



Conception-rédaction : Exalta - Photographies : DIR Centre-Est - Juin 2015

## DOSSIER DE PRESSE

Juin 2015

Lancement de la 2<sup>ème</sup> phase  
des travaux de mise en conformité  
du tunnel de Ponserand

### Sommaire

Le programme de modernisation du tunnel de Ponserand .....	2
Pourquoi un nouveau rameau d'évacuation ? ...	3
Phasage du chantier : 14 mois de travaux pour un nouveau rameau d'évacuation .....	4
Les restrictions de circulation .....	6
Acteurs et financement .....	7

# Le programme de modernisation du tunnel de Ponserand

Depuis 10 ans, l'État consacre d'importants moyens financiers à la modernisation et à la sécurisation des tunnels de son réseau routier. Le programme de travaux sur le tunnel de Ponserand a été engagé en 2010.

## Fiche d'identité du tunnel de Ponserand

Longueur : **1371 mètres**

**1 tube unidirectionnel  
comportant 2 voies de circulation**

Date de mise en service : **1989**

Vitesse maximale autorisée : **70 km/h**



Une première phase de travaux réalisée en 2010-2011 avait permis de déployer un système de contrôle d'accès et de remplacer tous les équipements de l'ouvrage.



Après la sécurisation du réseau incendie intervenue en toute fin d'année 2014, une importante phase de travaux démarre en ce printemps 2015 avec pour objectif la **réalisation d'un second rameau d'évacuation**. Cette nouvelle issue de secours, longue de 98 mètres, débouchera sur la RD 1090, comme le rameau existant.

## Bilan de la 1<sup>ère</sup> phase de travaux (2010-2011)

■ Mise en place d'un système de fermeture du tunnel et de contrôle des accès : barrières, feux, panneaux à messages variables, signalisation.

■ Modernisation des équipements du tunnel : ventilation, installations électriques, éclairage, vidéosurveillance avec système de détection automatique d'incident et pilotage de la totalité des équipements depuis le poste de coordination « Osiris » à Albertville.

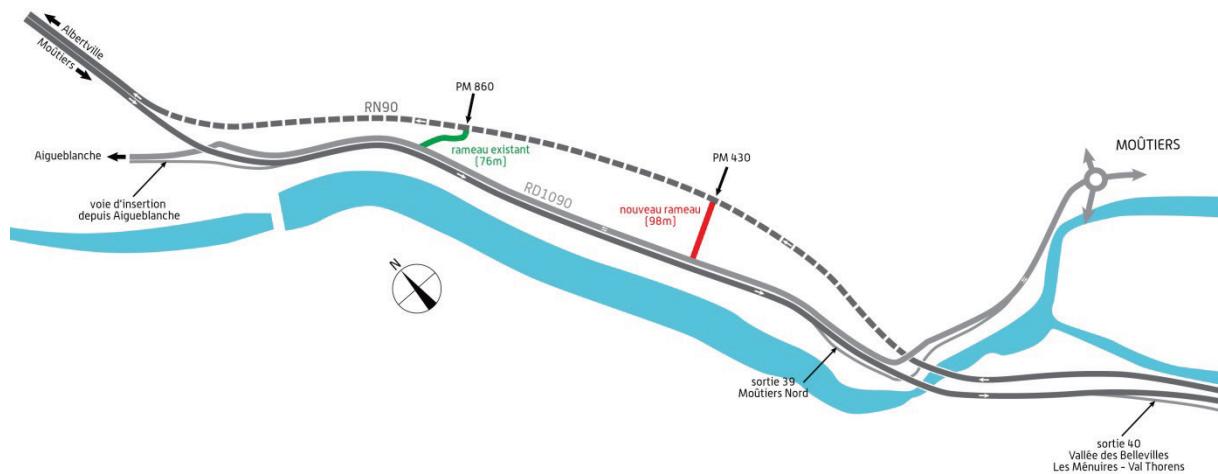
■ Sécurisation et équipement du rameau d'évacuation existant.

■ Aménagement des niches de sécurité.

■ Protection au feu des réseaux sous trottoirs.

## Pourquoi un nouveau rameau d'évacuation ?

D'une longueur de 1373 mètres, le tunnel de Ponserand ne dispose actuellement que d'un rameau d'évacuation situé à 860 mètres de l'entrée du tunnel (Point Métrique 860 – PM860). La réglementation relative à la sécurité des tunnels routiers de plus de 300 mètres impose la création de ce nouveau rameau d'évacuation. Situé au PM430, il permettra de **faciliter la sortie des usagers en cas d'incident dans la première moitié du tunnel.**



### Les caractéristiques du nouveau rameau d'évacuation

**98 mètres de long**

**2,20 mètres de large** ( gabarit piétons )

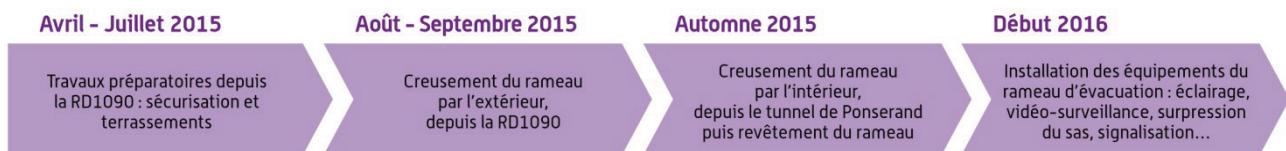
**Un sas équipé d'une porte coupe-feu et d'un dispositif de surpression** pour empêcher l'entrée de fumées dans le rameau d'évacuation en cas d'incendie dans le tunnel

**Un poste d'appel d'urgence**

**Une caméra de surveillance**

## Phasage du chantier : 14 mois de travaux pour un nouveau rameau d'évacuation

Après 4 mois de préparation du chantier, les travaux ont démarré en avril 2015 et se poursuivront jusqu'au printemps 2016 selon quatre phases successives.



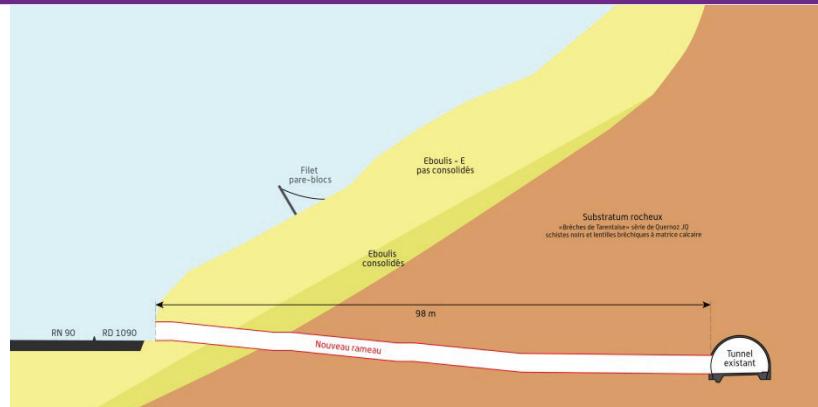
### Phase 1 – avril – juillet 2015 : travaux de sécurisation

La première phase de travaux a pour objectif de **préparer et sécuriser le débouché du rameau d'évacuation sur la RD 1090**. Des filets pare-blocs de grande capacité sont en cours d'installation avant l'engagement des travaux de terrassements extérieurs.



## Phase 2 – août - septembre 2015 : creusement du rameau d'évacuation par l'extérieur, depuis la RD 1090

Sur les premiers mètres du rameau, au niveau des couches d'éboulis, le creusement s'effectuera à l'aide d'une **machine à attaque ponctuelle** utilisant une grosse fraise ou un brise-roche hydraulique.



Ensuite, le creusement du rameau sera réalisé à l'**explosif**, au rythme de deux tirs de mines par jour, jusqu'à parvenir à 5 mètres du tunnel de Ponserand.

## Phase 3 – automne 2015 : creusement du rameau d'évacuation par l'intérieur, depuis le tunnel de Ponserand

Pour finaliser le débouché du rameau d'évacuation dans le tunnel, les équipes travailleront depuis l'intérieur du tube routier, ce qui nécessitera sa fermeture complète pour 3 semaines consécutives.

## Phase 4 – début 2016 : équipement du rameau d'évacuation

Après le revêtement en béton du rameau d'évacuation, les travaux de mise en peinture seront réalisés et les divers équipements installés : éclairage, vidéo-surveillance, signalisation...

## Les restrictions de circulation

L'organisation et le phasage des travaux ont été pensés de manière à **minimiser les restrictions de circulation, notamment en période hivernale**, tout en assurant la sécurité des automobilistes et personnels de chantier.

**Des restrictions spécifiques à chaque phase de travaux seront donc instaurées.**

### Pendant les phases 1 et 2 : avril – septembre 2015

#### Coupures ponctuelles de la RN 90 et de la RD 1090

En plus des quelques ajustements des règles de circulation sur la RD 1090, des coupures ponctuelles de la RN90 (voies à l'air libre dans les gorges de Ponserand) et de la RD 1090 sont programmées d'abord lors d'opérations d'héliportage puis au moment des tirs de mines, **pour une durée de 30 minutes maximum**. Ces coupures auront lieu hors périodes de pointe (7h30-9h30 et 16h30-19h), avec l'activation du dispositif RECITA, situé à l'aval, et la présence de personnel aux abords immédiats du chantier.

### Pendant la phase 3 : automne 2015

#### Fermeture du tunnel de Ponserand (3 semaines)

Le trafic sera complètement interrompu dans le tunnel de Ponserand, pendant trois semaines consécutives. **La circulation dans le sens Moûtiers-Albertville sera basculée sur la chaussée à l'air libre, en mode bidirectionnel.** La vitesse sera alors limitée à 70 km/h dans les deux sens et à 50 km/h au niveau des basculements de circulation.

### Pendant la phase 4 : début 2016

#### Neutralisation d'une voie de circulation dans le tunnel de Ponserand

Durant cette phase, la voie rapide du tunnel de Ponserand sera ponctuellement neutralisée. **La circulation s'effectuera alors sur une seule voie et la vitesse sera limitée à 50 km/h au lieu de 70 km/h habituellement.**

## Acteurs et financement

### Maîtrise d'ouvrage

DIR Centre-Est

### Maîtrise d'œuvre

DIR Centre-Est, pôle tunnels assisté du Centre d'études des Tunnels (CETU)

### Coordination SPS

Présents

### Groupement d'entreprises

VCF TP Lyon (mandataire)

Enfrasys (équipements)

### et aussi

BTM (filets pare-blocs)

### Exploitation

DIR Centre-Est, District de Chambéry-Grenoble en liaison avec le PC Osiris

Le budget de l'opération s'élève à **2,5 millions d'euros**.  
Les travaux sont financés à **100% par l'État français**.



Contact presse :

**Christelle MILLOT**

Chargeée de communication  
Direction Interdépartementale  
des Routes du Centre-Est

**04 79 60 12 63**