

DREAL AURA
Service Eau Hydroélectricité et Nature
Police de l'eau et hydroélectricité
69453 LYON CEDEX 06

A l'attention de Monsieur Vincent SAINT-EVE

Villeneuve les Avignon, le 05 AVR. 2019

Votre référence : SEHN-19-PPEH-234-VSE
Réf. : cascade n° 84-2016-00267
Notre référence : 2100 A440 19-0226 DF/MAP/FP
Affaire suivie par : Marie Ange POURCHIER
Téléphone : 04.90.15.98.02

OBJET : AMENAGEMENT AVIGNON

- . Commune d'Avignon
- . Travaux d'amélioration de la protection des îles Piot et de la Barthelasse

Monsieur,

Par courrier en date du 22 février 2019, vous sollicitez l'avis de CNR sur le dossier de demande d'autorisation concernant les travaux d'amélioration de la protection des îles Piot et de la Barthelasse déposé par la communauté d'agglomération Grand Avignon, dont les travaux se situeront en partie sur les terrains inclus dans les dépendances immobilières concédées à CNR.

Nous vous informons, que nos observations vous sont produites au titre des missions qui nous ont été confiées par l'Etat en tant que concessionnaire du Rhône.

Le projet présenté n'appelle pas de notre part de remarques bloquantes visant à remettre en cause la poursuite de l'instruction de ce dossier. Il existe cependant un certain nombre d'imprécisions et de demandes de compléments qu'il apparait nécessaire de se faire préciser et notamment :

- **Etude d'impact :**

p. 20 : il convient de rajouter que les travaux s'inscrivent en partie sur le domaine public fluvial concédé à CNR. Il est à noter que l'état parcellaire joint au dossier est erroné pour ce qui concerne les références parcellaires des terrains rattachés au compte matriciel CNR (p 215 : annexe 2. Résultat de l'enquête parcellaire).

Les parcelles identifiées au compte matriciel CNR et concernés par le présent projet sont : section AE 84, AE 93, AE 150, AE151, AE157, , AP64, AD171, AD176, AC 282 et AC283.

p. 124 : le nombre de bateaux logements concernés par ce projet est de 29 et non de 26.

p. 146 : nous avons noté qu'un batardeau provisoire et que des descentes d'eau vont être aménagés dans le cadre des travaux de rehausse des digues de la Barthelasse. Actuellement nous ne disposons pas d'éléments afin de pouvoir vérifier leur impact sur nos ouvrages et le cas échéant s'il conviendra d'établir un titre d'occupation pour des ouvrages de rejet dans le milieu naturel. Le maître d'ouvrage devra nous adresser les emplacements et les caractéristiques des ouvrages envisagés, notamment pour la régularisation des 36 ouvrages prévus de rejet d'Eaux Pluviales au milieu naturel.

p. 150 : de façon générale les travaux présentés portent sur la berge et la digue historique de protection contre les crues. Les divers travaux de terrassement, de suppression de végétation ne mentionnent pas sur la partie Barthelasse le devenir des bateaux logements amarrés sur la berge et disposant de titres d'occupation.

La figure 109 représente la situation de l'apportement provisoire dans le bras d'Avignon. Du fait de la proximité du chenal navigable en rive droite du Rhône, il faudra s'assurer que ce dernier n'est pas empiété par cette installation provisoire et les bateaux ou barges qui y seront amarrés en phase chantier. Il faudra s'assurer que ce dispositif bien que provisoire soit dimensionné pour supporter le passage des crues.

p. 153 : des ouvrages hydrauliques de tiers implantés dans les emprises CNR, devront faire l'objet d'Autorisations d'occupation temporaires établies par CNR. Il conviendra donc que nous soyons préalablement saisis des dossiers d'exécution afin d'intégrer nos contraintes d'exploitation le cas échéant.

p. 167 : il n'est pas fait mention de la servitude de marchepied. Le projet aura-t-il un impact sur celle-ci ? Du fait de la présence en bord voie d'eau de mobiliers CNR (panneaux de navigation, échelle limnimétriques, etc...), nous devons pouvoir disposer de cette servitude pour un accès pérenne.

p. 214 : la mesure M11 relative à la « *sécurité des usagers locaux et terrestres et fluviaux* » ne fait pas état de la présence des bateaux logements qui devraient être impactés par ce projet notamment en phase chantier. L'impact éventuel sur la navigation en phase travaux (proximité du chenal de navigation), l'information des navigants et la signalisation ou le balisage temporaire du chenal n'est pas détaillé.

p. 231 : la mesure dite « MC5 » présente un projet de réhabilitation d'habitats alluviaux sur deux emprises distinctes de la concession en amont et aval du bras court-circuité du parc des libertés. Cette mesure de compensation bien que cités dans l'étude d'impact, n'est pas reprise dans le plan des mesures compensatoires environnementales. Cette mesure « MC5 » comprend notamment du reboisement dans le lit mineur dans un secteur avec présence d'épis et casiers Giradon contenant des bancs d'alluvions soumis à charruage. Des échanges seront nécessaires afin de s'assurer de la compatibilité de cette mesure avec nos contraintes d'exploitation, les nécessités de transparence aux écoulements et plus largement de nos obligations de concessionnaire.

Nous rappelons que les terrains CNR n'ont pas vocation à accueillir des mesures compensatoires pour le compte de tiers, dans la mesure où nos propres travaux peuvent faire l'objet de mesures compensatoires qui doivent être accueillies au plus près des chantiers impactant l'environnement, sur des terrains de la concession.

NB : la figure 139 « *localisation des mesures compensatoires projetées* » ne représente pas géographiquement l'emplacement de la mesure MC5.

• **Concernant l'Evaluation des incidences au titre du code de l'environnement :**

p. 98 : s'il y a lieu de maintenir la mesure MC5 dans les emprises CNR, il conviendra d'établir un titre d'occupation établi au profit du porteur de projet afin d'identifier ses obligations.

• **Dossier de demande de dérogation au titre de l'art.L411-2 :**

Les remarques évoquées dans l'étude d'impact sur les sujets de maîtrise foncière, ruissellement des eaux pluviales, appontement provisoire en phase travaux et établissement des AOT valent également pour ce dossier.

• **Demande d'autorisation des systèmes d'endiguement Piot et Barthelasse :**

P. 32 : nous avons noté la rehausse et l'extension du muret de protection à l'aval du pont Daladier. Ces travaux vont impacter les péniches à activités et logement dont leur accès piéton se fait depuis ce muret qui à ce jour sert de support aux échelles mises en place par les propriétaires des péniches. Le maître d'ouvrage devra se rapprocher de chaque propriétaire pour garantir l'accessibilité piétonne.

p. 96 : le tracé de l'ouvrage B2, identifié CNR et cité en figure 127, doit être prolongé jusqu'en amont rive droite du parc des libertés pour être cohérent avec la définition du système d'endiguement. Ce dernier intégrant un système de protection contre les inondations, il devra faire l'objet d'une remise au profit du GEMAPIEN à savoir la COGA au même titre que les ouvrages hydrauliques vannées de régulation associés aux ouvrages B2 et B3 (figures 128 à 131).

p. 102 : la CNR n'est pas propriétaire de la digue mentionnée dans la figure 138, également identifiée section B3 dans le tableau 14 de la page 60. Cet ouvrage est un remblai routier réalisé par CNR dans le cadre du rétablissement des circulations (Cf. article 12 du Cahier des charges spécial de l'aménagement d'Avignon). Il est considéré remis au Département 1 an après sa mise en service. CNR a conservé à date les ouvrages de régulation dont le but est d'assurer un débit de salubrité du plan d'eau, ces derniers auraient dû être remis à la collectivité qui en avait fait la demande (Cf. alinéa précédent).

• **Ville Avignon - Amélioration protection des îles Piot et Barthelasse - PRO**

D'une manière générale, les aménagements projetés dans le dossier PRO intègrent de manière plus au moins exhaustive en fonction des sections, le rétablissement des dispositifs d'amarrage des bateaux logements et des réseaux les desservant. Ces dispositions ne sont pas reprises ni détaillées dans les autres documents du dossier.

p. 39 : à ce jour, il y a 29 bateaux amarrés sur Piot et sur l'île de la Barthelasse dont un bateau activité commerciale, à savoir le « Parisien » pour l'emplacement actuel situé au PK 242.760. Le tableau 17 ne correspond pas à l'occupation réelle actuelle : on dénombre 9 bateaux au droit du muret de l'île Piot et 20 bateaux logements sur le secteur de l'île de la Barthelasse.

p. 48 : les caractéristiques de l'aménagement futur du muret de Piot n'indique pas s'il y a adaptation des dispositifs d'accès aux bateaux « échelles métalliques » bien que répertoriés en p.46 comme ouvrages en place.

p. 88 : au droit du restaurant « Le Bercail », nous ne disposons pas de coupe du muret faisant l'objet d'une rehausse. Celui-ci étant en limite du DPF, nous devons connaître son emplacement exact afin de régulariser sa présence dans les emprises CNR.

p. 91 : nous avons noté que la restauration de la sous-section 1.6 fera l'objet de 6 systèmes d'amarrage de bateaux composés chacun de 2 bollards. Une proposition type d'amarrage avait été communiquée par CNR à la ville par un courrier en date du 3 décembre 2013.

p. 95 : il est identifié la présence de 14 bateaux logements entre les PK 239.250 et 239.950 or en page 98, nous constatons que la restauration de la berge endiguée ne comprendra que 4 systèmes d'amarrage composés chacun de 2 bollards. Le maître d'ouvrage devra préciser les postes d'amarrage conservés afin d'informer les bénéficiaires des conventions d'occupation temporaires.

p. 136 : la parcelle AE 252 appartenant au domaine privé de CNR est listée comme impactée par le projet pour des mesures de récréation de milieux arborés. CNR avait émis une position négative sur la compensation sur des terrains CNR, cette dernière n'est pas reprise dans le plan récapitulatif des mesures de compensation environnementale.

- **Etude hydraulique : rapport d'étude :**

CNR précise que son avis ne porte aucun jugement sur la validité des résultats l'étude hydraulique, des niveaux de protection affichés (typiquement p.137 B1), des solutions techniques retenues, etc...

p. 19 : Le dossier indique que l'impact hydraulique est de 3 cm pour la crue décennale et de 3.1 cm pour la crue vingtennale au droit du chemin de la Traille PK241.5. Nous nous étonnons que la mesure hydraulique corrective située en amont, au niveau du quai des Allemands (PK239.14), puisse avoir une incidence pour supprimer ces exhaussements de ligne d'eau situés en aval. Il est indiqué que l'impact hydraulique de 4.9 cm pour la crue centennale au droit du PK238 est supprimé par la mesure hydraulique corrective, par contre le dossier ne fait pas mention des impacts résiduels pour des débits supérieurs et des secteurs plus en amont, notamment en aval du barrage de Sauveterre.

p. 51 : Le dossier ne permet pas de voir quel est l'impact des travaux (notamment la rehausse du niveau du chemin de la Traille) sur la durée de fonctionnement de la station de pompage CNR de la Barthelasse pour le ressuyage post crue. Le dossier doit démontrer que les travaux ne vont pas générer des coûts d'exploitation supérieurs pour CNR (coûts de maintenance et d'énergie de la station de pompage CNR). En effet si les temps de ressuyage sont augmentés, il pourrait y avoir une demande des riverains à l'avenir, non neutre économiquement pour CNR, pour changer le mode d'exploitation de la station afin d'accélérer le ressuyage voire une demande d'augmenter la capacité de pompage.

p. 14 : Mesures correctrices hydrauliques. Le paragraphe indique « Les aménagements provoquant un impact hydraulique tant sur la hausse locale de la ligne d'eau dans le lit du bras d'Avignon que sur l'augmentation du temps de la vidange par rapport à l'état actuel... » et précise que les mesures correctives sont « ...recalibrer le lit mineur et donc la section d'écoulement et, d'autre part, à mettre en place des ouvrages de vidange supplémentaires,... » mais sans plus de détail sur les impacts résiduels.

- **Vues en plan des sections et profils en travers :**

Les légendes utilisées sur les vues en plan des différentes section mentionnent des candélabres en lieu et place des bollards, et des gabions qui ne sont pas repris dans les plans et coupes du projet.

Les profils PT 04 à PT 06 situés en section S1.5 et S1.6 présentent un reprofilage significatif de la berge avec engraissement du parement par rapport au profil existant (mesure MC4 de percolation du parement avec une banquette de matériaux sablo-graveleux). Il convient de s'assurer que l'éloignement éventuel des bateaux en stationnement reste compatible avec la position de chenal de navigation.

Même remarque vis-à-vis du chenal de navigation pour l'apponement provisoire identifié en section S1.1. Le dossier présente de surcroît une ambiguïté sur l'usage de ce dernier (apponement provisoire pour bateaux logements ou apponement de chantier pour approvisionnement des matériaux du chantier.


- **Conclusion générale :**

De façon générale, les travaux d'amélioration de protection des îles Piot et de Barthelasse, objet du dossier présenté, devront :

- ne pas impacter le chenal navigable et son gabarit (hauteur libre et mouillage) en phase travaux et de façon définitive,
- ne pas impacter le drain CNR, qui doit faire l'objet de travaux de réfection dans le futur. Pour éviter que ces travaux soient rendus plus contraignants du fait de la présence de cette future digue de protection, il pourrait être opportun d'envisager une réalisation conjointe de réparation du drain en particulier sur un secteur d'environ 50 m sur la section S1.6 au droit du profil PT06 ou le drain et un regard « nommé J » sont à l'aplomb des travaux de digue,
- maintenir les ouvrages ou installations CNR tels que : échelles limnimétriques, panneaux de navigation et panneaux kilométriques y compris en phase travaux,

- présenter la liste des régularisations de réseaux de tiers qui feront l'objet d'une dépose puis d'une réimplantation sur les terrains CNR. Ces derniers devront faire l'objet d'un accord préalable de notre Compagnie et de la DREAL concession en tant qu'autorité de contrôle,
- prendre en compte la présence des bateaux logements identifiés dans le dossier PRO en adaptant la création de dispositif d'amarrage (insuffisant en nombre et non clairement détaillé dans les autres pièces du dossier pour accueillir l'ensemble des bénéficiaires actuels des COT). Il conviendra au maître d'ouvrage de proposer à CNR le cas échéant la liste des emplacements qui ne pourraient être renouvelés au motif de l'intérêt général lié à la validation de l'arrêté préfectoral pour travaux. Le délai de dénonciation de ces COT sera à définir avec la CNR,
- soumettre à CNR l'utilisation des dépendances immobilières de la concession éventuellement impactées par des mesures de compensation environnementale et proscrire en particulier des reboisements dans le lit mineur « mesure MC 5 »,
- démontrer l'absence d'impact hydraulique résiduel lié au projet jusqu'en aval du barrage de Sauveterre pour les débits correspondant au dimensionnement de l'aménagement d'Avignon (12500 m³/s dont 5500 m³/s par le barrage-usine de Sauveterre) pouvant impacter la débitance de ces ouvrages,
- d'apporter une réponse à l'entretien de la mesure correctrice hydraulique et de préciser comment le maître d'ouvrage entend entretenir dans le temps la fonctionnalité de la mesure correctrice hydraulique de recalibrage et de rescindement de la berge rive gauche,
- démontrer qu'il n'y a pas de coût supplémentaire d'exploitation pour la station de pompage CNR de la Barthelasse en lien avec les modifications apportées au ressuyage post crue,
- s'approprier la gestion du barreau de fermeture amont du parc des Libertés en rive droite du bras d'Avignon, du fait de son intégration au système d'endiguement du GEMAPIEN. Cet ouvrage n'ayant pas de fonction avec les ouvrages classés de production d'énergie, nous proposons que ce dernier soit remis au profit du maître d'Ouvrage au même titre que les ouvrages vannés hydrauliques de régulation situés de part et d'autre de l'ancien bras court-circuité de Villeneuve « Parc des Liberté ».

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.


Pascal ALBAGNAC,

Directeur Territorial Rhône Méditerranée