



Crolles, le 13 septembre 2010

Monsieur Francis ODIER
34 rue Jean Vilar
Cidex 255
38920 CROLLES

Nos réf. : DST/GDF/2010-252
Affaire suivie par : Gérard DI FILIPPO

Objet : votre question écrite du 23 août 2010.

Monsieur,

J'accuse réception de votre courrier du 23/08/2010 qui a retenu toute mon attention. Je vous rappelle que l'ensemble des études demandées a déjà été mis à votre disposition, suite à votre demande, et que vous les avez déjà consultées sur place, en mairie.

La commune de Crolles a missionné le service de Restauration des Travaux en montagne (RTM) pour poursuivre les protections contre les chutes de blocs du secteur du Fragnès. Ce programme est dans la continuité de la politique engagée par la commune de Crolles, qui consiste à protéger l'ensemble des habitations concernées par ce risque. Le service RTM s'est entouré d'un bureau d'études compétent pour mener ce projet (SAGE).

Le positionnement de la digue a été étudié au vu des contraintes du site.

Les études suivantes ont été réalisées sur le secteur:

- 05 février 2002 : rapport n°2025 SAGE – Projet de digue au Fragnès – avis géologique quant aux risques de chutes de blocs au droit du futur réservoir
- Février 2002 : rapport n°2416 SAGE – étude trajectographiques - Dimensionnement d'une digue de protection contre les chutes de blocs
- Novembre 2003 : rapport n°2713 SAGE – digue pare blocs de protection - section : digue du Brocey – chemin du Berger – Calculs trajectographiques en vue d'optimiser les ouvrages de protection – note technique de synthèse
- Septembre 2004 : SAGE – Digue de Fragnès – variante Sud ouvrage en biais – calculs complémentaires
- Octobre 2007 : SAGE n°3187– Hameau de Fragnès – projet de merlons pare - blocs – étude géotechnique de faisabilité + note complémentaire de mars 2008 annexée au rapport

La continuité avec le merlon du Brocey n'a pas été l'élément de positionnement de l'ouvrage, c'est la protection réelle contre le risque de chute de blocs qui a principalement mené les RTM à proposer une implantation. Ainsi, le positionnement optimal dans la pente a été défini par les études trajectographiques dont vous avez déjà eu connaissance.

Le choix a aussi été fait en essayant d'optimiser au maximum l'équilibre déblais-remblais : dans son positionnement actuel, nous avons déjà un déficit de matériaux qui augmenterait si on décale l'ouvrage vers l'aval où la pente est plus faible. De plus, des changements à la marge ont été effectués suite à une réunion de quartier présentant le projet, lors de laquelle 150 personnes étaient présentes.

