



DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

ANNEXE RECOURS GRACIEUX

TRAVAUX DE SECURISATION DES TUNNELS DE MESCLA / REVESTON – RD6102

COMPLEMENTS D'INSTRUCTION DU DOSSIER AE-F09320P0208

➤ **Obligation réglementaire de mise en sécurité des tunnels de plus de 300 m :**

L'opération de mise en sécurité des tunnels de Mescla - Reveston répond à l'obligation réglementaire imposée par le code de la voirie routière (articles L.118-1 et suivants et R118-1 et suivants) et aux recommandations de la circulaire interministérielle n°2006-20 du 29/03/2006 relative à la sécurité dans les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres, ainsi qu'à l'instruction technique – annexe 2 de la circulaire interministérielle n°2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national.

En effet, ces deux ouvrages, mis en service en 1991, ne répondent pas totalement aux normes de sécurité et nécessitent notamment, pour la longueur supérieure à 1.000 m, la création de galeries d'évacuation des usagers en cas d'incendie.

Ainsi, la Commission Nationale d'Évaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR) a été saisie en décembre 2007 par les services de l'État, alors gestionnaire de cette route nationale (RN202). A l'issue d'une première instruction, il a été jugé que le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) avant travaux devait être repris en intégrant les études qui justifient les choix à retenir dans le DPS.

Le Département¹, en qualité de gestionnaire de la RD6102, a confié cette mission au bureau d'études BG Ingénieurs Conseils en 2015, chargé également d'assurer la maîtrise d'œuvre en phase études et travaux. L'avant-projet de mise en sécurité des tunnels et de mise au gabarit des RM6202 et 2205 en tant qu'itinéraires de déviation a été finalisé en juin 2018. Sur la base du rapport de l'expert du maître d'ouvrage², la CNESOR pourra être saisie d'ici fin 2020. Son avis sur la mise aux normes des tunnels est attendu au 1^{er} trimestre 2021. Les services de l'État pourront alors statuer sur le dossier de sécurité et délivrer une autorisation d'exploiter à l'issue des travaux.

En effet, à ce jour, les ouvrages ne bénéficient d'aucune autorisation préfectorale d'exploitation. C'est pourquoi, les travaux de mise en sécurité doivent être entrepris dans les meilleurs délais.

➤ **Itinéraires de déviation RM 6202 / 2205 :**

Afin de pouvoir réaliser les travaux de mise en sécurité des tunnels, plusieurs phases de fermeture totale ou partielle de la RD 6102 sont nécessaires. Le trafic routier sera alors totalement dévié sur les RM 6202 et 2205. Cette organisation, concertée avec la Métropole Nice Côte d'Azur (convention bilatérale du 14/10/2019), est déjà mise en œuvre chaque fois que des travaux d'entretien impose la fermeture temporaire des tunnels.

Toutefois, ces deux voies, qui étaient à double sens de circulation jusqu'à la mise en service des tunnels en 1991, ne présentent pas les caractéristiques optimales pour accueillir, à nouveau et dans la durée, une circulation à double sens en toute sécurité, le croisement de poids-lourds étant extrêmement difficile, voire dangereux avec des largeurs de voies de l'ordre de 5,5 à 6 m pour la zone 8. C'est pourquoi, la mise au gabarit de ces chaussées est ponctuellement indispensable.

Pour ce faire, certains parois devront être déroctés ponctuellement pour assurer un gabarit routier minimal de 6.5 m x 4.5 m (LxH). Le volume total des déroctages reste faible 650 m³ au regard de la longueur de l'itinéraire (linéaire cumulé de 600 m sur 4 km, et ne visent que des sections de 20 à 90 ml maximum)

¹ Le Département est devenu le nouveau gestionnaire de la RD6202 en 2006, après transfert des routes Nationales. En 2012, les routes sur le périmètre de la Métropole Nice Côte d'Azur ont été transférées à MNCA. Après accord, le Département n'a conservé la propriété que des tunnels Mescla - Reveston RD6102, dont la gestion a été confiée par convention à MNCA.

² Pièce obligatoire du dossier préliminaire de sécurité

Les protections existantes contre les chutes de blocs devront également être adaptées uniquement sur les zones impactées, ce qui représente 2000 m² de filet et 1 000 m d'ancrage passif.



Exemple de filet pendu PR 86+730

La pose de grillages permet une amélioration de la gestion des risques liés aux chutes de blocs. Seuls les grillages³ sont concernés par les travaux (rénovation et augmentation des linéaires protégés pour des questions de sécurité routière). Pas les écrans.

Les contraintes sécuritaires de l'exploitant (MNCA) ont été intégrées en amont du projet. Les retours d'expérience de la remise en service à double sens actuelle des RM6202/2205, suite aux intempéries Alex d'octobre dernier, montrent qu'une signalisation renforcée au sol et des panneaux de signalisation permettent de répondre aux standards de sécurité routière. Le seul point dur est le croisement des Poids Lourds dans la zone 8, mais cette zone a déjà été repérée et sera traitée pour optimiser le gabarit, améliorant encore la sécurité.

La signalisation sera conforme à la réglementation en matière de sécurité routière. La vitesse sera réduite à 70 km/h. S'agissant de routes à grande circulation et d'itinéraires de transport exceptionnel, un avis préalable sera sollicité du préfet.

La réorganisation de la circulation sur ces 2 axes est indispensable pendant la fermeture des tunnels pour travaux, sauf à renvoyer le trafic véhicules légers et poids lourds < 19 tonnes par les gorges de la Vésubie/Utelle/La Tour, et les poids lourds > 19 tonnes par le col St Raphaël/Ascros/Toudon/Bonson/Gillette, ce qui engendre une déviation de plus d'une vingtaine de km.

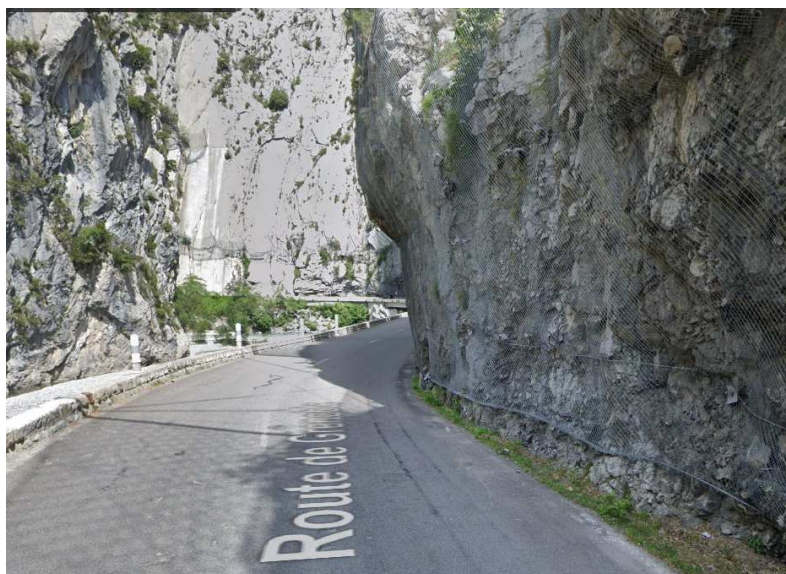
A noter que durant les phases les plus chargées, soit un peu plus d'une dizaine de week-ends dans l'année, le tunnel sera ouvert à la circulation pour permettre la fluidité du trafic.

³ Différenciation entre les grillages / filets qui guident les petites pierres issues des effets de fracturation de la paroi en petits blocs dues aux conditions météo / gel vers le pied de versant et les écrans dynamiques qui retiennent en amont les blocs de grandes dimensions possédant une énergie importante.



Par ailleurs, le projet ne génère aucun impact visuel sur les gorges de la Mescla :

- les voies de déviation sont existantes, les protections et filets déjà présents
- et les travaux de sécurisation se déroulent à l'intérieur des tunnels.

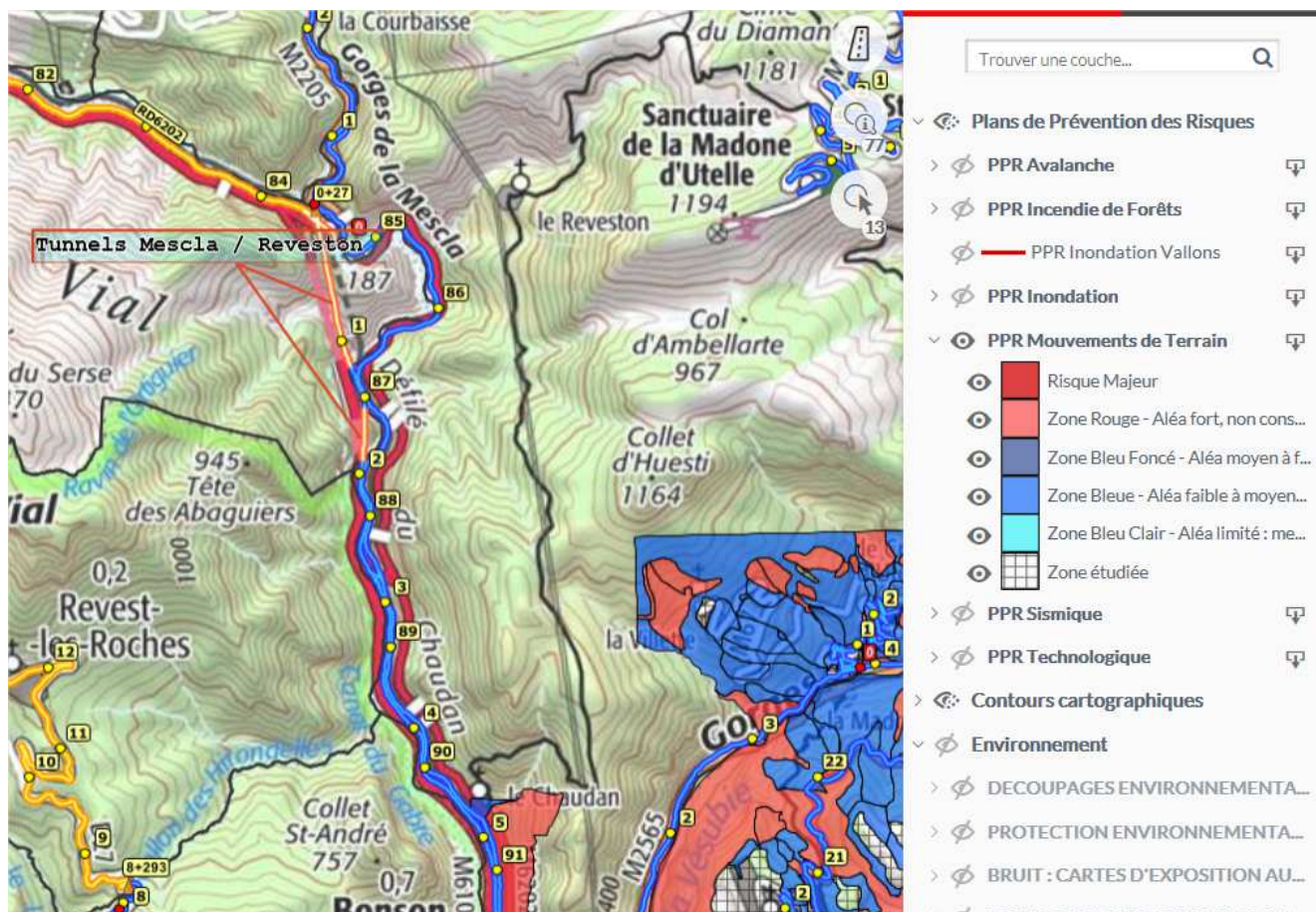


Extrait streetview© des gorges de la Mescla avec les filets déjà installés

➤ Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain :

Le territoire de la commune d'Utelle est concerné par un PPRmt approuvé le 11/08/2006.

Toutefois, le projet (travaux de sécurisation + déviation sur la RM6202 : PR84 + 636 à PR88+550 et RM2205 : PR0 à PR 0+385) se trouve en dehors des zones soumises à aléa et à réglementation, situées plus au sud – secteur du Chaudan ou à l'est dans les gorges de la Vésubie.



Extrait SIG CD06 – couche PPRmt – commune Utelle

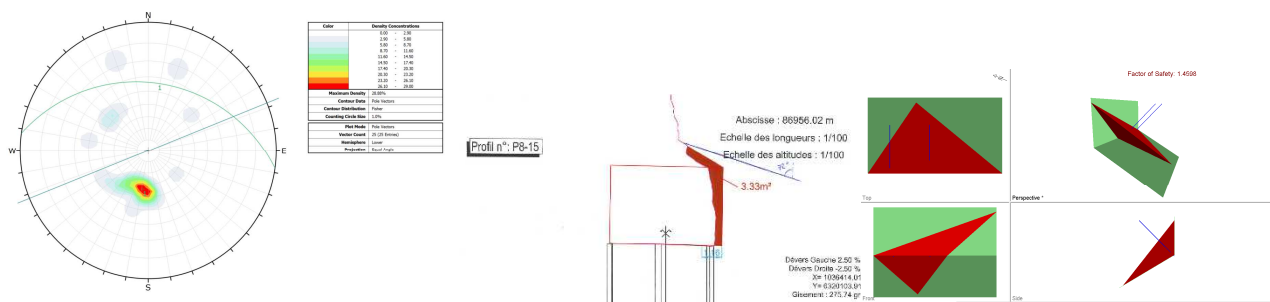
Il n'y a, à ce jour, aucun PPRmt approuvé ou prescrit sur la commune de Malaussène.

Toutes les précautions seront prises pour ne pas aggraver les risques liés aux mouvements de terrain.

Pour le percement des galeries de sécurité dans les tunnels, des tirs d'essais aux explosifs ont déjà été menés en phase étude préliminaire pour calibrer la puissance de tirs maximale par rapport aux avoisinants (tunnel des chemins de fer de Provence et conduite forcée EDF) et minimiser les risques.

Les travaux de déroctage seront opérés à sec, par des techniques de purge ou BRH selon les types de blocs / rochers rencontrés et le recours aux explosifs est proscrit.

La stabilité des zones a été évaluée par le logiciel SWEDGE, dédié à l'évaluation des stabilités des blocs. Les hypothèses de base sont sécuritaires par la non prise en compte de la cohésion des joints, un angle de frottement faible et une masse volumique majorée. La dernière note de calcul d'août 2020 pour la zone 8 tient compte du levé des discontinuités (représentées sur le stéréogramme joint), puis chaque géométrie est représentée dans l'espace et les renforts sont ajoutés pour obtenir à minima le même niveau de sécurité.

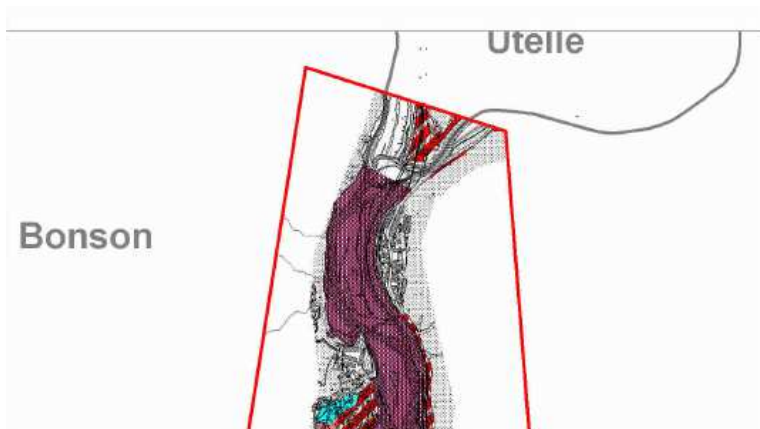


Stérogamme / géométrie relevée / renfort sur modèle 3D (SWEDGE)

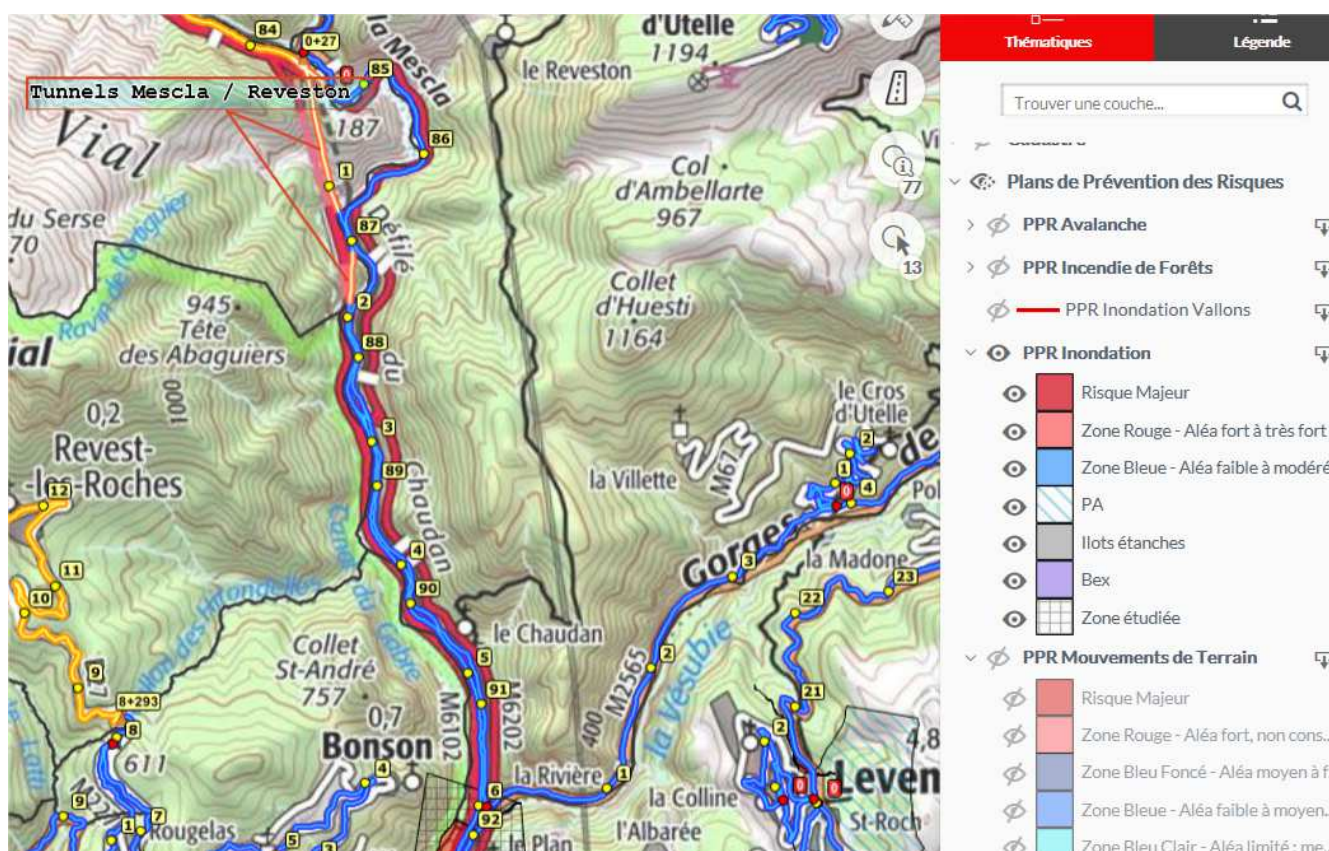
➤ Plan de Prévention des Risques Inondation :

Le territoire de la commune d'Utelle est concerné par le PPRi Basse Vallée du Var approuvé le 18/04/2011 et révisé partiellement le 25/06/2013.

Toutefois, le projet (travaux de sécurisation + déviation sur la RM6202 : PR84 + 636 à PR88+550 et RM2205 : PR0 à PR 0+385) se trouve en dehors des zones soumises à aléa et à réglementation, situées plus à l'extrémité sud – secteur du Chaudan.



Extrait plan du PPRi Basse vallée du Var – secteur Utelle



Extrait SIG CD06 – couche PPRi – commune Utelle

Il n'y a, à ce jour, aucun PPRi approuvé ou prescrit sur la commune de Malaussène.

Par ailleurs, le projet ne relève pas de la réglementation loi sur l'eau. Les travaux n'ont aucun impact dans le lit du Var et n'apportent aucune modification hydraulique. Après échange avec le pôle eau de la DDTM06, aucun dossier loi sur l'eau n'est nécessaire eu égard à la nature des travaux et à leur localisation.