

Note technique

Demande de complément de la DDT pour l'examen du dossier cas par cas

Information étude hydraulique

28 septembre 2026

Établi par	R.GUYON/J.FRAZER
Approuvé par	C.LYSENSOONE
Version	V2e
Référence	BIL-1011585

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par	Fonction	Signature
V0e	18/09/2026	J.FRAZER	CDP	
V1e	23/09/2026	J.FRAZER	CDP	
V2e	28/09/2026	J.FRAZER	CDP	

Version	Date	Approuvé par	Fonction	Signature
V0e	18/09/2026	C.LYSENSOONE	CDP	
V1e	23/09/2026	C.LYSENSOONE	CDP	
V2e	28/09/2026	C.LYSENSOONE	CDP	

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Aurelie RAOUX	Région Auvergne Rhône Alpes

SOMMAIRE

1. OBJET DE LA DEMANDE..... 3

1.1 Retour des services de l'état 3

1.2 Réserves EGIS.....3

2. INCIDENCES HYDRAULIQUES..... 3

2.1 Occupation du sol [1] 3

2.2 Impact sur les berges du Doron de Bozel.....4

2.3 Ecoulements du Doron de Bozel.....7

2.4 Transparence hydraulique 7

1. OBJET DE LA DEMANDE

1.1 Retour des services de l'état

Le dossier d'examen au cas par cas, pour le projet de téléporté école porté par la région Auvergne Rhône Alpes, a été déposé lundi 7 septembre 2026. Vendredi 11/09/2026 une demande de compléments, portant notamment sur la partie hydraulique a été transmise au porteur du projet.

Il est nécessaire d'intégrer au dossier cas par cas, des précisions sur l'incidence hydraulique du projet, à savoir :

- Conduit à une désimperméabilisation d'une partie du site ;
- Ne modifie ni les berges ni la ripisylve ;
- Ne modifie pas l'écoulement du Doron ;
- Est constitué d'ouvrages principalement sur pilotis ;
- Et, sous réserve de votre analyse, n'est pas susceptible d'aggraver le risque de crue.

1.2 Réserves EGIS

A ce stade de l'étude, aucun outils de type modèle hydraulique n'est disponible pour que le bureau d'études EGIS puisse se positionner catégoriquement sur les incidences hydrauliques du projet. La présente note technique s'appuie sur les entrants disponibles à ce jour et utiles à la rédaction de cet avis, à savoir :

N°	Description	Année	Source
[1]	Plans AVP (non validés) du téléporté Ecole <i>2026 09 10 PC - MOUTIERS - TELEPORTE</i>	2026	ARA REMIND
[2]	Zonage réglementaire - PPRi vallée de la tarantaise aval	2015	HYDRATEC
[3]	Zonage réglementaire - PPR de Salins-les-Thermes	2011	DT Rhône-Alpes - Service RTM (Restauration des Terrains en Montagne) de la Savoie

La présente analyse ne peut être que qualitative sur la base des éléments disponibles.

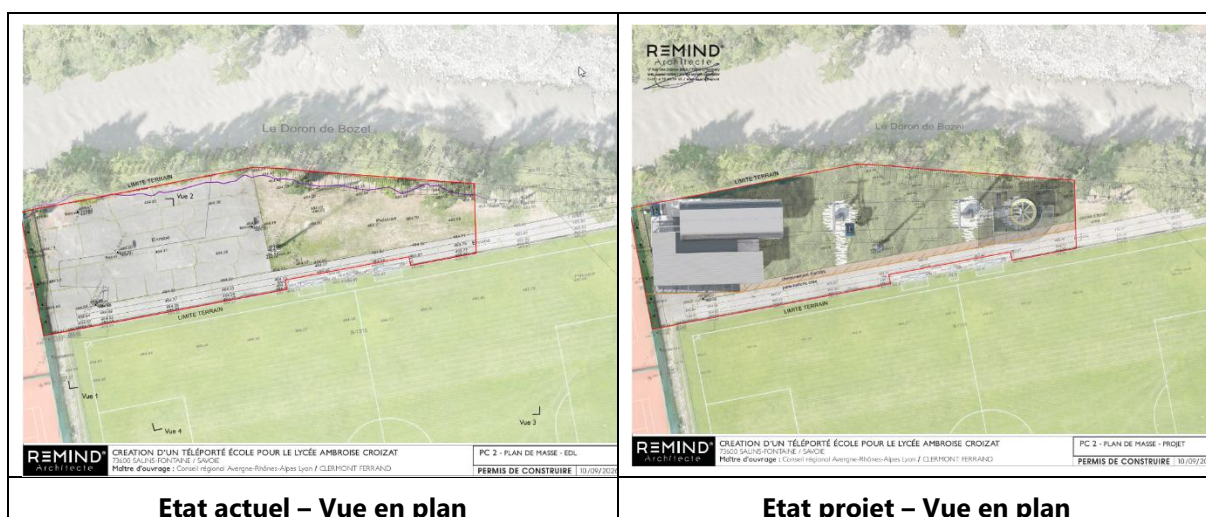
2. INCIDENCES HYDRAULIQUES

2.1 Occupation du sol [1]

La modification de l'occupation du sol à l'issue des travaux de réalisation d'un équipement TELEPORTE « école » peut être décrite de la façon suivante :

- Etat actuel : l'emprise du projet est composée pour plus de la moitié par des terrains de sport (Basket) dont le revêtement est de type enrobés (800m2). L'autre moitié de l'emprise projet est composé de matériaux de surface de type tout-venant/terre végétale ;

- Etat projet (phase exploitation) : Les surfaces précédemment imperméabilisées sont décaissées et remises en herbe, à l'exception d'une bande de 1.50m par 70m (105m²) qui correspond à un cheminement pétons donnant accès à la gare aval. Les eaux pluviales provenant des écoulements sur la toiture du hangar seront redirigées vers un puits d'infiltration situé à proximité du hangar. En dehors du hangar, les autres installations sont 2 gares de téléporté et 2 pylônes de ligne, concourant à eux tous à l'imperméabilisation du sol sur une surface de l'ordre de grandeur de la vingtaine de mètre carré.

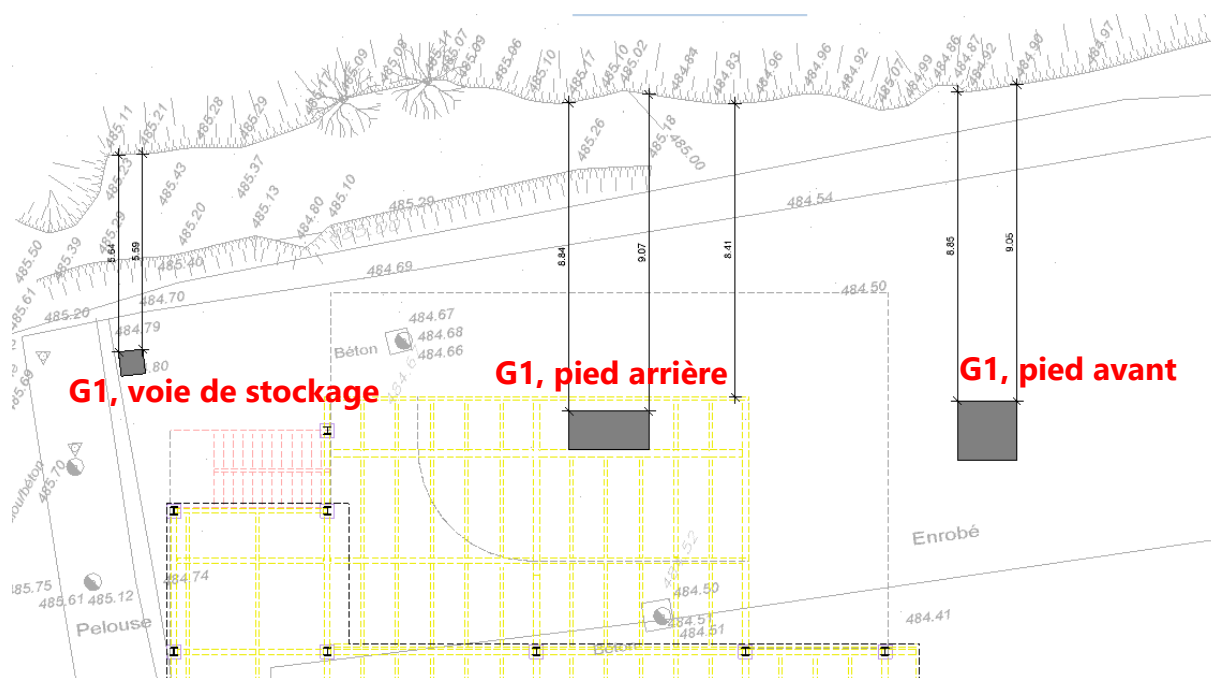


SUR LA BASE DU PROJET AVP TRANSMIS, NOUS POUVONS CONCLURE QUE LE PROJET PARTICIPE A LA DESIMPERMEABILISATION DU SITE.

2.2 Impact sur les berges du Doron de Bozel

Les emprises chantier et projet telles que représentées sur les plans et schémas ci-dessous donnent les informations suivantes :

- Ripisylve existante non impactée : la clôture grillagée existante est conservée, la ripisylve est située côté cours d'eau de la clôture ;
- L'éléments de structure en appui sur le TN, le plus proche du trait de berge est situé à environ 5.50m du trait de berge. Aucune information sur la bande de recul à considérer par rapport au trait de berge n'a pu être tirée du PPR existant. Dans le contexte du projet, cette bande de recul est souvent prise à 10m. Au cours de la réunion du 24/07/2026 avec l'APTV, il a été proposé de retenir une bande de recul de 4m minimum, vu les caractéristiques du projet.



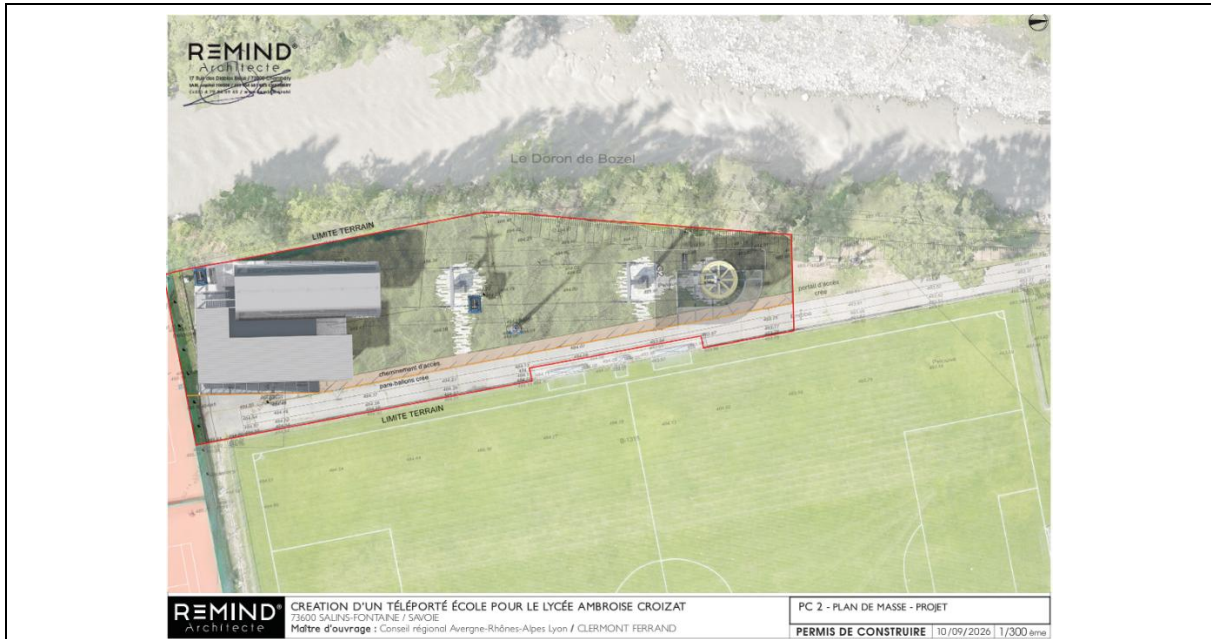
Etat projet – Distance des équipements para rapport au trait de berge

G1 : pylône de la voie de stockage (non fonctionnel) le plus proche situé à 5.59 m de la ligne de crête du Doron

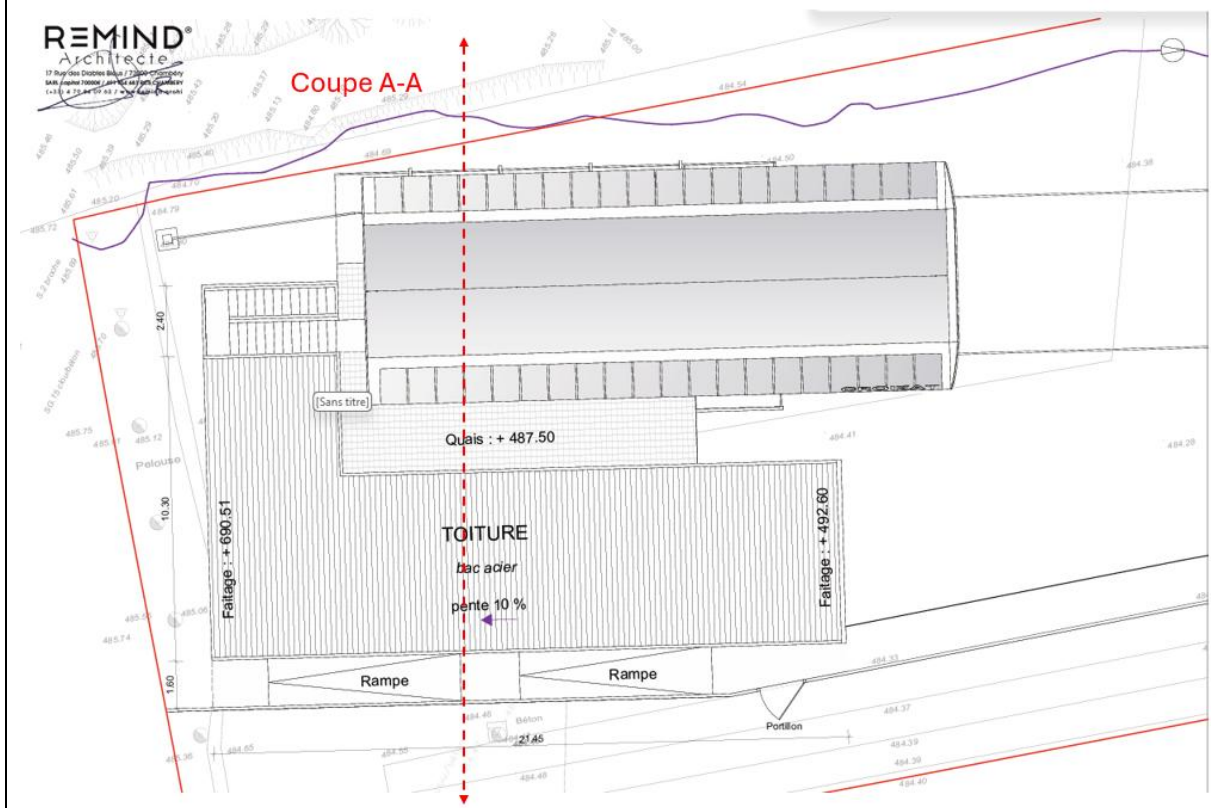
G1 & G2 : massifs fonctionnels situées à 8.84 m minimum de la ligne de crête du Doron

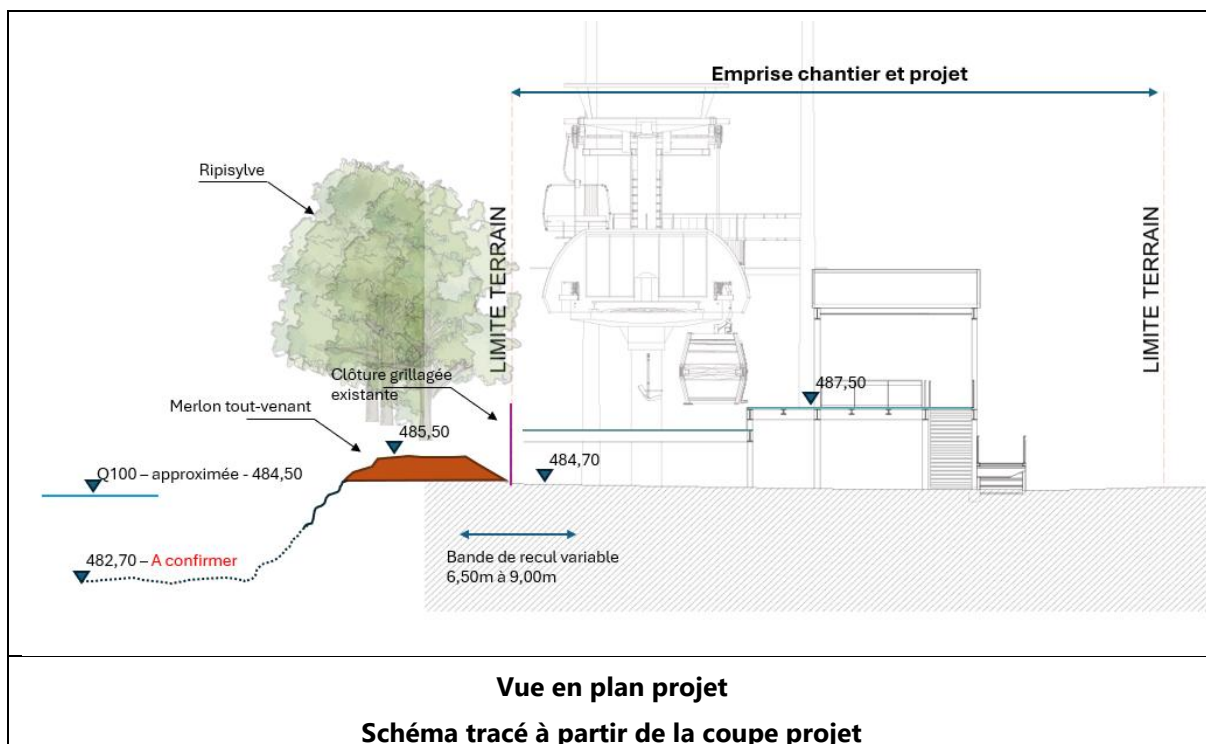
La bande de recul effective est de 5.50m minimum.

En complément du projet de téléporte, un dispositif de surveillance et d'alerte crue doit être installé. Ce dispositif pourrait comporter (composition non déterminée à ce jour) un équipement de mesure en rivière (sonde piézo, radar, camera...) au droit du site du téléporte. S'il est retenu, ce dispositif un impact sur la berge et la ripisylve d'une largeur inférieure à 3m (par exemple : installation d'une longrine béton avec sonde piézométrique) et n'impactera pas la surface hydraulique du lit mineur.



Etat projet – Vue en plan





2.3 Ecoulements du Doron de Bozel

Le projet n'impacte pas le lit mineur du Doron de Bozel puisque l'emprise travaux et projet est située au-delà du trait de berge comme représenté ci-avant.

En complément du projet de téléporte, un dispositif de surveillance et d'alerte crue doit être installé. Ce dispositif pourrait comporter (composition non déterminée à ce jour) un équipement de mesure en rivière (sonde piézo, radar, camera...) au droit du site du téléporte. S'il est retenu, ce dispositif sera conçu de telle manière à ne pas impacter la surface hydraulique du lit mineur et donc à ne pas impacter les écoulements dans le Doron.

2.4 Transparence hydraulique

Les données dont nous disposons [2] et [3], et analysées nous permettent d'approximer la cote de crue de la crue centennale (crue de référence PPRi et PPR) à la cote 484.34 mNGF. Cette cote est située sous la cote de la plateforme existante (486.18 mNGF) où sera implantée le téléporté. Cette cote est celle qui à ce jour semble être la plus fiable d'après l'analyse des entrants dont nous disposons. Elle mériterait d'être vérifiée ultérieurement à l'aide de résultats de modélisation.

L'ouvrage du téléporté est composé principalement d'un hangar sur pilotis, d'une rampe et d'un escalier de type caillebotis, de deux gares et deux pylônes pour les rotations des véhicules. A noter que ces équipements seront situés à l'intérieur d'une clôture grillagée.

Concernant l'impact de l'ouvrage sur la hauteur d'eau pour la crue de référence dans le lit majeur, il n'est pour l'heure, pas possible de les quantifier avec précision, aucun outil de type modèle hydraulique n'est exploitable à ce jour. Mais les équipements mis en place installations sur pilotis, pylônes, laissent à

penser que l'impact sur une hauteur d'eau en lit majeur serait négligeable. A noter que la présence d'eau en lit majeur pour la crue de référence, n'est pour l'heure pas prouvée, la cote d'eau au droit du projet est estimée à 484.34 mNGF (en dessous du trait de berge). Des éventuelles arrivées d'eau par contournement amont ou aval restent à être démontrées.

Concernant le risque d'éventuels embâcles pouvant impacter les écoulements dans le lit majeur, la clôture grillagée existante et conservée possède des mailles plus petites que les vides des installations projet. On ne peut pas considérer le risque d'embâcles et d'impact sur la hauteur d'eau en lit majeur (si de l'eau en lit majeur venait à être démontrée) comme aggravé par l'installation du téléporte.

AVEC LES DONNEES DONT NOUS DISPOSONS NOUS POUVONS CONCLURE QUE L'IMPACT DE L'INSTALLATION DU TELEPORTE SUR LES EVENTUELLES ARRIVEES D'EAU EN LIT MAJEUR EST NEGLIGEABLE (S'IL Y EN A).

ENFIN, D'APRES LES DIFFERENTS POINTS D'ANALYSE CI-AVANT, NOUS CONCLUONS QUE L'INSTALLATION DU TELEPORTE N'EST PAS EN MESURE A AGGRAVER LE RISQUE DE CRUE.