



I – NOTE SUR LES RISQUES NATURELS

Glissements de terrain :

Une reconnaissance géotechnique a été réalisée sur site pour évaluer les risques relatifs aux ouvrages ajoutés ou modifiés (voir rapport SAGE joint au dossier). Aucun risque ne remettant en cause la faisabilité du projet n'a été identifié par SAGE.

Sage a défini des prescriptions pour la réalisation des fondations des ouvrages neufs. Ces prescriptions seront prises en compte par le constructeur pour la conception des ouvrages (voir prescriptions dans le rapport ci-joint).

Une étude géotechnique plus détaillée type G2 sera réalisée sur la base de reconnaissances géotechniques complémentaires après vérification du positionnement des ouvrages lors de la pré-implantation avec le constructeur retenu. Cette étude permettra de dimensionner précisément les fondations des ouvrages et de donner les préconisations techniques nécessaires pour leur réalisation (profondeur des fondations, contraintes de sol, préconisations techniques, fondations particulières de type ancrages directs au rocher...).

Compte tenu de la particularité de l'implantation de la gare aval à cheval sur la route communale des Pistes et dans une zone de pente importante, une étude géotechnique spécifique, avec réalisation de forages, est en cours afin d'optimiser la conception des fondations des ouvrages (fondations de gare, fondation support des quais, ouvrage de tenu du remblai de piste...).

Une étude de supervision géotechnique en phase de travaux type G4 permettra de valider les dispositions techniques lors des contrôles d'ouvertures des fouilles.

Les spécifications des rapports SAGE seront prises en compte par le constructeur du télésiège pour la conception des fondations des ouvrages fonctionnels.

Retrait-gonflement des argiles :

D'après les données du site BRGM et la reconnaissance de terrain réalisée par SAGE, le site d'implantation du projet se situe en zone d'exposition faible à moyen de retrait-gonflement des argiles (voir le rapport SAGE joint au dossier).

Pour permettre de s'affranchir de ce risque, les ouvrages seront fondés au sein des horizons compacts et suffisamment profonds. Les profondeurs de fouilles seront définies par le bureau d'étude géotechnique SAGE qui vérifiera aussi l'absence de ce risque lors des contrôles des fonds de fouille.

Affaissements et effondrements :

D'après les données du site Infoterre et la reconnaissance de terrain réalisée par SAGE, pour le site d'implantation nous relevons les informations suivantes :

- Existence d'une galerie, correspondant à une ancienne carrière et/ou mine souterraine, située à environ 50 m de distance côté Ouest du projet gare de départ ;
- L'analyse géomorphologique du secteur ne met pas en évidence d'indices de phénomènes de type affaissements/effondrements de terrain au droit/à proximité de cette galerie l'ensemble du tracé étudié ;
- Aucun affleurement de cargneule n'a été observé sur le terrain. Néanmoins, il est possible que le substratum de cargneules puisse être rencontré dans le secteur de la gare amont profondeurs.



Compte tenu des implantations actuelles des gares et des pylônes, le projet ne semble pas concerné par ces risques. Toutefois, des reconnaissances complémentaires (sondages pénétrométriques pressiométriques) seront nécessaires en phase conception avant réalisation des ouvrages pour confirmer cette analyse (voir le rapport SAGE ci-joint).

Chutes de blocs :

D'après les données du site Géorisques et la reconnaissance de terrain réalisée par SAGE, le site d'implantation du projet n'est pas exposé à ce type d'événement (voir le rapport SAGE joint au dossier).

Sismicité :

Eléments du rapport SAGE ci-joint :

- Le projet est situé **en zone d'aléa modéré Z3** (*accélération nominale de référence en site rocheux de 1,1 m/s²*) au point de vue sismique selon la révision du zonage sismique de la France (*article R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement*).
- D'après les éléments issus du groupe de travail sur le passage au référentiel européen du guide RM2, les massifs de gare sont considérés comme des ouvrages de catégorie d'importance III et les massifs de ligne sont considérés comme des ouvrages de catégorie d'importance II.
- En première approche, sur la base des observations de SAGE, les classes de sol suivantes peuvent être retenues. Ces valeurs seront validées après pré-implantation des ouvrages lors de l'établissement du rapport géotechnique phase G2 :

Ouvrage	Classe de sol estimée*	Coefficient d'importance de l'ouvrage	Coefficient topographique
G2	C	1,2	1
P7 à P10	C	1	1
P11	A	1	1,2
P12	C	1	1
P13	A	1	1
P14	C	1	1
G3	B	1,2	1

- Pas de risque de liquéfaction des terrains identifié.

Crues torrentielles :

D'après les données disponibles sur les bases de données publiques et la reconnaissance de terrain réalisée par SAGE, l'axe d'implantation du projet survole des zones d'aléas forts et faibles mais aucune de fondations des structures de ce projet n'est pas exposé à ce type d'événement (voir le rapport SAGE joint au dossier).

Avalanches :

D'après les données disponibles (PIDA du secteur et CLPA), le site d'implantation des ouvrages n'est pas soumis à ce risque.