



## FICHE DE RENSEIGNEMENT RETEX

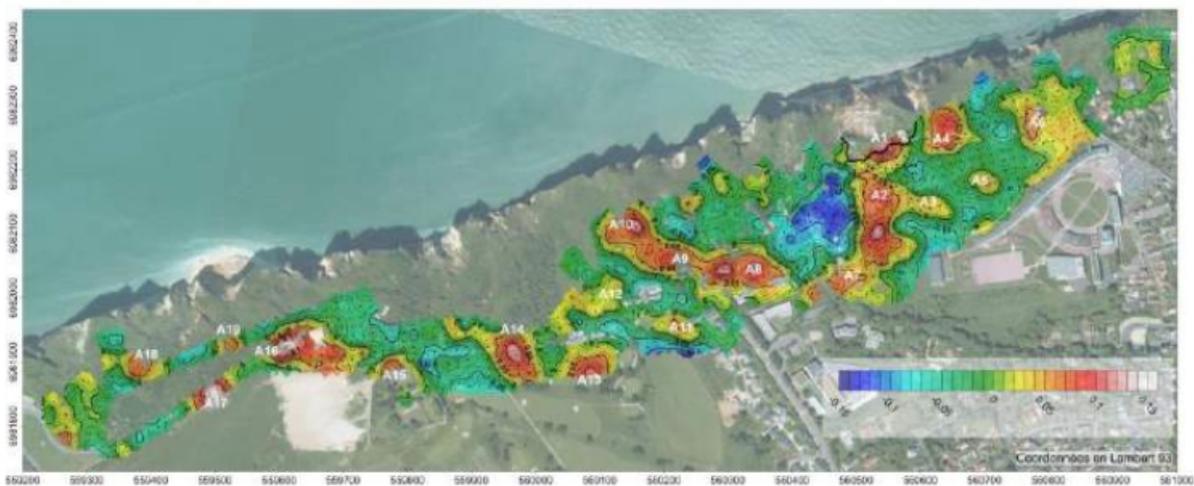
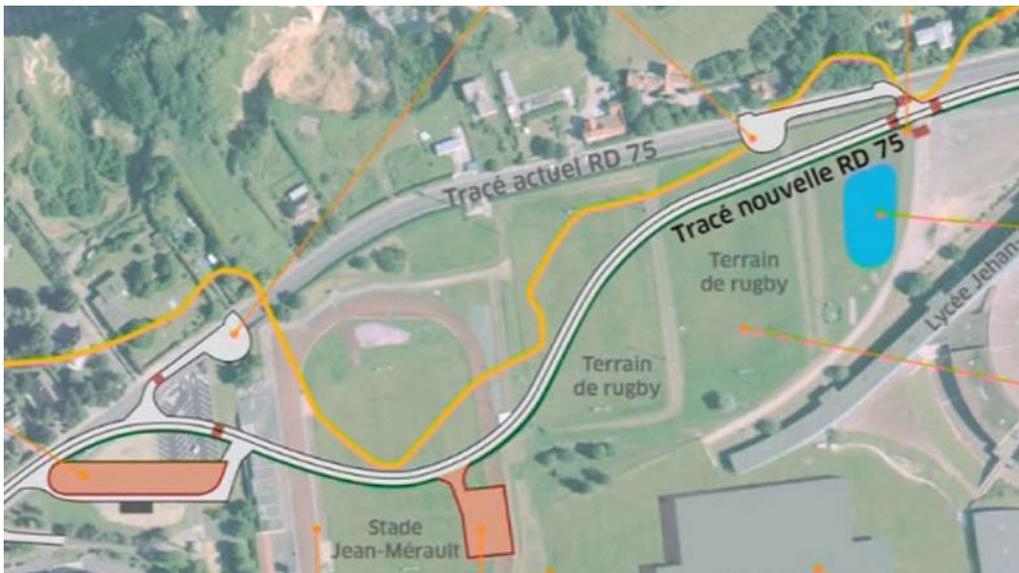
### ACTION EXPÉRIMENTALE ANTICIPATION, ADAPTATION AU RECUL DU TRAIT DE CÔTE

Déplacement de la D75 à Dieppe, recul de la falaise littorale	
<b>Localisation</b> (nom du territoire où se situe le projet : commune + intercom)	Dieppe – CA de la Région Dieppoise
<b>Département</b>	Seine-Maritime 76
<b>Typologie de territoire</b> : cf fiche témoignage (ex : ville moyenne)	Ville moyenne, littorale (frange littorale de 32 086 habitants)
<b>Descriptif du projet</b>	En décembre 2012 et avril 2013, l'effondrement de la falaise littorale a entraîné un recul important du plateau à l'Ouest de Dieppe, près du Lycée Ango. Un logement a dû être déplacé, et la route de Pourville (D75) était exposée à un risque de glissement de terrain. Le département gestionnaire a décalé le tracé de la voie pour éviter la zone à risque, et l'ancienne occupation a été renaturée.
<b>Typologie</b>	infrastructure
<b>Vocation du projet</b>	relocalisation d'une route départementale
<b>Partenaires</b>	Département de Seine-Maritime, Région, Dieppe, CARD, BRGM
<b>Contractualisation</b>	néant
<b>Contexte historique</b>	<p>Le long de la côte seinomarine, la falaise subit des effondrements réguliers dont le volume ne peut être anticipé.</p> <p>En décembre 2012 et en avril 2013, on enregistrait un recul total de 40 mètres de la falaise qui se rapprochait des maisons situées le long de la D75. A partir du 1er janvier 2014, la portion qui mène de Pourville à Dieppe a été interdite à la circulation des poids-lourds et bus. L'arrivée du Tour de France a été déplacée afin d'éviter le secteur en 2015. Une étude gravimétrique dirigée par le BRGM a mis en évidence la présence de poches argilo-sableuses fragilisant le sol. Un <u>nouvel effondrement</u> a eu lieu le 4 février 2016.</p>
<b>Calendrier</b>	Suite à l'interdiction de circulation prononcée en février 2016, une demande d'autorisation (étude d'impacts non nécessaire) de déviation de la RD75 avec relocalisation des équipements sportifs a été validée fin 2016. Les travaux ont été menés de 2017 à 2019. Dans un premier temps, le déplacement du terrain de rugby et du stade d'athlétisme Jean Méréault ont été menés courant premier

	<p>semestre 2017, afin d'accueillir la voirie sur une partie du complexe sportif. Les travaux routiers ont ensuite pu être réalisés.</p> <p>Le nouveau tracé a été ouvert à la circulation à l'automne 2019.</p>
<b>Coût</b>	<p>Projet de déviation : 2,6 M€ TTC avec la répartition suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Département : 2,325 M€ pour la déconstruction des tribunes et locaux du stade Mérault &amp; déviation de la RD</li> <li>- Région Normandie : 200 000 € pour l'aménagement des parkings</li> <li>- CARD : 75 000 € pour l'aménagement de l'aire de retournement des bus.</li> <li>- Ville de Dieppe pour la cession des terrains.</li> </ul> <p>Une convention quadripartite a acté le 24/08/2018 le financement et les modalités de remise et d'entretien des ouvrages.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renaturation au droit de la RD 75 existante <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dépose du matériel de réseau : chaque concessionnaire de réseaux a déposé et non abandonné son réseau le long de la RD 75 condamnée : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau souterrain de gaz (GRDF)</li> <li>- Réseau souterrain et aérien télécom (ORANGE)</li> <li>- Pylône et antenne (SFR et BOUYGUES)</li> <li>- Réseau aérien électrique (ENEDIS),</li> <li>- Réseaux souterrains d'eau potable et d'eaux usées (CARD)</li> <li>- Réseaux éclairage public (Ville de Dieppe)</li> </ul> </li> <li>- Déconstruction de la voirie et remise à l'état naturel (Département), après dépose des réseaux, pour un montant de 22 000 € TTC.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Idées reçues (</b>	<i>Les routes exposées aux risques ne peuvent bénéficier de traitement particulier.</i>
<b>Principe mis en œuvre :</b>	Facilité de mise œuvre : bien que dans la bande des 100 m du rivage, le projet est dans l'emprise urbaine de l'agglomération, ce qui lui a garanti une certaine faisabilité. Principe de sécurisation des biens et des personnes, continuité cyclable du rivage. Une voie alternative a été anticipée avant effondrement.
<b>Premiers enseignements</b>	- Respect d'un protocole de travaux réalisés en secteur à risques, respectant les préconisations du BRGM : la mise en place d'inclinomètre et de caméra de surveillance ainsi que la surveillance de la falaise par un géotechnicien ont été entrepris, soit la dépose des réseaux des concessionnaires et la déconstruction de la route. Les travaux devaient être réalisés uniquement par temps sec et

n'ont pas pu intervenir à la suite d'intenses précipitations ou d'une longue période humide.  
- Un nouveau tracé qui s'intègre dans l'environnement avec perspective d'ouverture visuelle sur le littoral.

Plan :



Anomalies positives et négatives mises en évidence par les investigations gravimétriques (BRGM)