

L'EFFONDREMENT DE LA RN75 A SAINT-MICHEL LES PORTES EN 1952

Lors de la sortie des AVG, Charles Blanc Lapierre, sur les lieux mêmes de la catastrophe de 1952, nous avait conté l'histoire de cet événement et du très gros chantier qui en découla précisant, non sans philosophie, que si cela paraissait un peu désuet maintenant, il n'en allait pas de même il y a de cela un demi-siècle. Voici le texte de son intervention.

Depuis de nombreuses années, la RN75 qui constitue entre Grenoble et Sisteron une voie touristique très appréciée reliant le Dauphiné au littoral méditerranéen donnait lieu, dans la section en corniche située au droit de Saint-Michel-les-Portes, à des mouvements de terrains provoqués par l'action des eaux et du gel dans une zone de schiste et d'argile.

La grande brèche :

En mars 1952, un vaste glissement emporta la route sur une cinquantaine de mètres. Afin de rétablir rapidement la circulation, le 4ème Régiment du Génie basé alors à Grenoble lança sur la brèche un pont provisoire.

Aucun appui intermédiaire n'étant possible, on installa un «pont Bailey double-triple» de portée maximum de 63 mètres.

Ce pont permit d'assurer la circulation des voitures et des cars jusqu'en décembre 1952, date à laquelle l'amorce de nouveaux mouvements de terrain fit juger prudent de replier l'ouvrage. Quelques jours après l'enlèvement, un nouveau glissement de terrain, beaucoup plus vaste, agrandit la brèche qui dépassa 80 mètres. Entre-temps, l'avant-projet d'une solution définitive avait été étudié. Plutôt que d'établir sur la brèche un ouvrage d'art important, aux fondations difficiles et qui n'aurait pas mis la route à l'abri de nouveaux glissements dans les sections voisines, il fut décidé d'abandonner complètement la zone instable en construisant une longue déviation de 7 km.

Outre l'avantage de la sécurité, cette solution présentait celui de permettre l'aménagement rationnel de la section la plus sinueuse et accidentée de la RN75 entre Grenoble et Sisteron.

Le gros chantier de la déviation :

Tous projets étudiés, les travaux débutèrent en août 1953. Le premier lot de 2900 mètres (côté Monestier de Clermont) fut attribué par adjudication à l'Entreprise Industrielle. Cette solide entreprise, qui venait de réaliser le barrage de Tignes, mena rondement les travaux grâce à un savoir-faire et un matériel impressionnant pour l'époque ; pelle Bucyrus de 1150 litres, bulldozer Caterpillar D8, camions Euclid transformèrent le site en un clin d'œil.

La troisième section (côté Clelles) fut construite par l'Entreprise Borel et Velerian d'Orange qui s'acquitta parfaitement de sa tâche malgré des difficultés liées à l'argile. Le lot central, qui fut réalisé en dernier par l'Entreprise Industrielle, donna quelques soucis aux techniciens des Ponts et Chaussées.

En effet, le franchissement du ruisseau de Saint-Michel-les-Portes, au moyen d'un viaduc étudié tout d'abord, présentait des inconvénients car, si le sol constituant le fond de la vallée permettait de supporter de lourdes charges, celui servant d'assise aux culées d'extrémité aurait nécessité des fondations très coûteuses. Compte tenu de la longueur de l'ouvrage (40 ou 50 mètres) et de sa courbure, la solution du remblai fut préférée, car ce dernier consolidait les deux rives et, de plus, il existait à proximité une zone d'emprunt de matériaux de bonne qualité.

Accessoirement, l'expérience d'un remblai routier de grande hauteur était intéressante car il n'existait pas en 1953 de précédent en France. Seul le barrage de Serre-Ponçon avait été réalisé en terre compactée. Avant d'asseoir le remblai, il fallut construire un ouvrage en béton important sur le torrent de Saint-Michel permettant le passage en temps normal de 2 à 3 m³ d'eau mais prévoir aussi que, de temps à autre, le ruisseau se mettait en colère ! Les hommes, redoutant la crue centenaire ou plus rarement la terrible crue millénaire, songèrent à tout ce

que le torrent charrie à ces moments. On réalisa donc un ouvrage de 135 mètres de long (hauteur de la base du remblai) avec une ouverture de 7 mètres de large et de 5 mètres de haut.

Ainsi, cette «canalisation» pouvait-elle absorber un débit de 100 m³ à la seconde mais aussi permettre le passage d'un gros bulldozer en cas d'obstruction.

Les travaux durèrent deux mois.

Ensuite, il fallut combler le ravin et déverser 280 000 m³ de tout-venant sur une longueur de 200 mètres. La vallée et l'ouvrage durent supporter une hauteur de 32 mètres de remblai. Ce dernier fut compacté par couche de 30 cm d'épaisseur à l'aide de rouleaux «Albaret» lestés à 40 tonnes et on assura le contrôle permanent de la compacité au moyen de densitomètre à membrane. Une autre préoccupation des hommes de l'art furent les talus du remblai que l'on inclina de 7 pour 4 et deux risbermes de 3 mètres de large longèrent la masse de terre de chaque côté. On planta aussi 25 000 robiniers (ou faux acacias) pour éviter toute tentative malfaisante de pluies diluviennes. Les engins et les hommes travaillèrent jour et nuit et l'immense trou fut comblé en trois mois et demi.

Plus de passage à niveau :

Cette déviation engendra aussi la suppression du passage à niveau de Saint-Michel-les-Portes et la construction d'un passage supérieur sur la ligne SNCF. Rarement un ouvrage ne fut autant en biais. En effet, l'angle formé par la route et la voie ferrée est de 19°. La largeur de cet ouvrage d'art réalisé par l'Entreprise Pascal est de 11 mètres et son ouverture biaisée de 17 mètres.

Ainsi, la RN75 qui va de Chalon-sur-Saône à Sisteron voyait sa section la plus sinueuse remplacée par une route ayant des caractéristiques modernes (virages de 20 à 30 mètres de rayon remplacés par des courbes de 300 mètres et des pentes ne dépassant pas 6 ‰).

Cette réalisation novatrice de l'après-guerre qui nécessitera le brassage de 750 000 m³ de terre coûta 500 millions de Francs (1956). Elle fut menée à bien en 3 ans et fit l'admiration de nombreux visiteurs de tous pays.

(1) Ce gros chantier fut réalisé sous la direction de MM. Garnier, Ingénieur en Chef, Mante, Ingénieur d'Arrondissement et Aprin, Ingénieur des T.P.E.

Sources : notes de l'auteur, dépliant des Ponts et Chaussées et articles du dauphiné Libéré.



L'effondrement de l'ancienne route nationale au ravin Saint-Michel (vue prise selon un axe Sud/Nord). Au sommet de la photo se voient les restes du mur Nord de soutènement (cliché : J.C. Michel)

Elle est maintenant intégrée dans le paysage et n'étonne plus personne au passage. Dommage qu'on ne fit pas dans la foulée plusieurs grandes déviations sur le trajet de la RN75 mais, de toute évidence, il y avait d'autres priorités !

Charles BLANC LAPIERRE