complexe

- 8 à 9 millions de m³ de matériaux potentiellement mobilisables
- Plusieurs compartiments imbriqués qui affectent, avec des évolutions différentes, environ 600 m de RD 947:
 - Une partie « ancienne » côte Aiguilles
 - Une partie centrale plus ou moins active
 - Une partie très active au-dessus des blocs béton
- Lien évident entre les précipitations et les vitesses de glissement

Le Pas de l'Ours : un glissement de grande ampleur avec un mécanisme complexe



Le Pas de l'Ours : un glissement de grande ampleur avec un mécanisme complexe



Le Pas de l'Ours : un glissement de grande ampleur avec un mécanisme complexe



=> la RD 947 est en sursis

L'engagement financier déjà réalisé en 2017 par le Département

Le Département a réalisé les actions suivantes :

- Sécurisation immédiate RD 947 : 150 k€
- Création piste de secours : 800 k€
- Instrumentation et surveillance glissement pour poursuivre l'exploitation de la RD 947 : 150 k€ + 10 k€ / mois depuis septembre 2017
- Étude rétablissement pérenne RD 947 : 350 k€

QUI FAIT QUOI ?

- Rétablissement routier : le Département
- Gestion du Guil : Com Com avec le soutien de l'Etat et peut-être de la Région
- Un comité de coordination :
Etat / Département / Com Com / Communes

Objectifs pour la RD 947

Rétablir la circulation générale de manière
fiable et durable

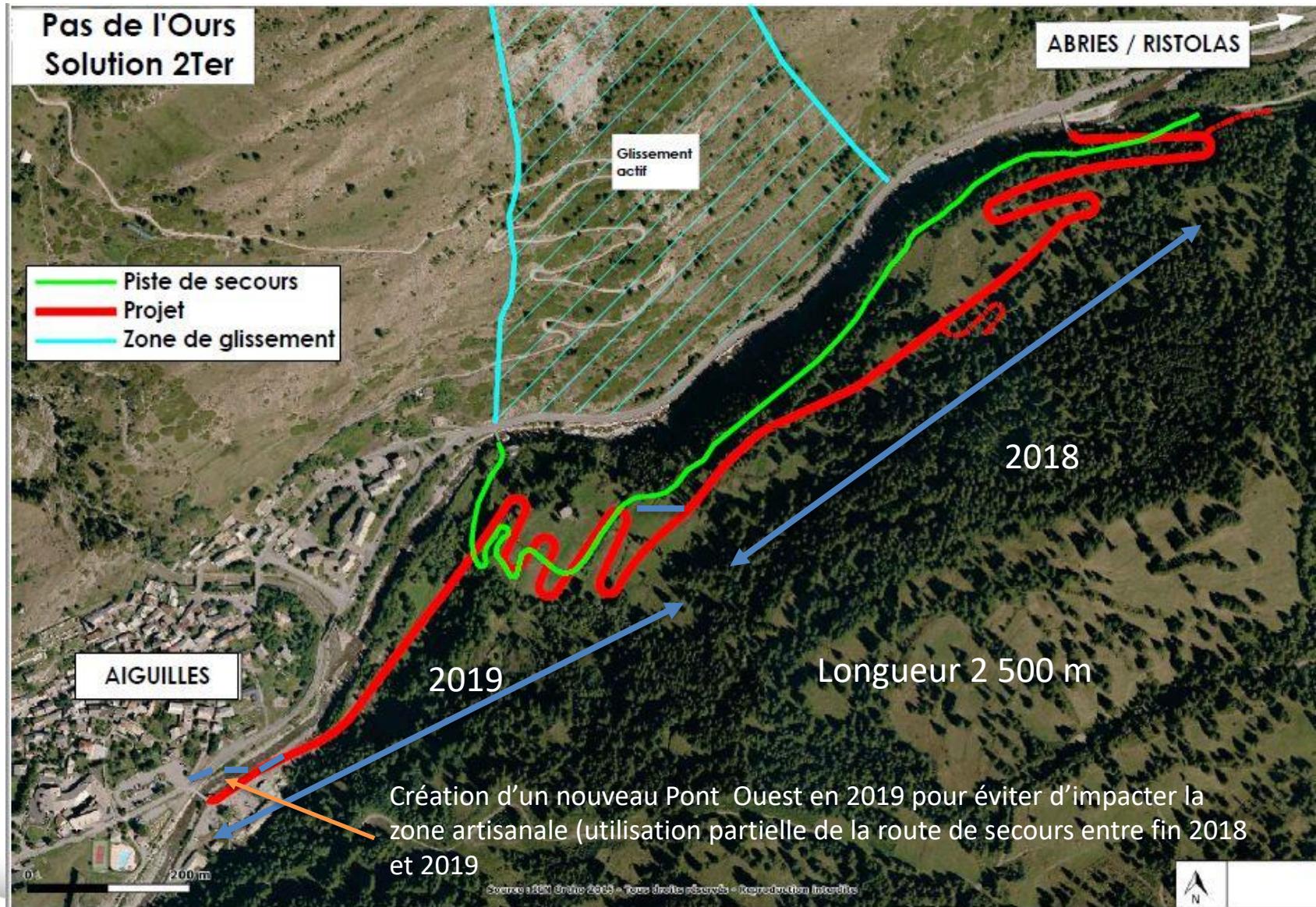
- **Au mieux pour les usagers** : caractéristiques générales, types d'usages, économie locale, attractivité du territoire
- **Au mieux pour le maître d'ouvrage** : coût de réalisation et d'entretien, pérennité, qualité de l'ouvrage, obligations réglementaires (environnementales notamment)

dans le délai le plus court possible pour réduire la durée d'une éventuelle desserte dégradée du Haut Guil

Solution retenue

- Une déviation routière, en versant opposé au glissement, avec :
 - un coût « supportable » par le Département (25 M€ pour 2500 m), malgré l'important effort financier nécessaire
 - une limitation des aléas techniques de réalisation
 - un calendrier possible (foncier et autorisations administratives : DUP, Loi sur l'Eau, ...) :
 - 2018 : section centrale + côté Abriès
 - 2019 : section + pont côté Aiguilles
 - 2020 : pont côté Abriès + finitions

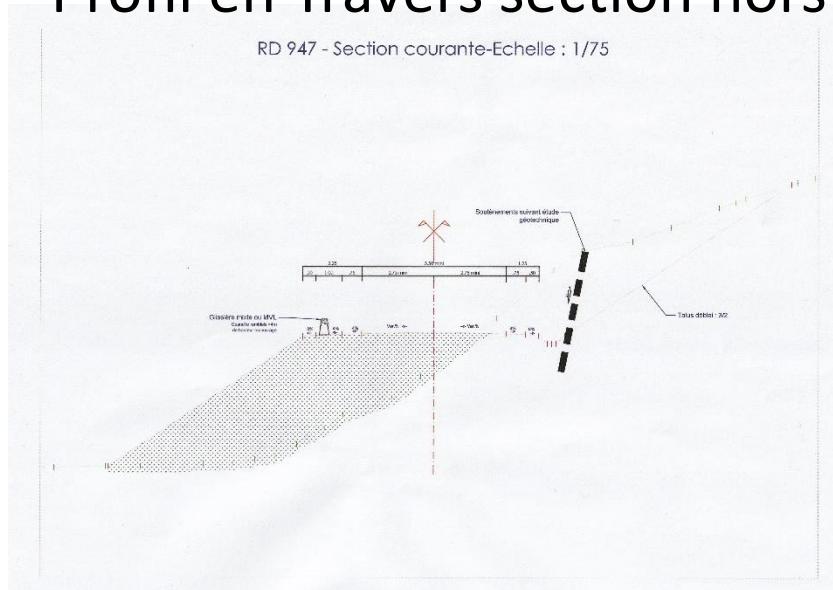
Solution retenue



Solution retenue

caractéristiques géométriques

- Profil en Travers section hors lacets :

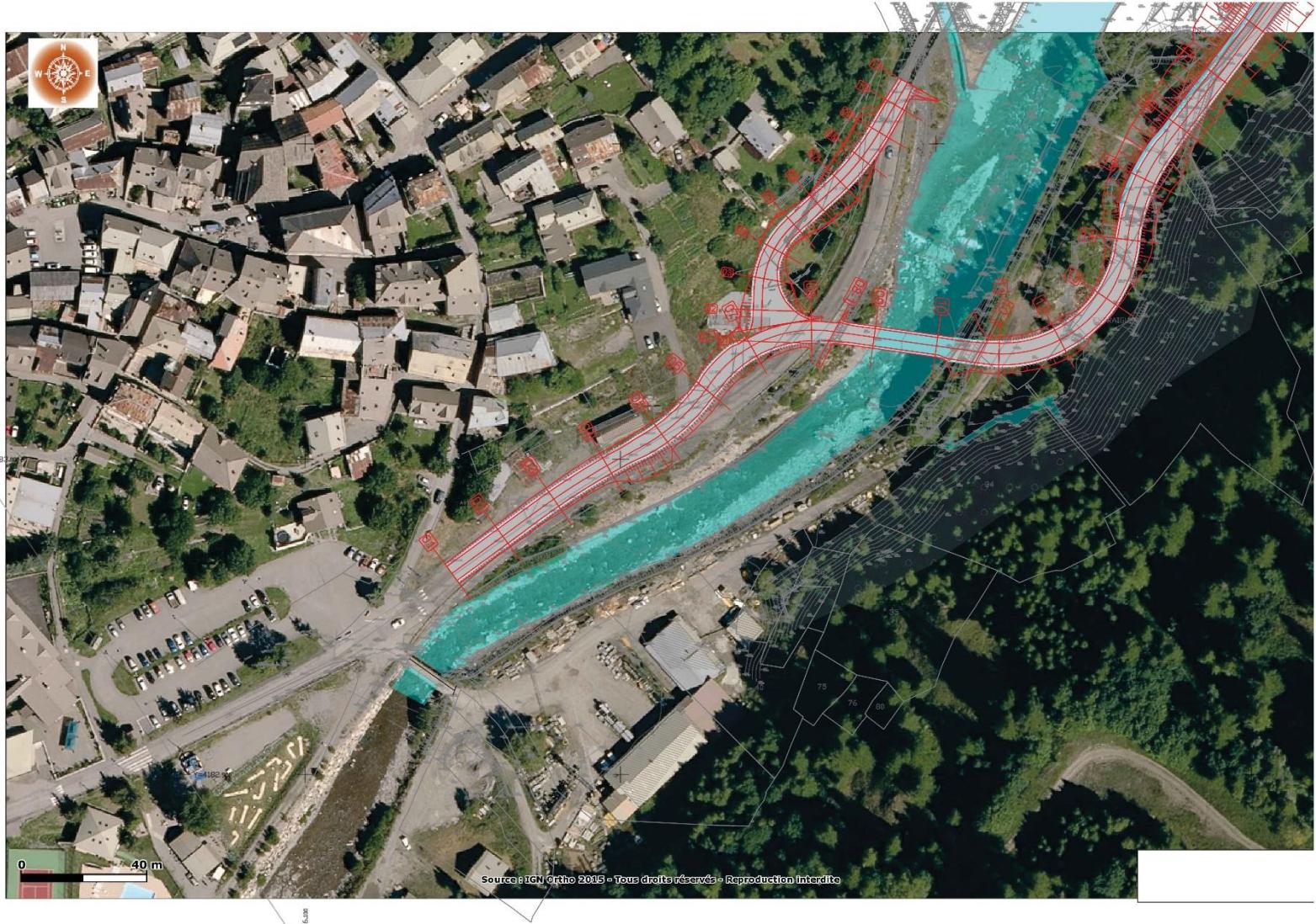


- Sections en lacets : ajout de surlargeur pour les véhicules longs

La pente est de 8 % pour 100 m de dénivelé. A titre de comparaison, la montée de l'Ange Gardien (depuis le pont du torrent de l'Izoard) présente le même dénivelé mais avec une pente moyenne de 11%.

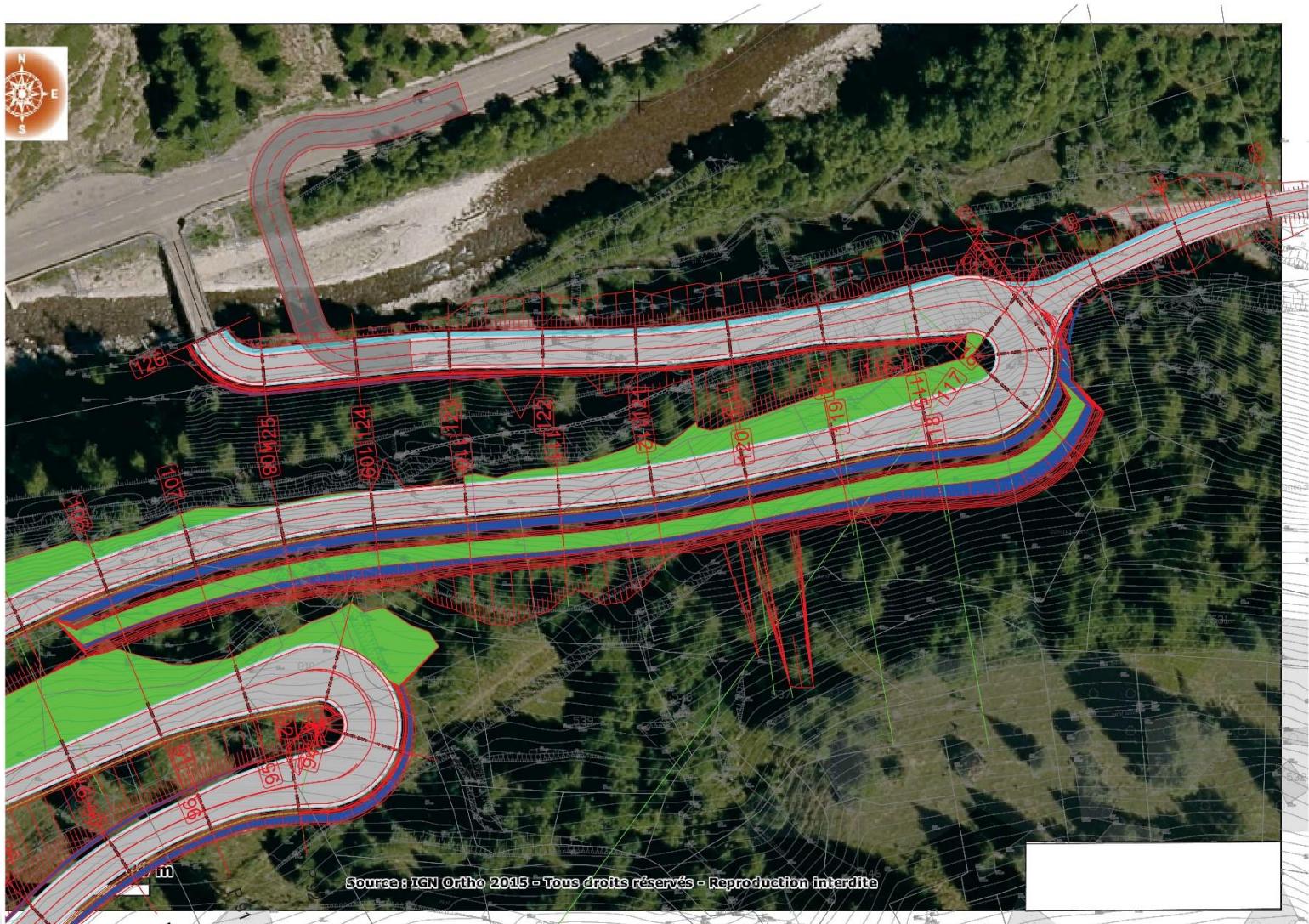
Solution retenue

pont d'extrémité Ouest



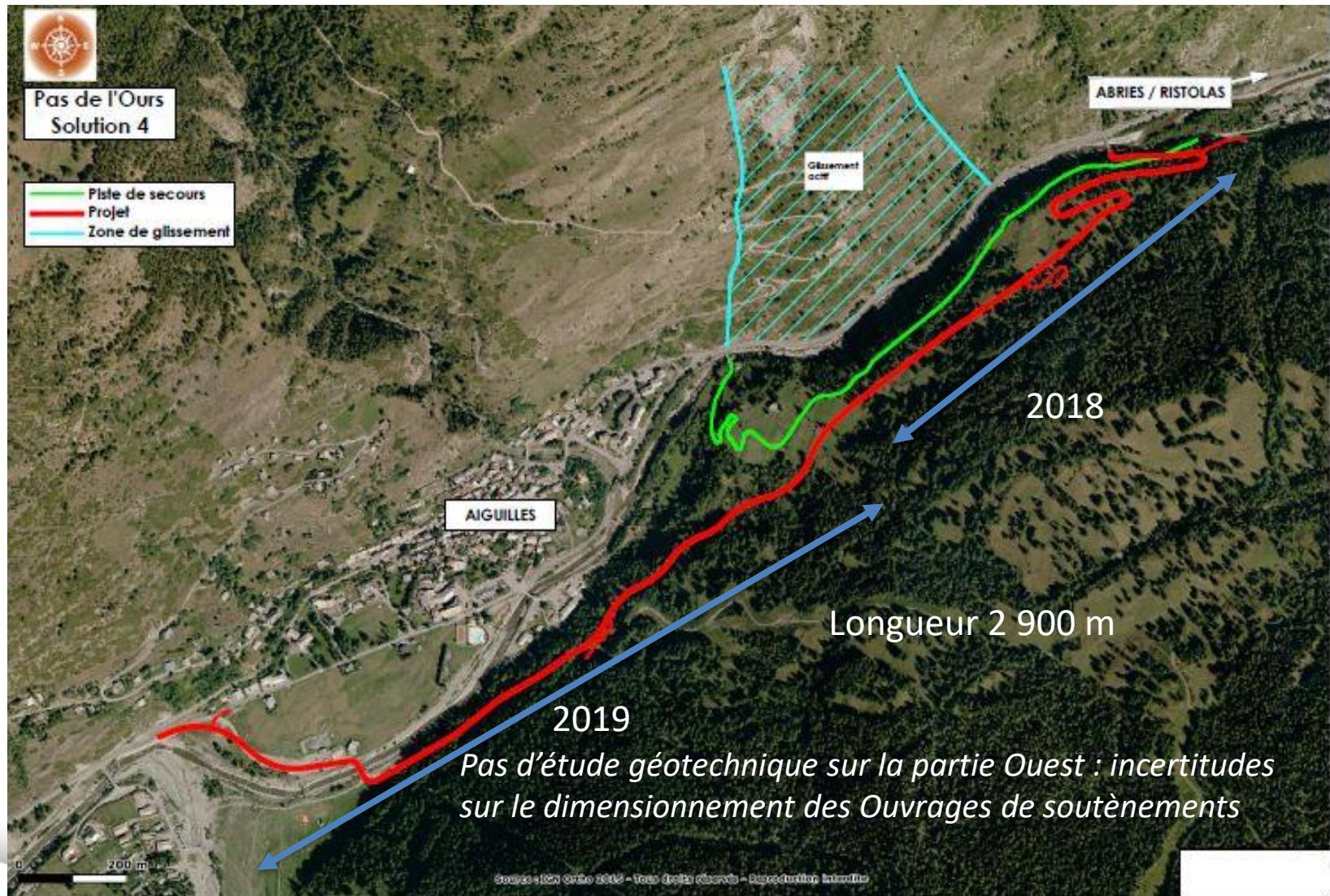
Solution retenue

pont d'extrême Est



5 Les solutions étudiées mais non retenues

Variante routière longue (30 M€ pour 2900m)





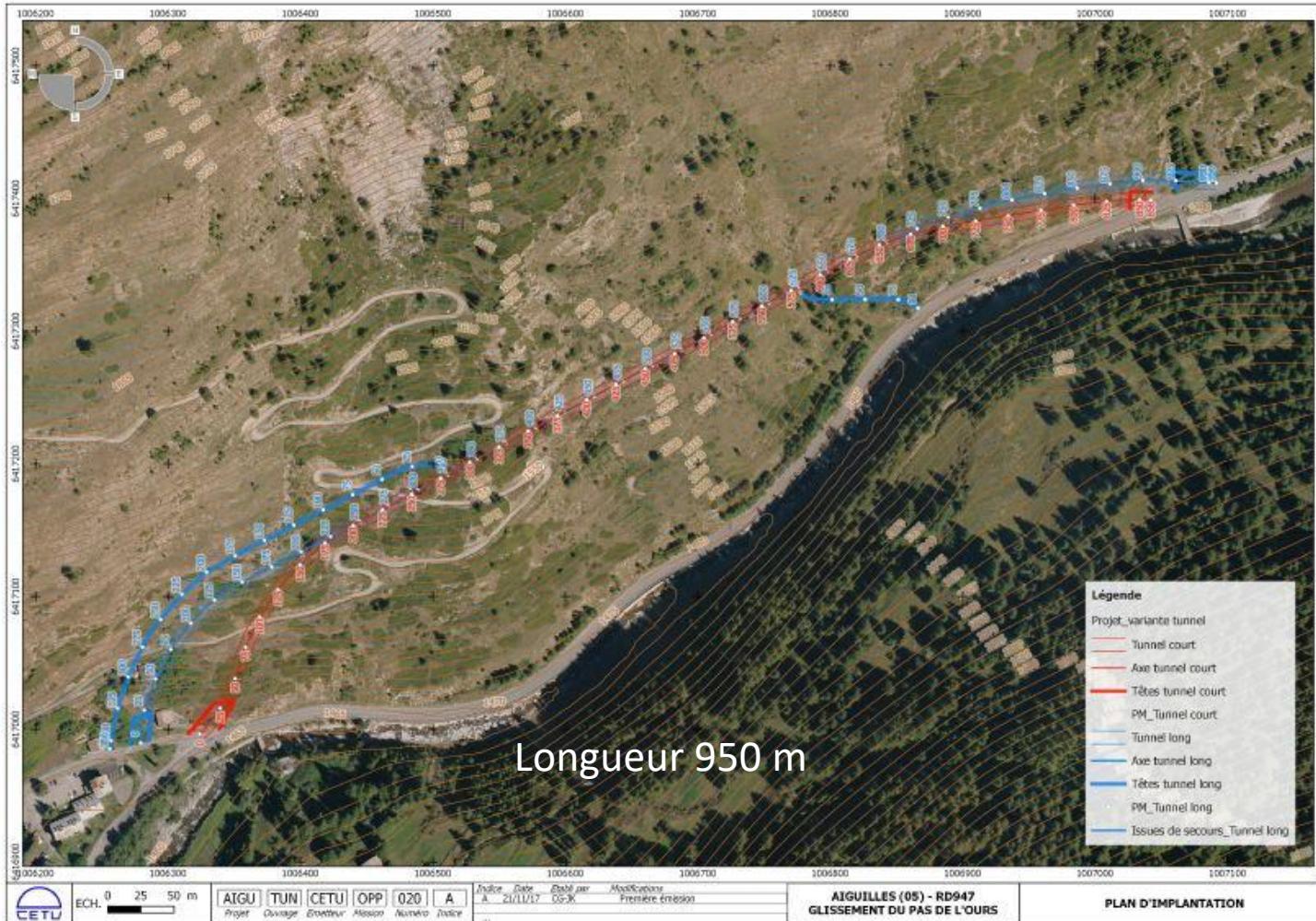
Les solutions étudiées mais non retenues

Tunnel routier

- Le tunnel rive droite
 - Étude de faisabilité réalisée par un Service Technique de l'État, référent pour les Tunnels (le CETU)
 - Coût estimé 65 M€ pour le seul tunnel (pour 950m), avec 2 incertitudes ne pouvant que rallonger le tunnel donc alourdir le coût :
 - sur la tête Ouest (glissement « ancien »)
 - sur la profondeur du glissement
- Le tunnel rive gauche est du même ordre de grandeur (coût/longueur) avec en plus deux ponts sur le Guil à réaliser.

Les solutions étudiées mais non retenues

Tunnel routier



Tracé rouge = esquisse CD05 ;

Tracé bleu = tracé CETU, avec incertitude notamment sur le positionnement de la tête Ouest (Aiguilles)



Les solutions étudiées mais non retenues

Tunnel routier + Guil

- Pérennité de l'ouvrage : vitesses du Guil induisant une érosion du béton (cf. expérience de la Tinée - glissement de la Clapière).
- Surcoûts importants au niveau du tunnel (+20 M€) avec des ouvrages d'entonnement et de décharge importants mais nécessaires (non estimés)
- Déversement d'une crue du Guil en amont de zones bâties (nouveau risque et PPRI)