

# Y a t'il des métiers utiles ?

Le 22 juillet 2007, un car de pèlerins polonais revenant du sanctuaire de la Salette s'est engagé dans la descente de Laffrey, interdite aux transports en commun et aux plus de 8 tonnes. La pente à 9% est continue en ligne presque droite sur 6 km entre Laffrey et Vizille.<sup>1</sup>

Comme dans d'autres cas précédents, les freins ont fondus et le car n'a pas pu prendre le virage du pont sur la Romanche. L'accident a fait 26 morts. Le Premier Ministre François Fillon s'est recueilli dans la chambre ardente et a décidé que la descente serait physiquement interdite aux véhicules de plus de 2,60m de hauteur.

On ne parlera pas ici des métiers de l'hôtellerie liés aux croyances populaires ni des métiers de l'automobile qui permettent la liberté de circulation des personnes et des biens.

La RN85 est connue comme la Route Napoléon. Laffrey est un lieu chargé d'Histoire. Le Service des Monuments historiques veille à garder intacte la «Prairie de la rencontre» et sa statue de Napoléon où aurait pu se construire une plate-forme pour le demi-tour pour les camions et cars interdits de descente (détour de 28km sur route sinueuse).

On ne parlera pas non plus des métiers de la conservation du patrimoine, que certains osent considérer «inutiles» à moins qu'ils ne les considèrent sous-traitables au secteur privé ?

On parlera simplement des métiers liés à l'installation d'une barre à 2,60m en travers d'une route nationale.

Administrativement, combien de services ont eu leur mot à dire pour le choix d'un nouvel emplacement de cette foutue plate-forme de demi-tour à construire uniquement pour quelques conducteurs qui auraient oublié que leur véhicule fait plus de 2,60m ou négligé pas moins de 14 panneaux d'interdiction successifs placés en amont<sup>2</sup> ?

Rien que pour ces panneaux, combien de métiers pour établir la réglementation, définir les spécifications technologiques, décider de leur implantation, vérifier leur conformité, assurer leur maintenance et archiver les arrêtés préfectoraux.

Sans parler des métiers qui assurent le dépistage et la sanction des contrevenants qui n'ont plus guère peur d'un gendarme de plus en plus absorbé par des tâches plus «modernes».<sup>3</sup>

Là encore, où peut-on tracer la limite entre le domaine régalien et la sous-traitance au secteur privé... qui pose le problème de l'encadrement de cette sous-traitance pour assurer la continuité du service et la rigueur des objectifs ?

Le seul emplacement viable a été trouvé après 800m de descente, en pente et non à plat, à flan d'une montagne instable géologiquement. Métiers de géologues pour vérifier la faisabilité puis définir les spécifications de génie civil, d'hydraulicien pour conduire le ruissellement, de météorologiste pour définir le vent maximal, la fréquence du brouillard et les températures négatives, de la neige (le blizzard local s'appelle la burle) et du verglas qui conditionnent le type d'infrastructures et de superstructures, métiers de sécurité routière

---

1 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Rampe\\_de\\_Laffrey](https://fr.wikipedia.org/wiki/Rampe_de_Laffrey)

2 sans parler du panneau à tête de mort dont les yeux clignotaient, retiré car non conforme.

3 Le rapport d'enquête pourtant très fouillé ne précise pas le taux d'infraction ni le taux de PV... qui aurait pu mettre en cause les lacunes de la gendarmerie. Il est seulement précisé que «La probabilité d'être contrôlé et obligé de faire demi-tour est faible» (p41) et qu'il faudrait «instaurer des sanctions immédiates telles le retrait immédiat du permis de conduire et l'immobilisation du véhicule»

pour vérifier que l'installation ne crée pas en elle-même un danger, métiers de réglementation pour que la signalisation soit adaptée à prévenir les usagers, avant même la descente, puis au niveau de l'installation, métiers pour prévenir les usagers qu'ils risquent de devoir s'arrêter brusquement dans le brouillard en pleine campagne sur une chaussée en pente peut-être enneigée ou verglacée, métiers d'experts en technologie des poids lourds et des transports en commun.

A cela s'ajoute tous les aspects sociaux. Quid de l'exploitation forestière locale et des grumiers (poids lourds spécialisés dans le transport des grands troncs d'arbres) et des tracteurs des exploitations agricoles locales qui ne passent pas sous les 2,60 mètres ? Quid des cars scolaires et des cars réguliers qui ont une dérogation pour relier directement Laffrey et Vizille, avec une obligation de contrôle technique spécifique ? Quid des Campings-car et des caravanes des vacanciers qui séjournent au bord des lacs de Laffrey ou qui sont en transit et dépassent souvent les 2,60m mais non les 8 tonnes de l'interdiction initiale ? Sans parler des points de vue divergents des populations et de leur élus qui habitent en haut ou en bas de cette rampe.

La concertation est aussi un métier, chez les élus, comme chez les représentants de l'Etat.

Le projet doit donc prendre en compte les dérognataires. A la voie de demi-tour s'ajoute une voie de filtrage sans limiteur de hauteur et une voie de secours qui double l'ensemble du dispositif. Et comme il n'y a pas de limitation dans le sens montant, la voie correspondante reste libre, sans toutefois permettre à des contrevenants de l'utiliser à contre-sens : la séparation physique entre les deux sens doit être suffisamment longue pour être dissuasive. Cet aménagement nécessite une sur-largeur de la voie montante pour des raisons de sécurité et un traitement spécifique de l'écoulement des eaux des surfaces ruisselantes de la voirie et du flanc de la montagne.

En complément de ce contrôle d'accès, l'Etat prévoit la construction de deux lits d'arrêt en fin de descente permettant aux véhicules en perdition de se jeter sur un lit de gravier.

A ces 5000 mètres carrés d'infrastructure à flanc de montagne, il faut ajouter les superstructures. Ce qui semble simple devient étonnamment complexe.

La barre à 2,60 mètres de hauteur doit être dissuasive et ne pas prêter au vandalisme. Elle s'ouvre, à l'aide d'une manivelle, pour permettre le déneigement et ne doit pas devenir un danger en cas de choc : Un camion ou un car conduit par un chauffeur distrait ou fatigué peut taper cette barre à 70km/h. Il faut qu'elle échappe par rotation sur un pied, avec un dispositif d'anti-retour. Un aimant la maintient en position fermée et un contact électrique déclenche l'alerte en cas d'ouverture.

La barre est équipée d'un parement rouge et blanc de 40cm de hauteur pour renforcer l'impact visuel. Comme le veut la réglementation, un portique équipé de bandes souples rouge et blanches sert d'avertisseur visuel en amont, surmonté d'un radar déclenchant deux feux qui clignotent en jaune à l'approche d'un véhicule. Le pied du portique amont est équipé d'un détecteur de gabarit déclenchant l'allumage d'un Panneau lumineux indiquant au véhicule qu'il doit prendre la voie de demi-tour. Le dispositif est utile par exemple à une berline transportant sur son toit un vélo fixé verticalement, qui serait alors détruit par la barre.

La voie dédiée aux dérognataires comporte un lecteur de badge et une barrière qui s'ouvre si le badge est reconnu dans la base de données des dérognations renouvelées chaque année. Nouveaux métiers pour administrer la base de données et la sauvegarder, assurer les relations avec les usagers et contrôler la légitimité des dérognations.

Lorsque le badge n'est pas reconnu, l'utilisateur doit faire demi-tour. Un interphone permet d'être en contact (24h/24) avec le poste d'exploitation situé à Gap aux heures ouvrables ou

à Marseille. Pour répondre correctement aux interrogations de l'utilisateur, l'exploitant dispose de vidéo-surveillances qui montrent l'état réel de la barre à 2,60m, de la barrière d'accès des dérogataires ainsi que l'utilisateur devant l'interphone.

On ne parlera pas de tous les dispositifs annexes qui permettent de surveiller le trafic, d'informer les usagers par grands panneaux variables ou par écran informatique, d'identifier les poids lourds de plus 7,5t et les transports en commun, ou d'alerter l'exploitant de l'usage du lit d'arrêt.

Une présentation des équipements d'exploitation est visible (téléchargeable) ici :

<http://ertia2.free.fr/Niveau2/Projets/Transport/Laffrey-Controle-acces.pdf>

Au total, cette simple barre à 2,60m de hauteur a obligé la Direction Interrégionales des routes à mettre en oeuvre, à maintenir un système complexe. Il aura fallu lancer quinze marchés différents, depuis les études de faisabilité jusqu'à la mise en service. Il serait intéressant de chiffrer cette installation et ses coûts de fonctionnement et de maintenance, sans compter les modifications et extensions jugées nécessaires à la suite des premiers mois d'exploitation, en particulier :

- un dispositif capable de déterminer automatiquement si le véhicule est ou non un transport en commun <sup>4</sup>...
- un dispositif de pesée dynamique en amont de l'itinéraire de substitution
- un dispositif complétant le lecteur de badge par un système de lecture de plaque d'immatriculation
- une amélioration dans la mémorisation/consultation des images vidéo

Plusieurs dizaines de métiers différents ont été, sont toujours nécessaires pour un simple contrôle d'accès qui entérine une signalisation d'interdiction existante.

Métiers inutiles ? Certainement pas ! Ce sont les métiers d'une société dont la complexité est croissante et chacun de ceux qui ont travaillé au projet a senti qu'il était utile aux autres. L'installation peut sembler à certain un gaspillage de l'argent public. Il faut dépasser cette vision étroite, car la société se nourrit de tous ces projets qui organise son bien-être et sa sécurité. Qui aurait osé fermer cette descente dangereuse ? Il faut donc vivre avec, et vivre avec des conducteurs qui ne respectent pas le code de la route.

Le citoyen qui paie ses contributions directes ou indirectes doit comprendre que son bien-être et sa sécurité ont un prix qui s'accroît en même temps que ses exigences. Dans le même temps, ces dépenses contribuent à l'emploi dans le secteur privé autant que dans les services administratifs.

Le débat est à déplacer des métiers qui sont toujours utiles vers le débat de l'utilité des dépenses. Dans le cas de Laffrey, on pourrait mettre en balance l'efficacité du contrôle d'accès automatique et l'efficacité des contrôles de gendarmerie. Là encore, la complexité est croissante, croissante avec la judiciarisation de la société au sein de laquelle se faufile un lobbying subtil. Les métiers du droit ont un impact fort sur l'organisation de la société : inflation des règlements, protections par l'écrit, inflation procédurières, pré-éminence de la forme sur le fond. Le gendarme est dans le tourbillon du droit. Il n'est plus physiquement visible, sauf là où notre société l'y a mis : en faction statique pour protéger une personne ou un lieu, ou face à des manifestants. Les métiers d'aides au citoyen sur le domaine public

---

<sup>4</sup> Le seul moyen de détecter automatiquement un transport en commun est d'analyser ses dimensions et sa surface de vitrage et sous toutes conditions météo, donc sous un abri d'au moins 10m de long... Depuis très longtemps, les avions ont des transpondeurs qui permettent de les identifier. A ce jour, il n'existe aucune boîte noire de véhicule de transport en commun qui émette son identifiant et sa position, éléments pourtant utiles à de nombreux métiers....

sont nombreux et de nombreux jeunes pourraient y faire un service civique utile, au minimum utile à la confiance.