

COMPTE RENDU
REUNION CCRVV/EPTB VISTRE/NESTLE/HERACLES
DU JEUDI 12 NOVEMBRE 2020
Projet de sécurisation des digues et de coulée verte du Rhony

Rédacteur : Guillaume CHAZELLE

Présents :

- CCRVV : Philippe Gras (Président), Guillaume CHAZELLE (Dgs)
- EPTB Vistre-Vistrenque : Thierry Agnel (Président), Bruno Ledoux (Directeur)
- Commune de Vergèze : Vincent Coste (Adjoint municipal)
- Nestlé Waters : Bernard Rougé, Benjamin Poilvet
- Cave coopérative Héraclès : Jean-Fred Coste (Président)
- Artélia : Guillaume Raccasi, Virginie Larrivière

Monsieur Gras démarre la réunion en expliquant qu'elle a été sollicitée par la société Nestlé Waters et la cave coopérative d'Héraclès suite à la dernière présentation qui leur a été faite, le 19 octobre 2020, du projet de sécurisation des digues et de coulée verte du Rhony.

En effet, le projet comporte des aménagements hydrauliques à proximité immédiate de l'usine Nestlé, afin de contrôler les potentiels débordements du canal BRL.

Dans ce cadre, l'emplacement d'implantation d'un bassin de rétention de 8 hectares pose problème à la société Nestlé Waters et aux vignerons de la cave coopérative d'Héraclès qui exploitent cet espace.

Monsieur Rougé explique que la société Nestlé est favorable au projet de sécurisation des digues et de coulée verte, mais qu'il est nécessaire de trouver une alternative à la localisation du bassin de rétention pour plusieurs raisons :

- Un forage d'eau minérale est prospecté sur la zone et l'hydrogéologue de Nestlé a indiqué que l'agrément d'implantation serait impossible, à cause du périmètre de protection à respecter avec le bassin de rétention qui serait situé à proximité.
- De manière plus secondaire, le principe d'un bassin de rétention à côté d'une usine d'eau minérale n'est pas très opportun et il ne faut pas négliger le risque d'apport de matières polluantes à côté de l'usine qui pourrait nuire à l'image de marque de l'entreprise.
- Nestlé porte le projet de créer un parc agroécologique, qui se caractérise par la création de promenades et de voies vertes, qui connectent le site de Nestlé avec la cave coopérative d'Héraclès ou les étangs « Perrier » et dont un des itinéraires passerait par le bassin

Monsieur Jean-Fred Coste explique qu'il convient d'ajouter que le site du bassin contient 8 hectares de vignes très jeunes, actuellement en production, qui seraient détruits avec un préjudice notable pour les exploitants de la cave coopérative d'Héraclès.

Monsieur Rougé ajoute qu'il existerait une solution moins contraignante consistant à créer le bassin sur une zone de 10 hectares (située juste au sud du Canal par rapport au projet de bassin) où 80% des parcelles appartiennent également à Nestlé.

Monsieur Raccasi, pour la société Artélia, en qualité de maître d'œuvre du projet, explique que cette solution avait été envisagée mais que plusieurs contraintes avaient conduit à l'écartier et notamment la présence d'une canalisation GRDF qui longe le canal sur la voie sud. Cette canalisation nécessiterait des aménagements renforcés et des études de dangers détaillées.

Monsieur Gras intervient pour expliquer que les aménagements hydrauliques dont il est discuté se chiffrent aujourd'hui à 3.8 millions HT (soit une plus-value de plus de 40 % du projet de digue en lui-même) pour éviter les 2 cm de réhausse du niveau d'eau du canal susceptibles d'engendrer des débordements sur le site de l'usine.

Monsieur Rougé fait remarquer qu'il a interrogé plusieurs personnes de l'usine qui ont vécu les inondations de 1988 et que personne n'a souvenir d'un débordement du canal à cause du Rhony et qu'il conviendrait plutôt de se rapprocher de la verrerie qui pourraient avoir été impactée davantage.

Monsieur Raccasi ajoute que le scénario d'une crue de référence de 1988 serait différent avec la gestion automatique des biefs du canal BRL qui n'existait pas à l'époque et qui avait conduit à un niveau d'eau plus élevé dans le canal que ce qu'il ne le serait aujourd'hui.

Monsieur Gras explique qu'il peut paraître préférable de ne pas dépenser près de 4 millions d'Euros dans ces aménagements dont la portée est discutable puisqu'ils ont vocation à supprimer une incidence de 2 cm d'eau qui correspond aussi à la marge d'erreur des calculs de modélisations informatiques.

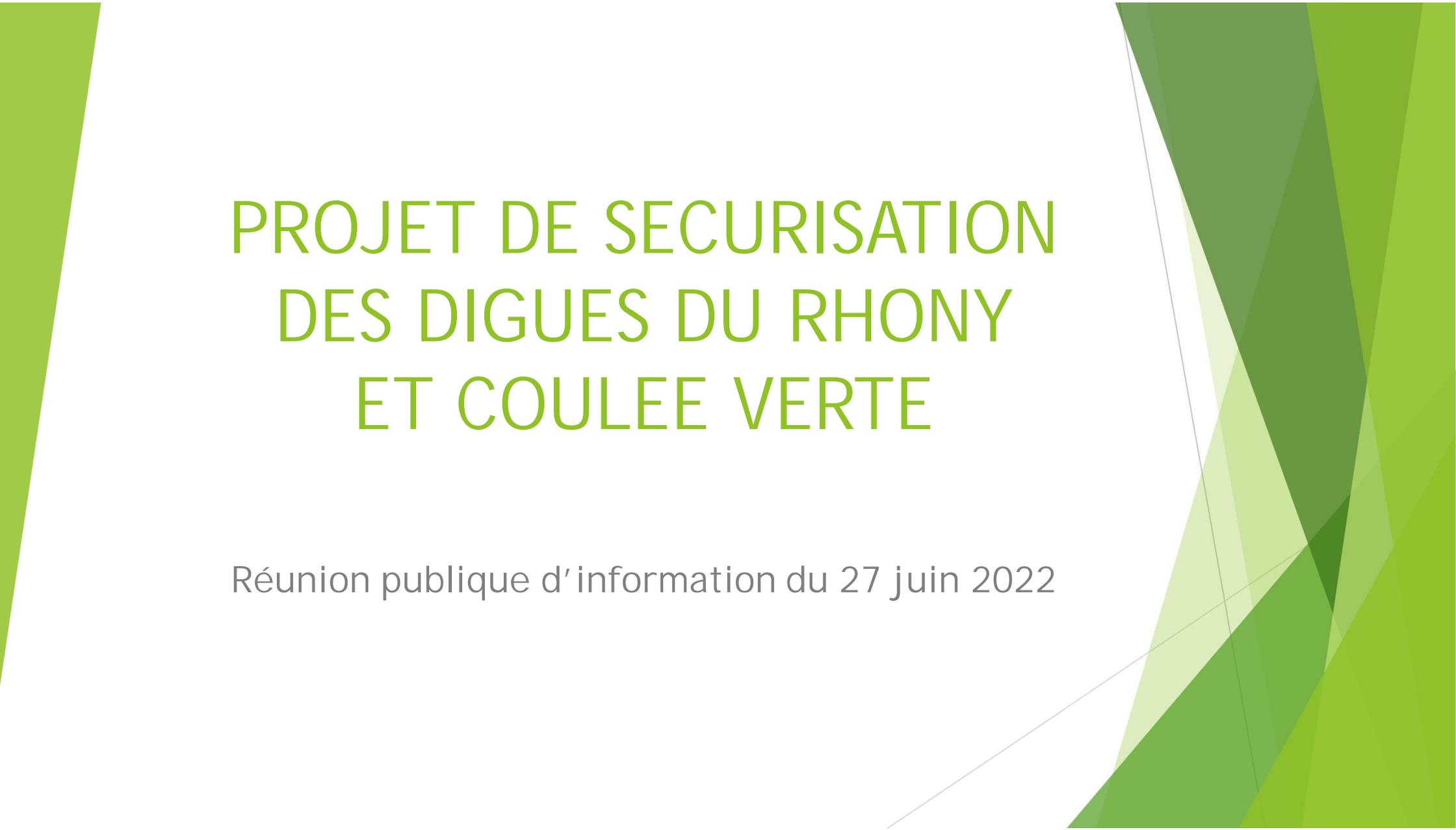
Monsieur Rougé considère également que la société Nestlé Waters ne serait pas forcément opposée à ce que ces aménagements ne soient pas réalisés.

Monsieur Gras ajoute que cette position pourrait être partagée par la société BRL qui est concessionnaire du canal Philippe Lamour. Dès lors, il serait opportun de demander un entretien avec le Préfet et les services de l'Etat, pour lui expliquer la situation et connaître leur avis mais il est nécessaire, pour cela, de disposer d'éléments d'études détaillés.

Il est donc convenu que :

- Nestlé fait travailler le bureau d'études qu'il a missionné, (pour réaliser une étude de vulnérabilité) sur le périmètre du Rhony en priorité, et étudie en interne la solution d'abandon des aménagements.
- Artélia chiffre la solution proposée par Nestlé de réaliser les aménagements au sud du canal plutôt qu'au nord et produit une carte précise des impacts sans les aménagements et une note hydraulique présentant les 3 solutions (1. aménagements au nord du canal, 2. aménagements au sud du canal, 3. sans aménagements) avec les incidences en terme d'analyse coût/bénéfice.

Une réunion sera ensuite organisée avec les mêmes protagonistes pour envisager un rendez-vous avec le Préfet dans la foulée.



PROJET DE SECURISATION DES DIGUES DU RHONY ET COULEE VERTE

Réunion publique d'information du 27 juin 2022

1. POURQUOI CE PROJET ?

Réunion publique d'information du 27 juin 2022

Historique

A partir des années 50 et 60, l'environnement du Rhône a connu d'importantes modifications (construction du canal BRL, assainissement des terres pour l'agriculture)

Ces aménagements ont conduit à canaliser l'écoulement de ce cours d'eau qui serpentait dans une plaine marécageuse avec un lit peu profond.

L'épisode pluvieux de 1988 a provoqué une crue historique du Rhône qui a engendré l'inondation des communes de Codognan et Vergèze.

Ces 2 communes décidèrent alors de construire en urgence une digue de protection qui existe encore actuellement.

Etudes Préalables

En 2005 → 1^{ère} étude lancée en 2005 par l'Établissement Public Territorial de Bassin (EPTB) Vistre-Vistrenque, sur tout le bassin du Rhône, avec un diagnostic des digues de Vergèze et Codognan

En 2008 → 2^{ème} étude par l'EPTB sur la faisabilité du confortement des ouvrages et renaturation du Rhône

Compétence GEMAPI

En 2014 → démarrage du projet de sécurisation des digues et de renaturation du Rhône par un groupement constitué de l'EPTB, du Sivom du Moyen Rhony et des communes de Vergèze et Codognan

Les communes ont été substituées par la Communauté de Communes Rhony-Vistre-Vidourle en 2018 (avec la prise de compétence Gémapi).

Situation actuelle

Construite en urgence, la digue actuelle ne correspond pas aux règles de l'art :

Extraits des rapports de vérifications techniques approfondies :

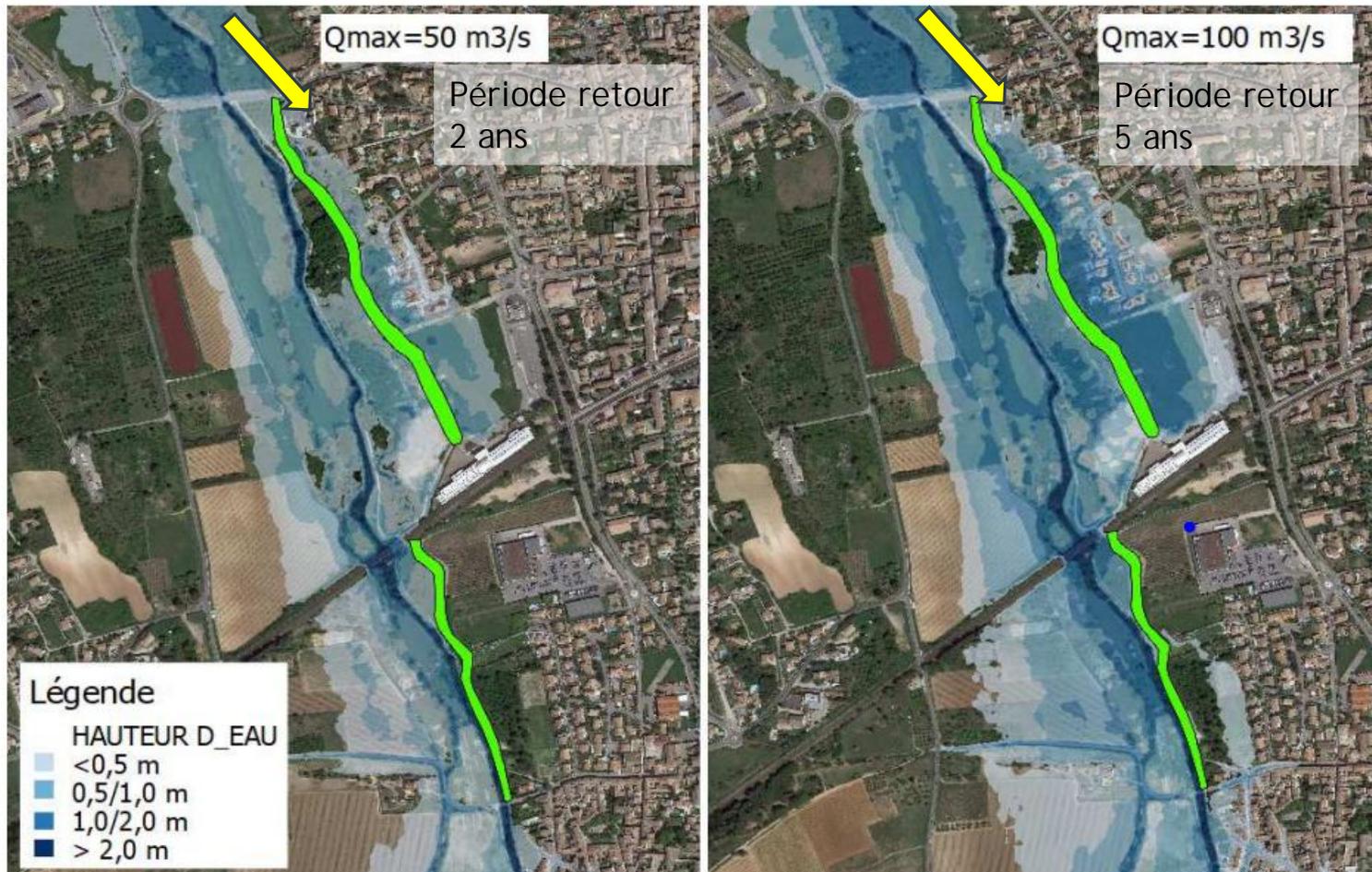
- Les matériaux utilisés sont très hétérogènes (blocs rocheux, déchets d'enrobés, ferrailles...). Cela traduit une sensibilité à l'érosion ainsi qu'une étanchéité insuffisante.
- La protection est assurée, à certains endroits, par des murs de clôture dont la résistance à la poussée de l'eau doit être étudiée.
- La présence de points bas peut réduire localement le niveau de protection et engendrer des surverses localisées.

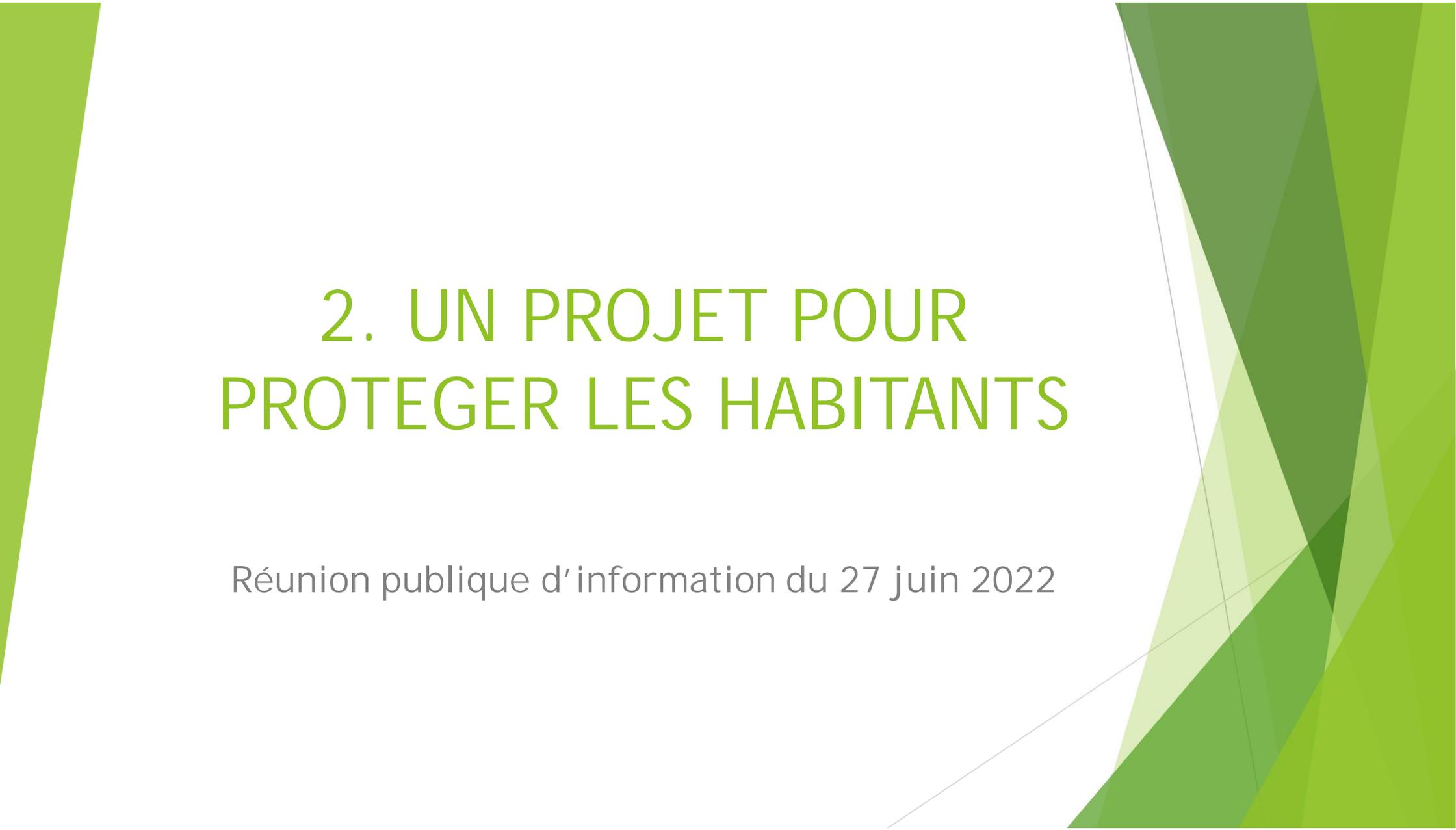
Situation actuelle

- La digue s'interrompt à certains endroits.
- La digue est contournée au nord (entrée de la commune de Vergèze) pour des crues fréquentes.
- En cas de crue, les eaux pénètrent dans les bourgs et ne peuvent pas facilement s'évacuer, bloquées par la digue.

Situation actuelle

- Illustration du contournement de la digue actuelle pour les crues fréquentes, comme par exemple celle du 14 septembre 2021





2. UN PROJET POUR PROTEGER LES HABITANTS

Réunion publique d'information du 27 juin 2022

Un projet en cours d'optimisation

Le projet consiste à :

- Reconstruire, dans les règles de l'art, une nouvelle digue
- Repositionner les réseaux secs et humides situés dans les emprises de l'ouvrage.
- Créer un nouveau lit pour le Rhône et une coulée verte avec des méandres, la reconnexion d'une partie des anciens bras afin de retrouver un écoulement et un fonctionnement plus naturel.

Un projet en cours d'optimisation

Le projet est en cours d'étude afin de garantir l'absence d'impacts :

- Sur les interactions entre le Rhône et la nappe phréatique
- Sur la non aggravation des inondations en aval du projet

Des ajustements sont donc encore susceptibles d'intervenir

Pour information : Les débits de crue du Rhône :

Q 2ans = 50 m³/s

Q 5ans = 100 m³/s

Q 2014 = 103 m³/s

Q 2021 = 165 m³/s

Q 20ans = 225 m³/s

Q 50ans = 359 m³/s

Q 100ans = 448 m³/s

Q 1988 = 470 m³/s

Un projet en cours d'optimisation

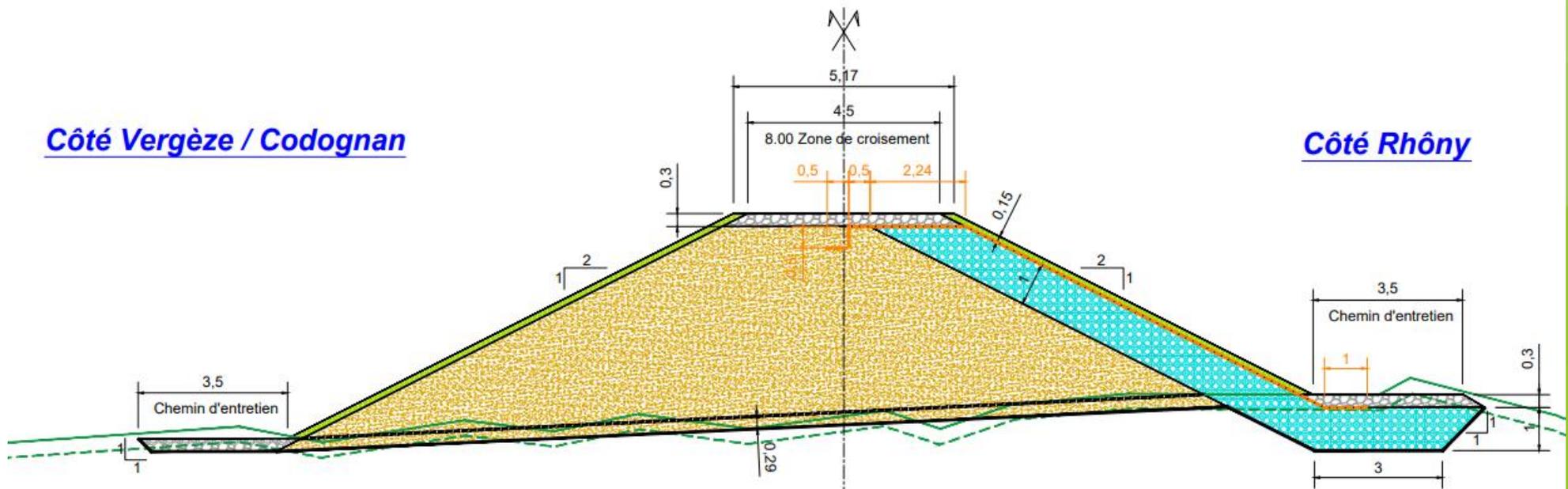
Les caractéristiques de la future digue sont les suivantes :

- Le niveau de protection correspondra à la crue cinquantiennale avec les caractéristiques géométriques suivantes :
 - Hauteur : 2,5-3 m (décision des élus de conserver une géométrie identique à la digue actuelle)
 - Largeur en crête : 4,50 m
 - Pente : 45°
 - Piste en pied des 2 côtés de l'ouvrage
 - Talus en terre végétale enherbée sur 20 cm

Légende des matériaux

-  GNT 0/31.5
-  Masque argileux étanche
-  Remblais limoneux de la digue
-  Terre végétale
-  Grille anti-fouisseur
-  Arase supérieure du niveau d'ancrage
Adaptation local en fonction du TN si ce dernier est très accidenté
-  Fond de forme

Profil type de la digue du Rhône

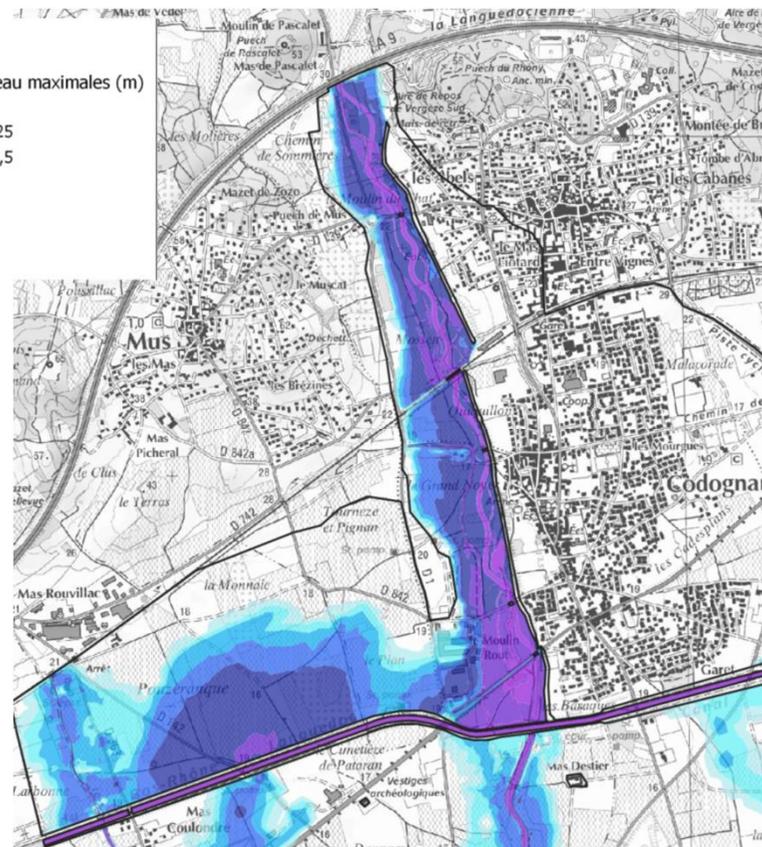
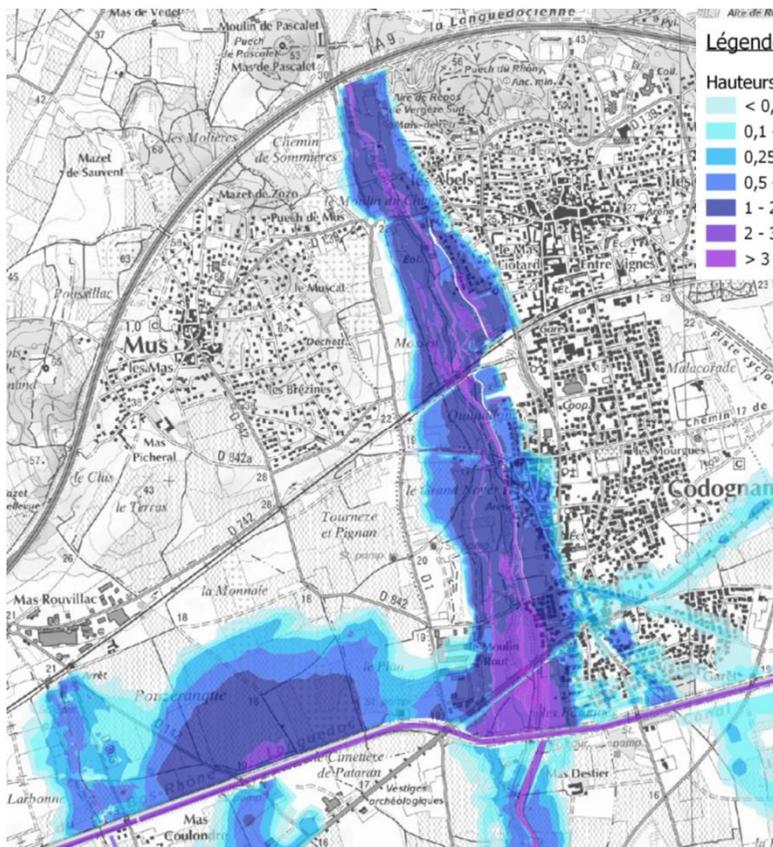


Un projet en cours d'optimisation

Illustration du niveau de protection des habitations pour Q 50ans

Digue actuelle

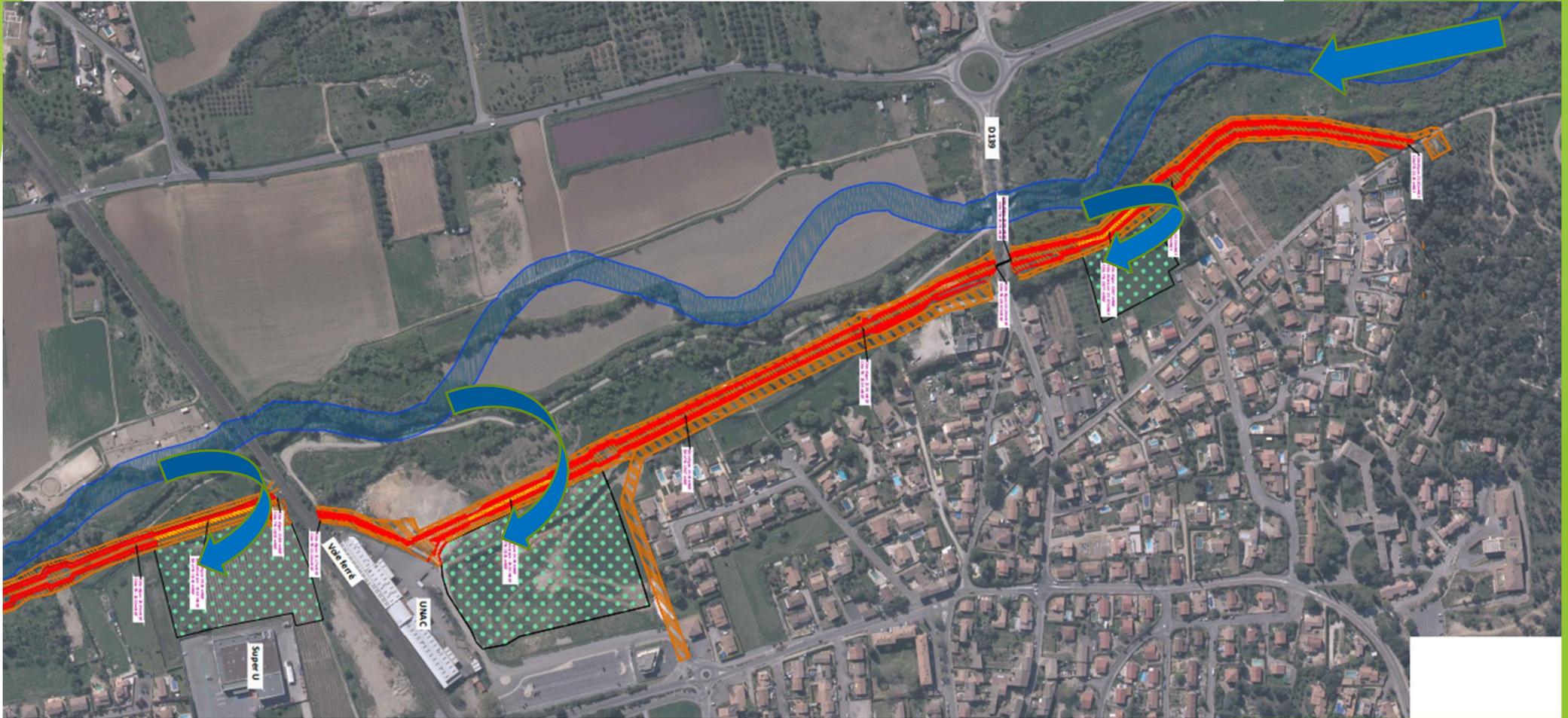
Projet de digue



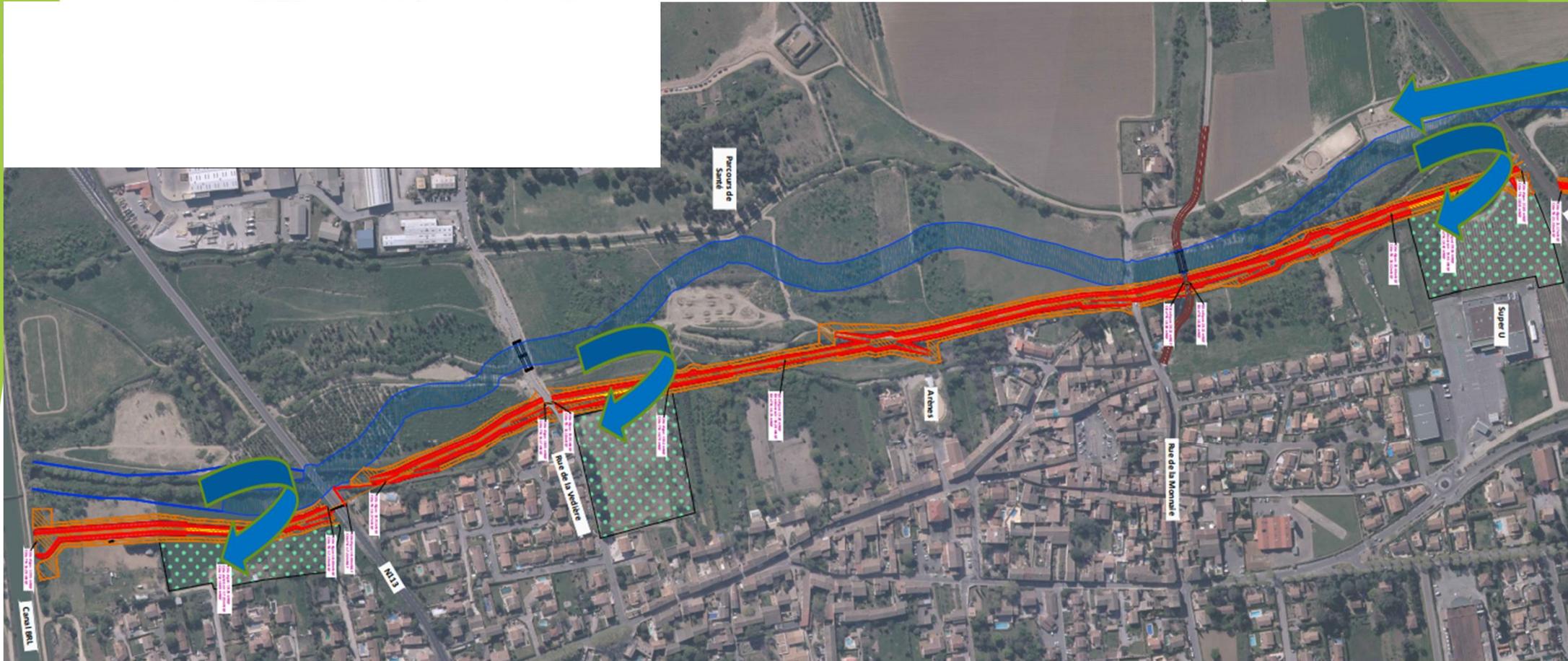
Un projet en cours d'optimisation

- Aménagement de l'ouvrage sur 3 km.
- 5 déversoirs en crête de digue prévus pour :
 - Garantir l'absence de surverse sur les parties en terre de la digue (pas de risque de rupture)
 - réduire les vitesses d'écoulements des eaux en cas de débordement du Rhône au dessus de la cote de protection
 - créer des bassins de rétention pour améliorer le fonctionnement du réseau pluvial des communes

SECTEUR VERGEZE



SECTEUR CODOGNAN



Visualisation 3D du projet



Un projet en cours d'optimisation

BUDGET

- Coût estimé : 13 300 000 € HT, dont :
 - 12 000 000 € de travaux de sécurisation et renforcement des digues
 - 1 300 000 € pour la revitalisation du Rhône
- Prévu dans le 3ème programme d'action et de prévention des inondations du Vistre avec le financement suivant :
 - Etat : 4 800 000 €
 - Région : 2 400 000 €
 - Département du Gard : 2 400 000 €
 - Autofinancement EPTB Vistre Vistrenque : 3 700 000 €*
 - * possible financement agence de l'eau

Un projet en cours d'optimisation

CALENDRIER PREVISIONNEL

- Finalisation des études complémentaires et dépôt des dossiers réglementaires pour fin 2022.
- Instruction réglementaire et négociations foncières en 2023.
- Démarrage après obtention des autorisations réglementaires en 2024 après maîtrise foncière préalable.



MERCI DE VOTRE ATTENTION

Réunion publique d'information du 27 juin 2022

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 26-09-2022 AVEC OFB



Intertek

Date de réunion 26 septembre 2022

Lieu OFB La Calmette

Réf 20220926_CRR_réunion OFB

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Flamina KUNG / Pierre Cazenave

Date 30 septembre 2022

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Jean-Luc NUEL jean-luc.nuel@nimes-metropole.fr Tél : 06 29 32 00 69	Nîmes Métropole	E	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Bruno LEDOUX bruno.ledoux@vistre-vistrenque.fr Tél :	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	E	D
Anne-Sophie PROST anne-sophie.prost@tractebel.engie.com Tél : 07 87 94 35 62	TRACTEBEL – Groupement MOE	E	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Flamina KUNG fku@riparia.fr Tél : 06 88 98 28 70	RIPARIA – Groupement MOE	P	D
Jordan PRAYER jpr@riparia.fr Tel :	RIPARIA – Groupement MOE	E	D
Marie-Pierre FALIP mp.falip@geofit-expert.fr Tél : 07 84 28 49 45	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D

<i>Nom Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Participant / Excusé</i>	<i>Diffusion</i>
Estelle RICHARD e.richard@geofit-expert.fr Tel : 06.76.43.48.67	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Maxime LE HENANFF m.lehenanff@ecomед.fr Tel : 06 61 36 89 41	ECO-MED -Ss-traitant MOE	E	D
Vincent MARTI vincent.marty@ofb.gouv.fr Tel: :+33 (0)6 42 83 65 24	OFB	P	D
Joseph DELVALE joseph.delvallee@ofb.gouv.fr	OFB	P	D
Christophe PEZERIL christophe.pezeril@vistre-vistrenque.fr	EPTB Vistre Vistrenque	P	D

1. Objet de la réunion

Présentation des principes de restauration du Rhône dans le cadre des études MOE de l'optimisation du PRO ARTELIA.

Pour info : Rappel planning général : Dépôt du dossier d'autorisation fin 2022 // Acquisitions foncières nécessaires 2023 // début des travaux 2024

2. Avancement et points saillants

2.1. Principes d'aménagement

Tracé en plan :

- conservation du lit mineur actuel lorsque des habitats aquatiques ou de la végétation rivulaire d'intérêt le justifie ;
- limitation au maximum des abattages d'arbres ;
- reméandrage chaque fois qu'on sort du tracé actuel, soit parce que lit mineur actuel ne présente pas d'intérêt particulier de conservation, soit parce que la digue doit être construite en lieu et place du Rhône.

→ une adaptation du tracé proposé à étudier au niveau de la rue de la Védière pour éloigner le cours d'eau de la digue, sous réserve de l'étude du profil en long de la route (taille et cout de l'ouvrage de franchissement).

→ voir première ébauche présentée en annexe.

Profil en long :

Le profil en long est imposé par les points durs suivants :

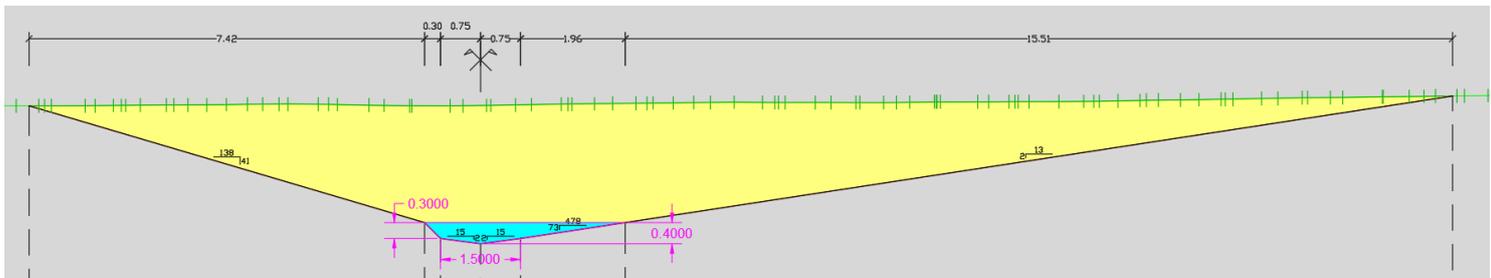
- le fil d'eau aval autoroute → pont RD 139 → Pont SNCF → pont RD1113 → canal BRL.

La pente moyenne est de 0.20 % sur les 3 premières portions, et s'accroît à 0.45 % entre RD113 et canal BRL.

Profils en travers :

- Sur les secteurs où le tracé est conservé, les berges seront adoucies en épargnant au maximum les arbres présents : retalutage au-dessus de l'arbre lorsque l'arbre est implanté en bas de berge, retalutage entre deux arbres (sorte de « dentelle ») lorsque les arbres sont situés en haut de berge et suffisamment éloignés les uns des autres.
- travail en cours, en attente de topographie fiable.
- Sur les secteurs reméandrés, un profil type à « géométrie variable » est proposé :
 - fond du lit d'étiage en « V » de pente 2 %, 1.5 m de largeur, 10 cm de hauteur ;
 - raccordement du lit d'étiage de 30 cm de hauteur, à pente variable, plutôt forte dans les extrados et faible dans les intrados.
- cette hauteur est fixée arbitrairement sur la base de l'observation des profils en travers actuels disponibles, qui sont eux-mêmes très variables. Elle sera affinée suite à l'élaboration du modèle 1D pour les petits débits, pour comprendre quel débit est capable de transiter dans la section qui en découle.
- Raccordement au TN en pente variable mais toujours douce : globalement, grands rampants en intrados et rampant plus raides en extrados.

Exemple de rendu type :



2.2. Points singuliers

- A l'aval de l'autoroute, le long de la RD1, le lit mineur est fonctionnel et est inclus dans une forêt alluviale. A priori, à moins que l'hydraulique ou le conseil départemental ne le justifie, aucune reprise n'est prévue sur cette portion ;
- En amont du pont SNCF, on conserve la forêt alluviale en RD ;
- Sollicitation du terrain de cross (amont rue de la Védière) et du ball-trap qui constituent déjà des points bas → zones sollicitées plus rapidement en cas de crue, hauteur de raccordement au TN 1 à 1.5 m contre environ 2.5 à 3 m le reste du linéaire ;
- Traitement de la zone de pins à l'amont du pont de la RN113 en delta : suppression des pins et abaissement du delta sur la cote du fil d'eau des arches du pont ; idem à l'aval du pont. Il est précisé que cette zone a été reboisée suite à un remblaiement de carrière. La qualité des matériaux de déblais sera donc vérifiée.
- Deux ouvrages de franchissements vont être reconstruits : rue de la Monnaie et rue de la Védière. L'éloignement du cours d'eau à la digue va être étudiée (profil en long de la route) de manière à vérifier la faisabilité sans nécessiter la construction d'un « viaduc ». L'OFB précise qu'il est souhaitable de prévoir des passages larges, avec des surlargeurs en haut de chaque berge, pour permettre le passage de la faune terrestre, les berges ne se raccordant pas directement aux bajoyers. De la même manière, ces dispositions vont être étudiées (incidences sur le cout de l'ouvrage).
- Franchissabilité écologique : cible : anguille. 2 points :

- Ouvrage SNCF : commencer par supprimer les buses devant et voir si l'ouvrage SNCF en lui-même nécessite un aménagement supplémentaire ; Le projet prévoit en outre de recaler/rehausser le fil d'eau du Rhône et de retrouver un état avant incision du lit, la suppression du passage à gué ne devrait pas induire d'effet négatif sur les fondations du pont SNCF (a justifier et discuter avec SNCF)
- Ouvrage RN113 : initialement identifié par ARTELIA, puis considéré en phase PRO comme franchissable : le groupement de MOE émet des doutes, nécessité d'une expertise (cf. photo ci-après du 27/09/2022). Voir avec ECOMED et/ou TRACTEBEL et OFB.



- Dimensionnement du lit mineur : la dynamique sera étudiée (vitesses, forces tractrices et puissances spécifiques), variable avec la pente du cours d'eau notamment. La section indiquée par ARTELIA pour faire passer une Q2 est de 40 m². L'OFB indique que le débordement ne doit pas être trop fréquent pour conserver une certaine dynamique et une capacité d'auto-ajustement lors des crues. Un dimensionnement proche de Q2 semble un bon compromis, mais une variabilité du débit de plein bord est attendue. Il est également précisé qu'une fréquence de débordement supérieure à l'état actuel est acceptable dans le cadre du projet, dans la mesure où les terrains concernés sont agricoles / naturels et seront acquis dans le cadre du projet.
- Des plantations seront prévues et sont attendues politiquement et par la population. Un compromis doit être trouvé pour assurer un taux reprise important. Deux pistes :
 - Plantations dans des noues : nous pourrions bénéficier du retour d'expérience du chantier du Vistre à Caissargues (plantations prévues en novembre 2022),
 - Plantations le long des pistes ou de façon à rendre l'arrosage et l'entretien aisés.

2.3. Points d'attention en phase chantier

- Une attention sera apportée en phase chantier à la présence de cistudes d'Europe (relâché de tortue passion, proche du site) ; étude ECOMED en cours.
- Les EEE, notamment la canne de Provence, seront pris en compte dans le projet.
- La protection des arbres et le suivi des travaux de libération des emprises de travaux (débroussaillage, élagage et abattage) sont à encadrer très précisément.
- La gestion des pistes d'accès pour chacune des zones et secteurs de chantier est à cadrer finement.
- Les sujets d'enjeux écologique sont à rappeler dès le démarrage des travaux avec les équipes opérationnelles notamment.

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 20-10-2022

UT Vauvert CD30



Date de réunion 20 octobre 2022

Lieu UT Vauvert

Réf 20221020_CRR_CD30_V2

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 25 octobre 2022

Compléments version V2 du 25/10/2022 en bleu

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Jean-Luc NUEL jean-luc.nuel@nimes-metropole.fr Tél : 06 29 32 00 69	Nîmes Métropole	E	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Bruno LEDOUX bruno.ledoux@vistre-vistrenque.fr Tél :	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	E	D
Rémi GUIRAUD Syndicat.eau.moyen.rhony@gmail.com Tel : 06 78 37 20 79	SIVOM du Moyen Rhône	E	D
Anne-Sophie PROST anne-sophie.prost@tractebel.engie.com Tél : 07 87 94 35 62	TRACTEBEL – Groupement MOE	E	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Flamina KUNG fk@riparia.fr Tél : 06 88 98 28 70	RIPARIA – Groupement MOE	P	D
Jordan PRAYER jpr@riparia.fr	RIPARIA – Groupement MOE	E	D

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Tel :			
Marie-Pierre FALIP mp.falip@geofit-expert.fr Tél : 07 84 28 49 45	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Estelle RICHARD e.richard@geofit-expert.fr Tel : 06.76.43.48.67	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Maxime LE HENANFF m.lehenanff@ecomed.fr Tel : 06 61 36 89 41	ECO-MED -Ss-traitant MOE	E	D
Vincent TOURREAU vincent.tourreau@gard.fr Tél : 06 87 69 46 67	Conseil Départemental du Gard Directeur Adjoint des territoires en charge de l'UT de Vauvert	P	D
David ARNAL david.arnal@gard.fr Tél:	Conseil Départemental du Gard	P	D

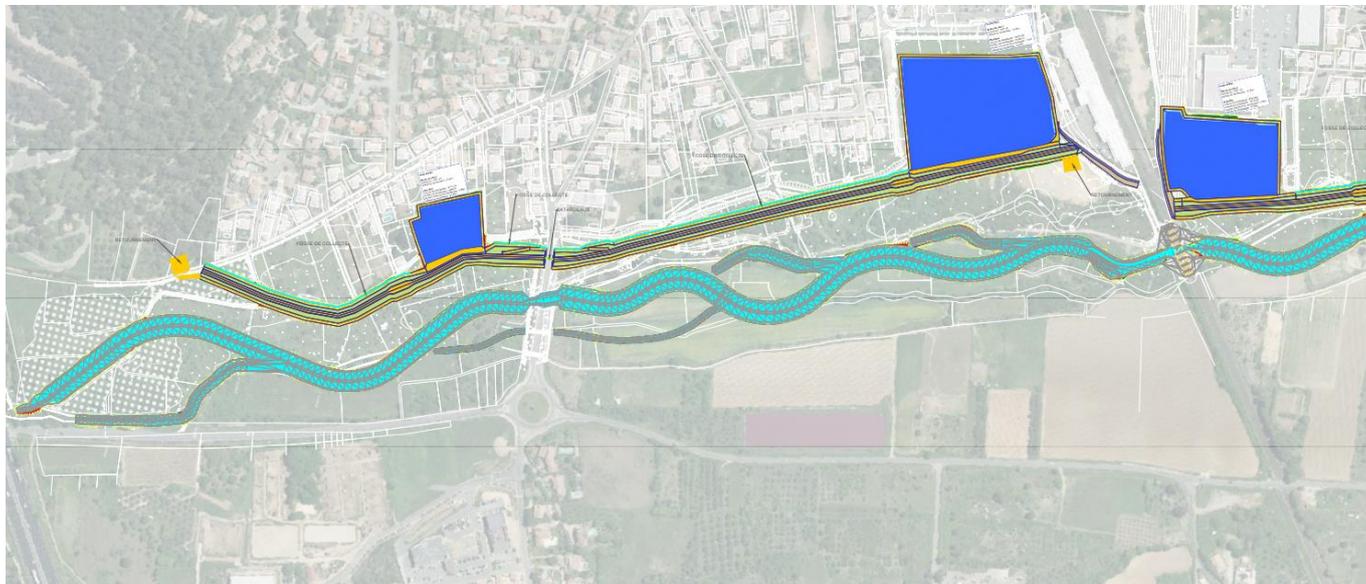
1. Objet de la réunion

Réunion à l'UT de Vauvert. Les sujets abordés sont les suivants :

- Impact des projets digues et renaturation du Rhône sur les ouvrages du CD30 (RD137 et RD001) ;
- Interaction entre les projets en cours et à venir ;

Quelques rappels du projet :

Ci-après vue en plan du projet ARTELIA 2021 en cours de modification par la nouvelle MOE TRACTEBEL-RIPARIA

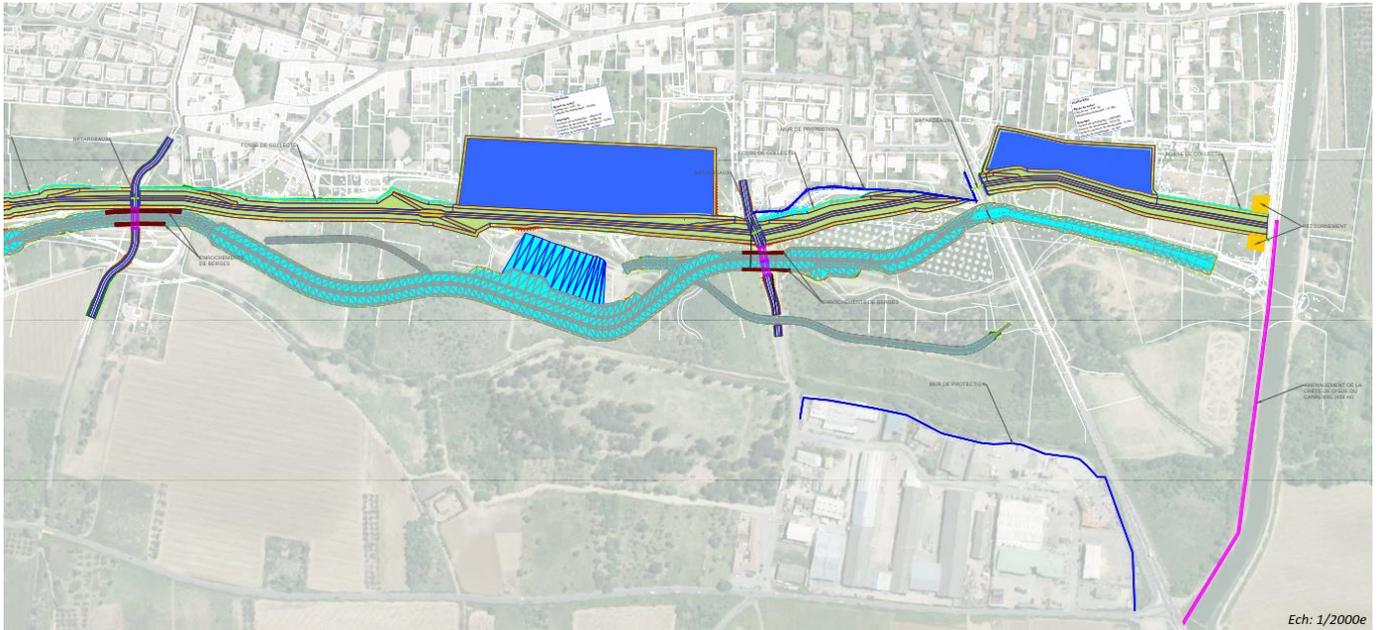


Zone Nord de l'aménagement (ARTELIA)

Démolition et reconstruction des digues du Rhône sur les communes de Vergèze et Codognan entre les remblais de l'A9 et le canal du BRL.

2,8 km de digues à créer (hauteur moyenne 3,0 m / talus 2/1 / largeur en crête 5,0 m) et réalisation de 5 bassins de dissipation et récupération du pluvial.

Renaturation du Rhône menée en parallèle.



Zone Nord de l'aménagement (ARTELIA)

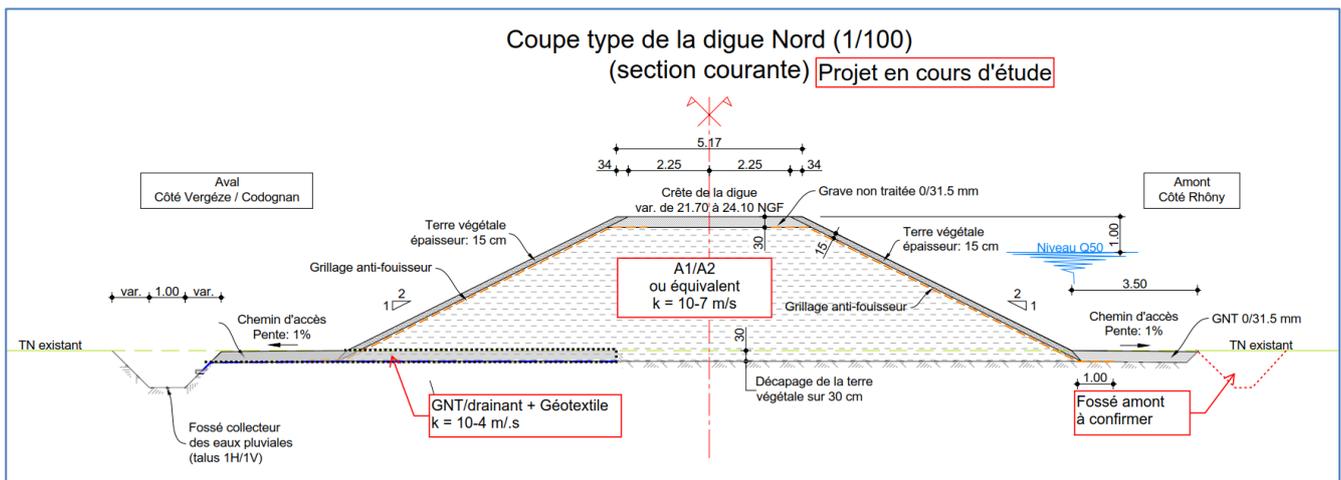
2. Projets connexes de mobilité

Le CD30 évoque plusieurs projet de voies vertes en projet où la digue du Rhône pourrait être intéressée :

- Liaison Calvisson-Vauvert ;
- Liaison Gallargue-Vestric

Le principe de la digue et les pistes d'entretien qu'elle nécessite n'est en aucun cas incompatible avec son intégration dans un projet de mobilité douce.

La digue présente dans sa coupe type une piste en crête de 5,00 m de large et 2 pistes en pied (à l'amont et à l'aval) de 3,50 m de large. Il n'y a pas de revêtement spécifique prévu, une simple GNT sur 0,30 m d'épaisseur doit permettre la circulation des véhicules d'entretien.



Coupe de principe de la digue (TRACTEBEL)

Le sujet de la traversée de la RN113 est évoqué et à déjà fait l'objet de discussion avec la mairie de Vergèze. L'arche du pont de la RN113 au droit du bras mort en rive droite du Rhône pourrait, hors crue, remplir cette usage. ATTENTION le projet de renaturation ne prévoit aucun revêtement à cet endroit.

3. Impact projet sur RD139

Le CD30 précise que la police de voirie à l'entrée de la commune de Vergèze est assurée directement par la ville, les relevés de décision sont donc à confirmer avec la Mairie.

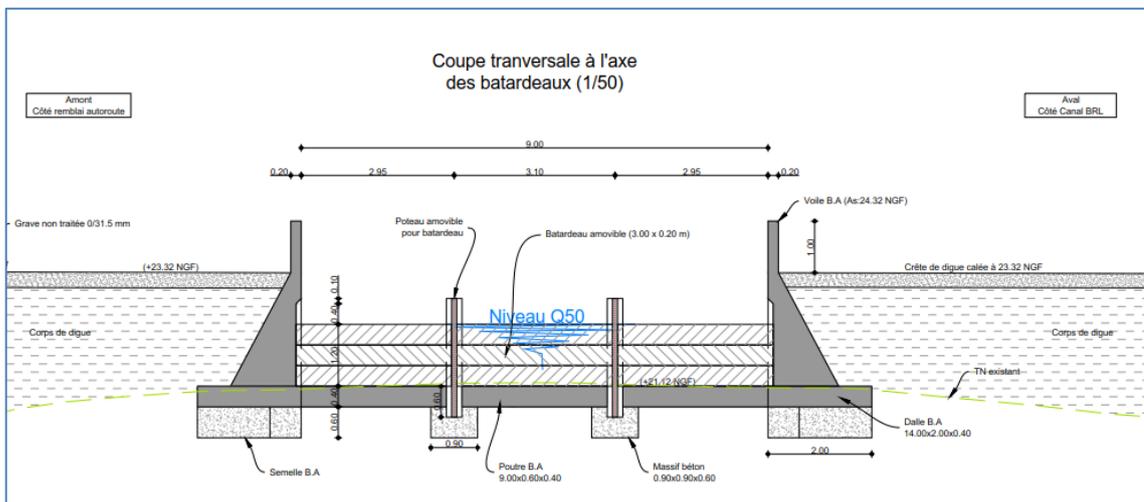
Le projet TRACTEBEL-RIPARIA ne prévoit aucune modification du pont et du remblai de la RD139. CD30 a réalisé l'année dernière des travaux de confortement sur les talus amont et aval du remblais rive droite du Rhône.

A noter néanmoins que le MOE envisage de reprendre les enrochements de l'entonnement amont. En rive droite car ils sont endommagés et en rive gauche car ils sont mal orientés et devraient être plus évasés.

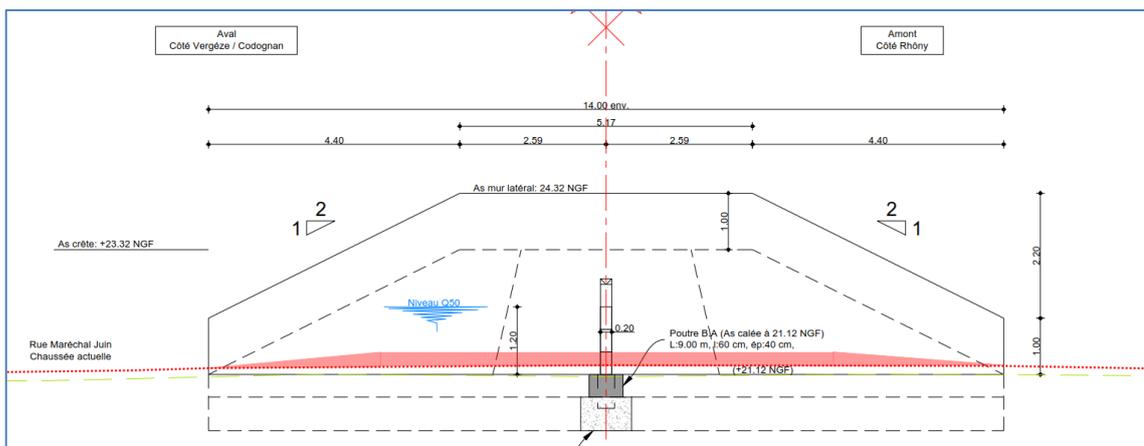
La traversée de digue par la RD139 est à équiper de batardeau. Une largeur de 9,0 m est prévue (6,00 m de chaussée et 1,50 m de bas-côté//trottoir), c'est un minimum mais OK pour CD30. Attention à l'implantation des réservations pour que les passages de véhicules les endommagent le moins possible.

Le MOE cherche à limiter la hauteur du batardeau pour faciliter sa mise en œuvre en période de crise.

Une rehausse de la chaussée de 0,15 m surmonté par un plateau (h = 0,15 m ; Longueur 8,0 m et pente 5%) semble envisageable en entrée d'agglomération (à confirmer avec la Mairie).



Coupe de principe du dispositif batardeau (TRACTEBEL)



Principe rehausse profil et plateau vu avec CD30 (TRACTEBEL)

Des passages de réseaux dans la route sont également à prévoir (ligne HTA, EU, F & T...) entre le pont et l'aval de la digue.

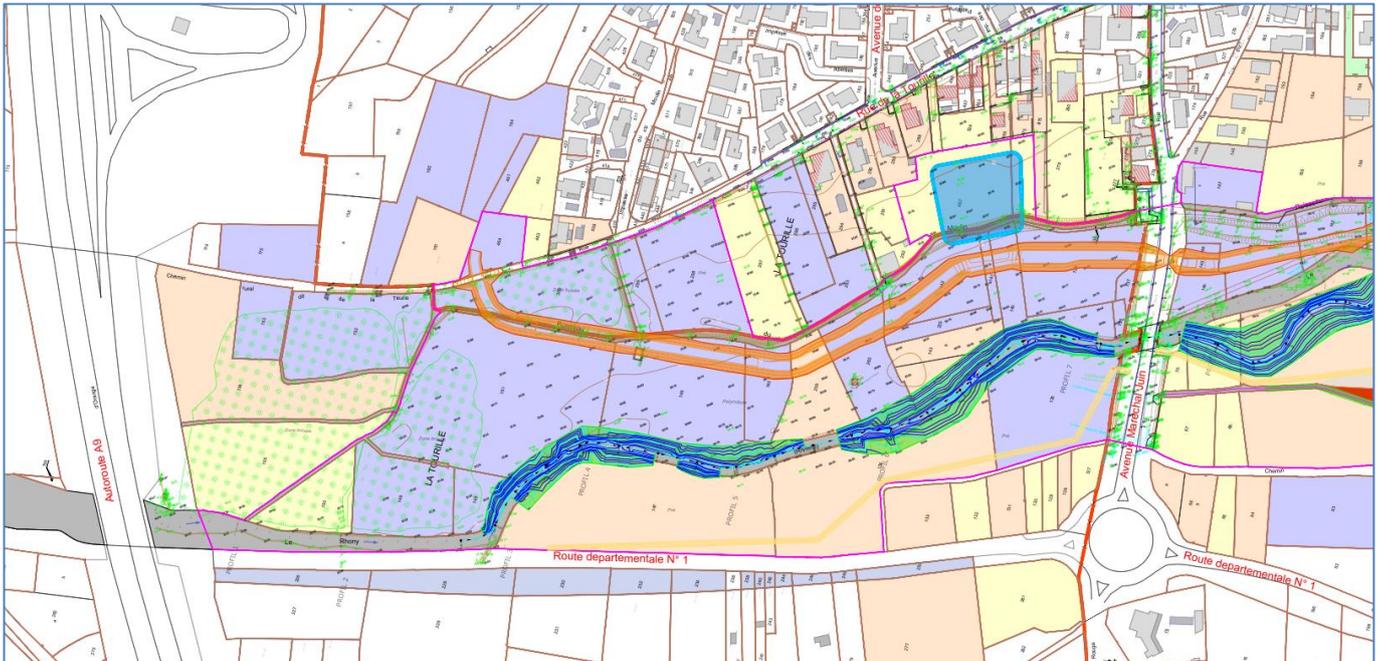
Les travaux se feront à minima en alternance. Ce point est à préciser avec la ville de Codognan. Vérifier notamment les sujets de transports en commun.

Le MOE demande au CD30 des informations concernant la structure de le voirie de la RD139 à l'entrée de Vergèze.

4. Impact projet sur RD01

Dans sa portion amont (directement en aval de l'A9) longeant la RD001 le projet TRATEBEL/RIPARIA ne prévoit aucune modification du Rhône (contrairement à l'ancien projet ARTELIA).

En aval et jusqu'au pont de la RD139 seules les berges sont légèrement talutées.



Extrait projet TRATEBEL/RIPARIA zone Nord

5. Divers

Les travaux programmés sur le passage à niveau de la RD001 sur la voie SNCF pourraient être concomitant avec les travaux de raccordement de la digue sur le remblai SNCF. Les contraintes de circulation SNCF pourraient ainsi être « mutualisée » sur les deux projets.

CD30 demande de pouvoir disposer des plans une fois les tracés digues et Rhône consolidés.

Une convention d'occupation temporaire pour les dossiers réglementaires sera mise en place avec le CD30.

TRACTEBEL

ENGIE



Sécurisation et
renforcement
des digues du
Rhôny

Point Mairie de Codognan le 18/10/2022

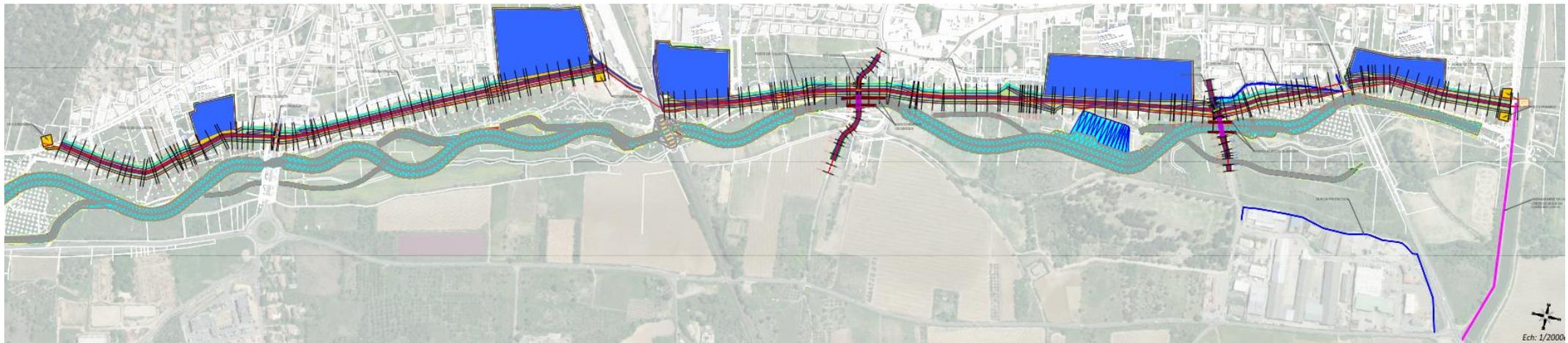


Sommaire

- | Présentation générale de l'opération
- | Implantation digue et Rhône
- | Rue de la Monnaie
- | Rue de la Védière
- | Déversoirs de sécurité

Présentation générale de l'opération

I Création / Remplacement d'une digue existante partielle (illustration projet ARTELIA)



- ~2,8 km de digue à créer d'une hauteur de 2 à 3,5 m.
- Largeur en crête 5 m // talus à 2/1 // 5 déversoirs à créer // 4 traversées de route // 1 voie SNCF // 1 canal (BRL)
- Renaturation du lit de la rivière en parallèle (RIPARIA)

Présentation générale de l'opération

I Planning général

- Fin 2022 dépôt du DAEU
- 2023 finalisation PRO et acquisitions foncières
- 2024 démarrage des travaux (chantier sur 1,5 à 2 ans pour les 2,8 km de digue)

Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Codognan

I Implantation de la digue

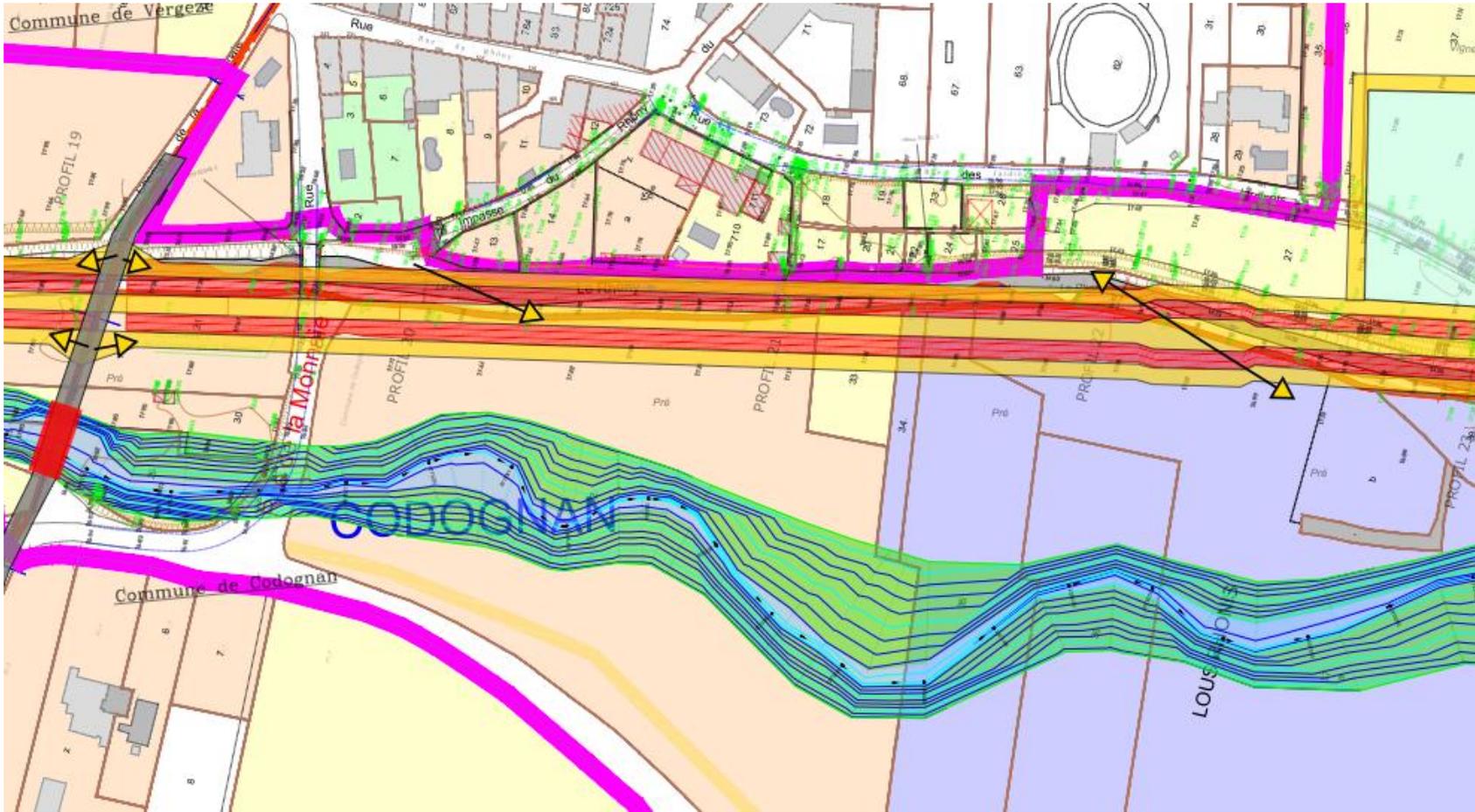
- Calage altimétrique (Q50 + 1 m) et réalisation dans les règles de l'art : Emprise de l'ouvrage plus importante qu'aujourd'hui
- De la rue de la Monnaie jusqu'à RN113, nouvelle digue superposée au Rhône actuel
- Léger Décalage vers l'Ouest du projet ARTELIA pour conserver la ripisylve actuelle du Rhône en RG + utilisation du Rhône actuel comme fossé de drainage et pied aval de la digue.
- Au Nord de la RN113, la digue se ferme sur un mur de soutènement étanche en limite de parcelle riverain
- Tombeau protestant enclavé entre la digue et le Rhône
- Accès Rhône directement depuis le quartier entre rue de la Monnaie et rue de la Védière maintenu (rue des jardinets)

Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Codognan

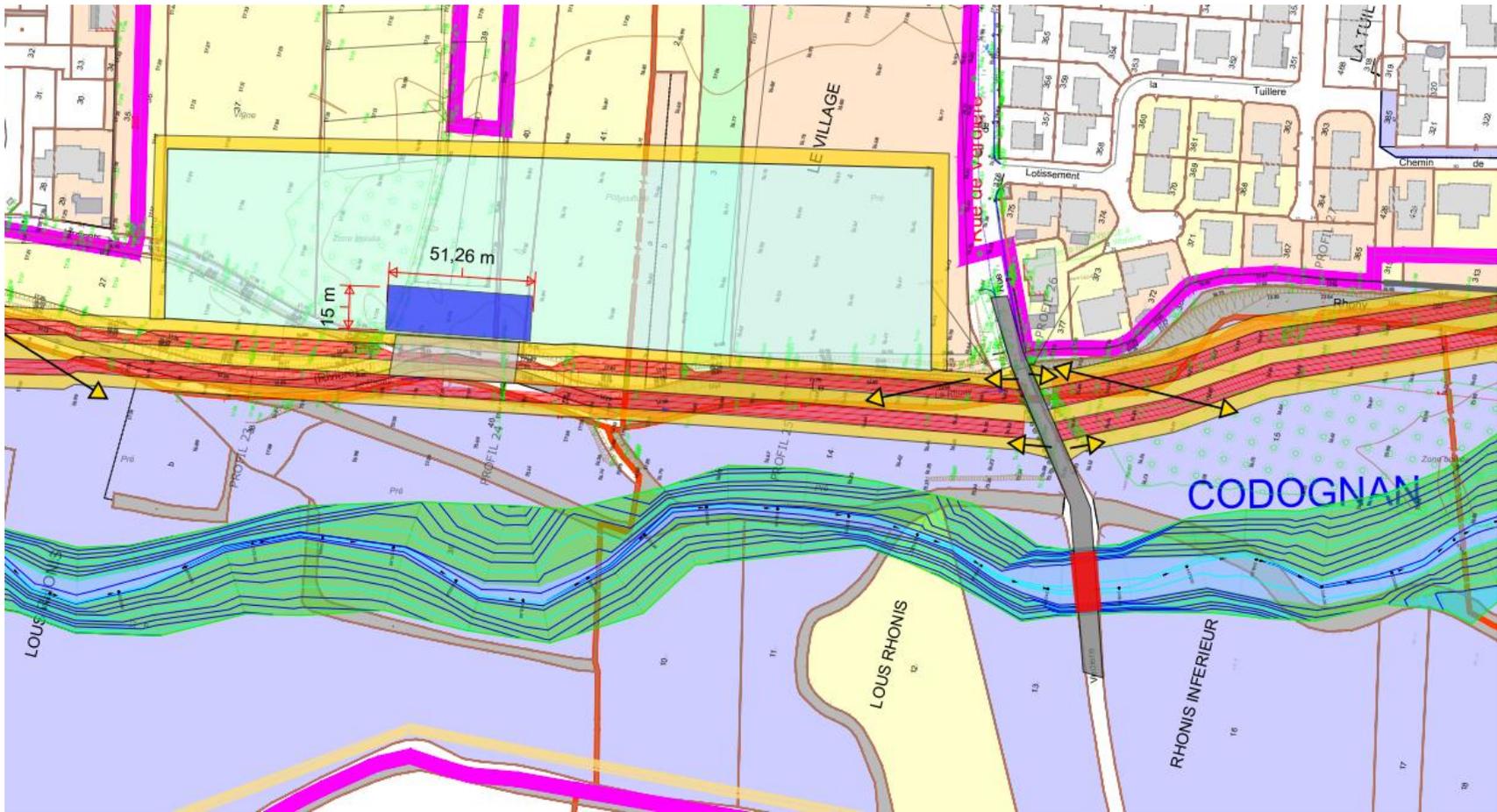
I Implantation du Rhône

- Le Rhône est intégralement requalifié sauf au droit du pont de la RN113 et siphon du canam BRL
- Objectif : retrouver une pente du lit naturelle cohérente entre les points durs (Pont SNCF, Pont RN113, Siphon BRL)
- Les bras morts sont mobilisés/remobilisés
- Création d'un delta/zone d'expansion en amont du pont de la RN113
- Préservation maximum des arbres existants sauf pinède en amont RN113

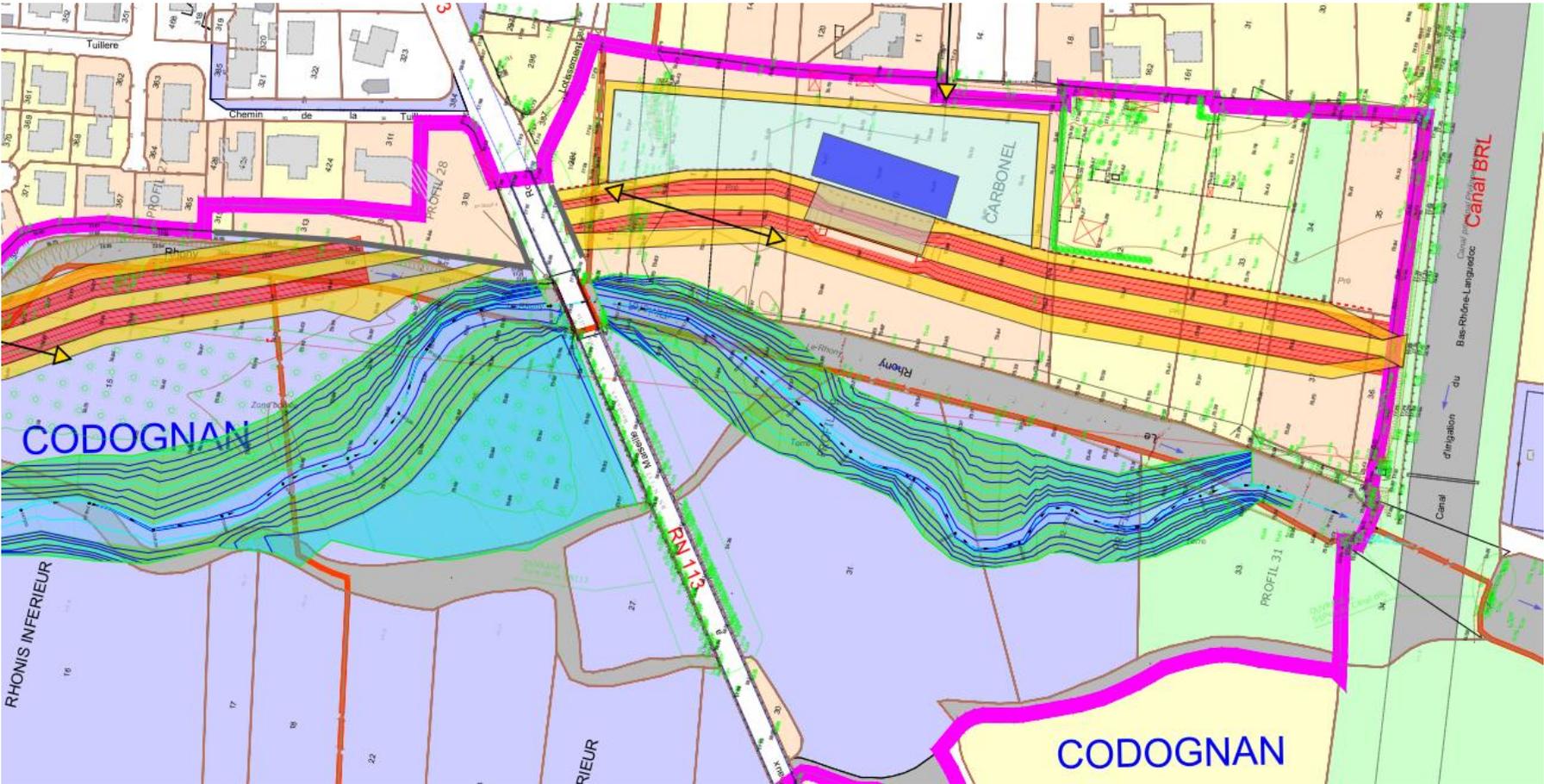
Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Codognan



Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Codognan

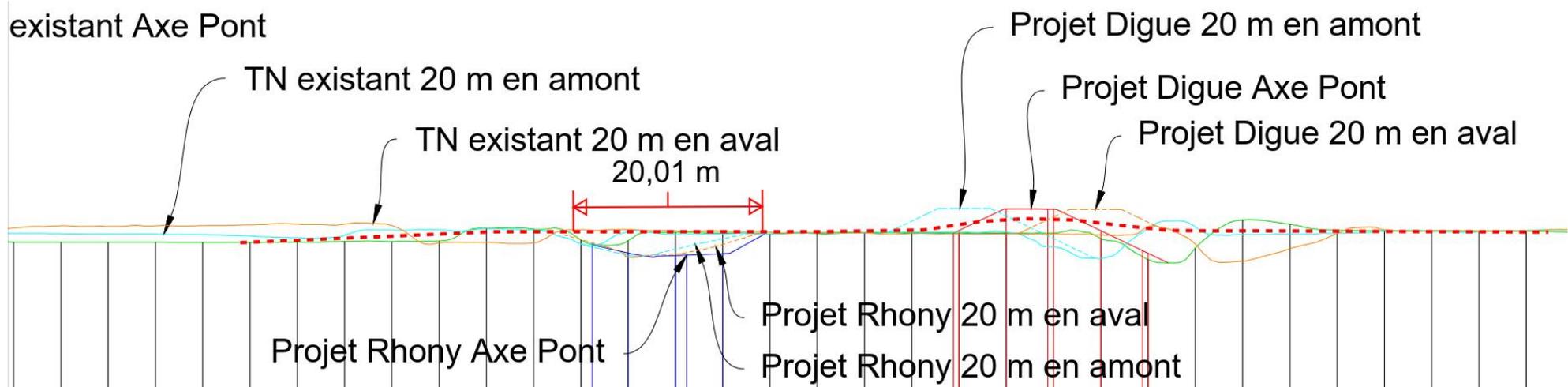


Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Codognan



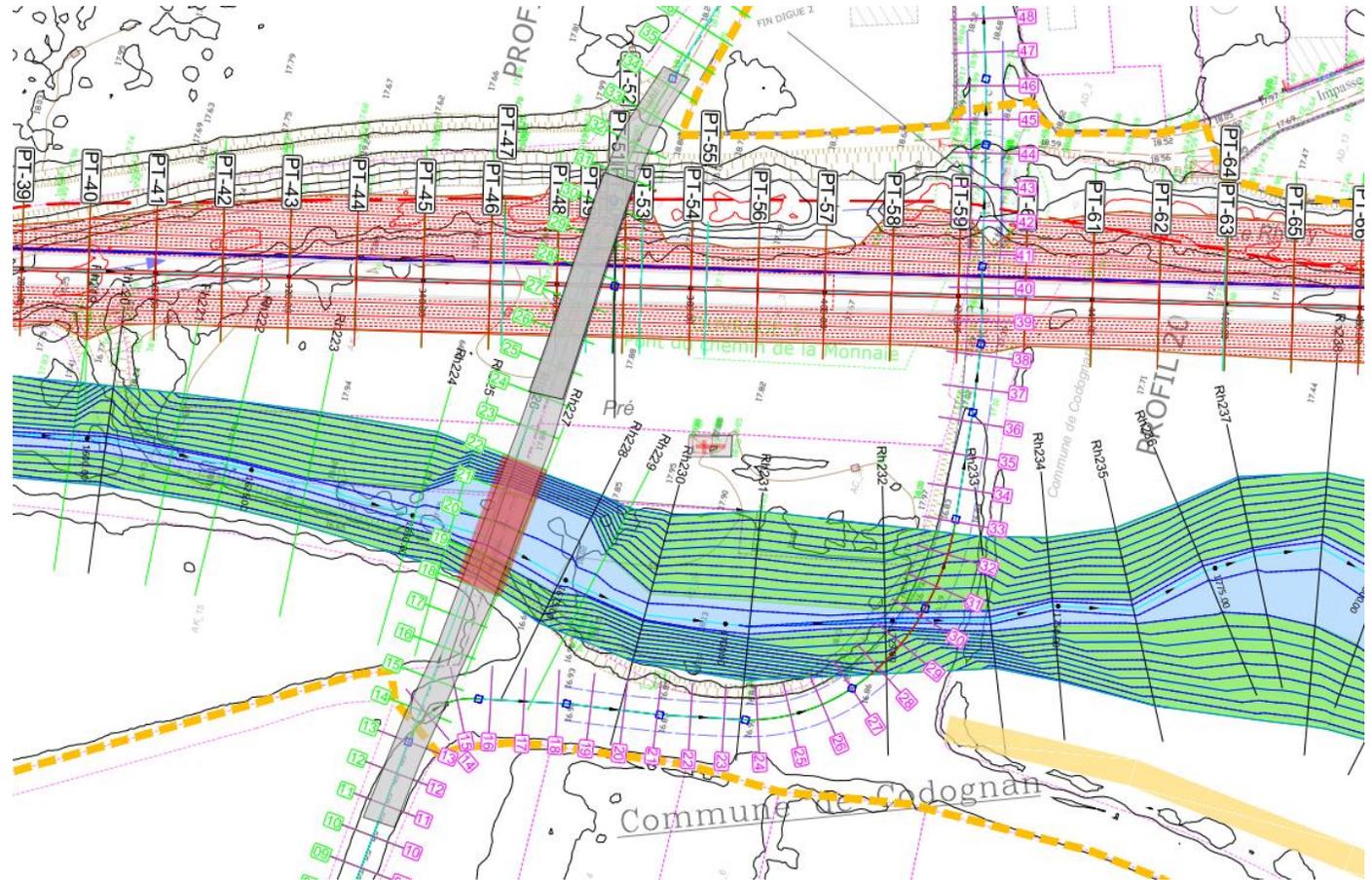
Rue de la Monnaie

- | Déviation prévue
- | Calage de la digue 20,37 NGF (soit Q50 19,37 NGF)
- | Actuelle rue de la Monnaie avec bosse à la cote 19,00



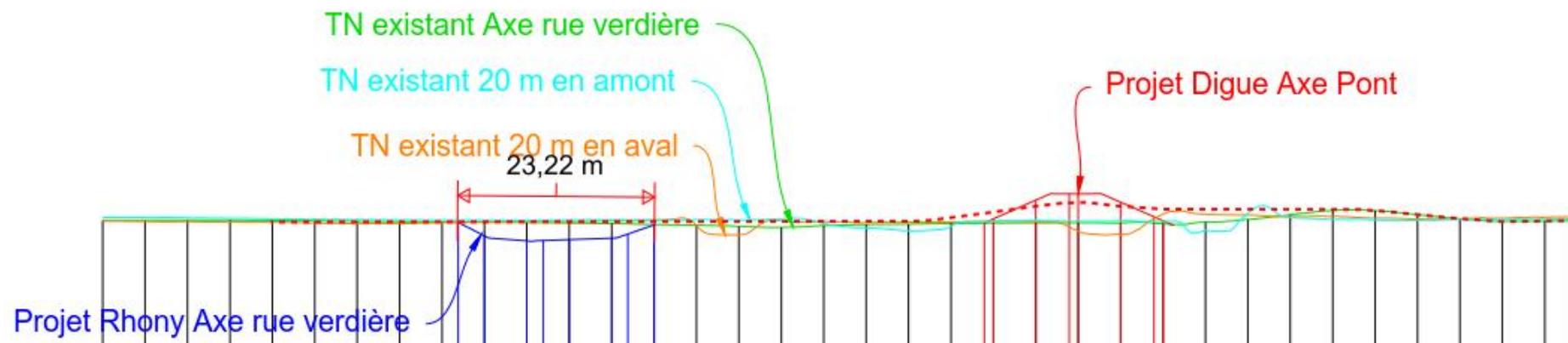
Rue de la Monnaie

- Déviation de la rue de la Monnaie
- Passage surélevé au droit de la digue jusqu'à Q50 (19,37 NGF) soit +1,50 m
- Système batardeau pour protection + revanche 30 cm
- Largeur batardeau franchissement digue 9,00 m
- Nouveaux pont ~20 à 22 m de portée
- ? Largeur du pont ? Eclairage



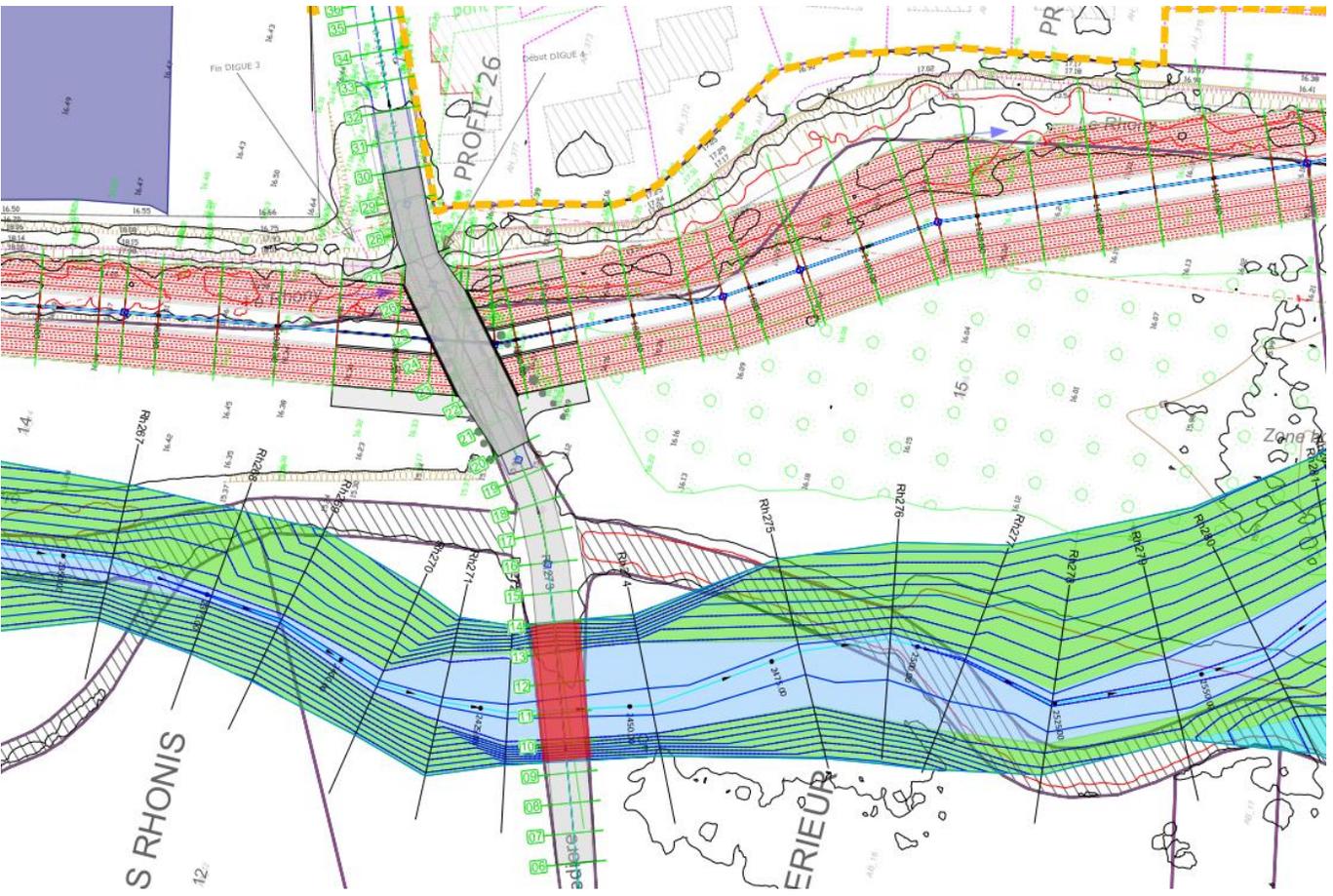
Rue de la Védière

- | Calage de la digue 19,42 NGF (soit Q50 18,42 NGF)
- | Actuelle rue de la Védière avec bosse à la cote 17,50
- | Remblais à prévoir sous la route entre digue et niveau rue surélevée



Rue de la Védière

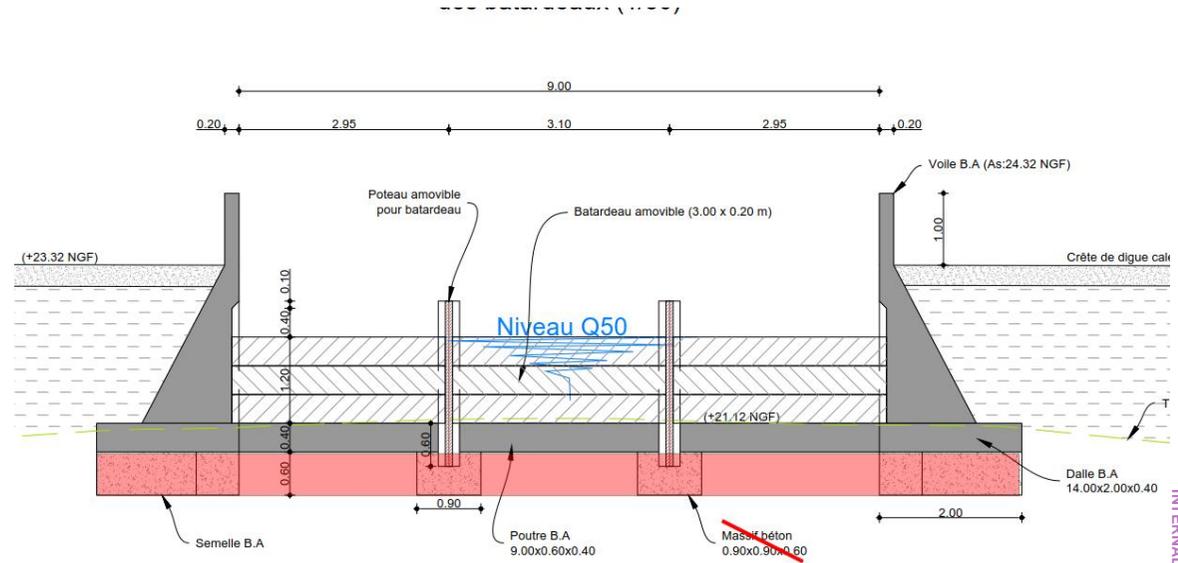
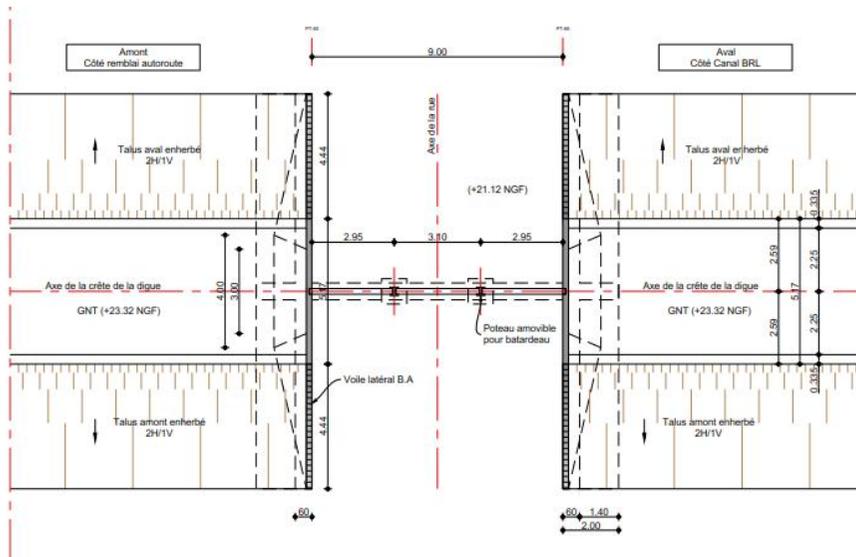
- Passage surélevé au droit de la digue jusqu'à Q50 (18,42 NGF) soit +2,40 m !
- Système batardeau pour protection
- Largeur batardeau franchissement digue 9,00 m
- Nouveaux pont ~23 à 24 m de portée
- ? Largeur du pont ? Eclairage



Points particuliers de la digue



I Raccordement au droit des traversées routières



INTERNAL

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 18-10-2022

Mairie de Codognan



Intertek

Date de réunion 18 octobre 2022

Lieu Nîmes Métropole

Réf 20221018_CRR_Mairie Codognan_V2

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 25 octobre 2022

Compléments version V2 du 25/10/2022 en bleu

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Jean-Luc NUEL jean-luc.nuel@nimes-metropole.fr Tél : 06 29 32 00 69	Nîmes Métropole	E	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Bruno LEDOUX bruno.ledoux@vistre-vistrenque.fr Tél :	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	P	D
Rémi GUIRAUD Syndicat.eau.moyen.rhony@gmail.com Tel : 06 78 37 20 79	SIVOM du Moyen Rhône	E	D
Anne-Sophie PROST anne-sophie.prost@tractebel.engie.com Tél : 07 87 94 35 62	TRACTEBEL – Groupement MOE	E	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Flamina KUNG fk@riparia.fr Tél : 06 88 98 28 70	RIPARIA – Groupement MOE	P	D
Jordan PRAYER jpr@riparia.fr	RIPARIA – Groupement MOE	E	D

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Tel :			
Marie-Pierre FALIP mp.falip@geofit-expert.fr Tél : 07 84 28 49 45	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Estelle RICHARD e.richard@geofit-expert.fr Tel : 06.76.43.48.67	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Maxime LE HENANFF m.lehenanff@ecomед.fr Tel : 06 61 36 89 41	ECO-MED -Ss-traitant MOE	E	D
M. DUBOIS servicestechmiques.codognan@orange.fr Tél : 06 86 13 07 17	Mairie de Codognan	P	D
Philippe GRAS Maire de Codognan Président CCRVV	Mairie de Codognan	P	D

1. Objet de la réunion

Réunion en Mairie de Codognan + Visite de terrain avec les services techniques de la ville et en présence de M. le Maire.

Les sujets abordés sont les suivants :

- Fonctions et limites des bassins,
- Modification de la rue de la Monnaie et de la rue Védière (tracé, profil en long),
- Principes de batardage et de sécurisation des routes (siganlisation),
- suppression de la zone de pinède, déplacement des arbres plantés par les écoliers (parcelle 13),
- Gestion des travaux,
- Gestion du pluvial,
- Eclairage

2. Présentation du projet et modifications

2.1. Rue de la Monnaie

- Décalage de la digue vers l'Ouest (préservation ripisylve RG du Rhône actuel)
- Déportation du Rhône à l'Ouest du tombeau protestant
- Déviation de la rue de la Monnaie par le chemin des lavandières
- Création d'une bosse au droit du franchissement de la digue afin de limiter au maximum la hauteur de mise en place des batardeaux (calage possible à Q50)
- Largeur de franchissement de la digue à 9,00 m

Les principes proposées n'appelle pas de commentaires particuliers. Il est demandé néanmoins de veiller au point suivants :

- Sécuriser la sortie des riverains en rive droite qui se ferait plus à l'ouest sur la route.
- Limiter la largeur de la route afin de ne pas générer de trafic supplémentaire.
- La largeur du pont proposé dans le projet ARTLEIA est à conserver et avait déjà fait l'objet de validation (7,5 m hors-tout avec une voie de 5,00 et un trottoir de 1,5 m)

La Mairie confirmera l'implantation des points lumineux à conserver au-delà de la digue.

2.2. Rue de la Védière

- Décalage de la digue vers l'Ouest (préservation ripisylve RG du Rhône actuel)
- Préservation de l'axe routier actuel
- Création d'une bosse au droit du franchissement de la digue afin de limiter au maximum la hauteur de mise en place des batardeaux (calage à Q50 à étudier car environ 2,5 m au-dessus du TN)
- Largeur de franchissement de la digue à 9,00 m

Les principes proposés n'appelle pas de commentaires particuliers. Il est demandé néanmoins de veiller au point suivants :

- Conserver au maximum les alignement de marronniers en amont du chemin de la Védière rive droite du Rhône et les feuillues en aval de la route en rive droite du bras mort.
- Limiter la largeur de la route afin de ne pas générer de trafic supplémentaire.
- La largeur du pont proposé dans le projet ARTLEIA est à conserver et avait déjà fait l'objet de validation (7,5 m hors-tout avec une voie de 5,00 et un trottoir de 1,5 m)

2.3. Pinède en amont de la RN113

- Impact du nouveau tracé du Rhony sur la pinède existante
- Souhait technique de la MOE de créer un « delta » en amont de la RN113 pour intéresser hydrauliquement plus souvent les arches du pont entre les arches principales rive gauche et celles importantes au droit du bras mort en rive droite. Ce principe, qui reste encore hydrauliquement à valider, nécessite une destruction du reste de pinède non-impactée par le nouveau tracé du Rhony et un abaissement du TN de l'ordre de 50 cm à 1,00 m
- Le bras mort est préservée

Le Maire de Codognan s'inquiète de l'impact paysagé de la suppression de la pinède en entrée de ville et demande d'en conserver le maximum. Les 3 à 4 premières rangées de pins le long de la RN113 pourraient à la rigueur être supprimées.

Le MOE étudiera les conditions d'écoulement dans différents cas (Delta complet, absence de delta et compromis trouvé ce jour sur site) afin d'aider à la décision sur ce point.

2.4. Bassin de dissipation

Le principe des bassins de dissipation à créer en aval de la digue est expliqué en réunion :

- Dissipation de l'énergie hydraulique et préservation des digues en cas de surverse (dépassement de Q50).
- Stockage des eaux de ruissellement en cas de concomitance des évènements (fort probable) pluie sur Codognan et crue du Rhony.
- Besoin en matériaux pour la réalisation du projet.

Pour assurer seulement la fonction dissipation d'énergie, le MOE rappelle que les dimensions des bassins pourraient être réduites considérablement (50x15x1,5).

Il est demandé de prévoir des accès dans le fond des bassins éventuellement pour un rôle de pâturage.

3. Autre sujet évoqué

Il est demandé d'étudier la connexion plus fréquente de la zone humide existante en aval rive droite de la RN113 avec le Rhône notamment lors de petite crue. Ce point sera étudié par la MOE et ECOMED fera part de l'intérêt de cette zone.

M. le Maire ne s'oppose pas aux implantations de tracé du Rhône au travers du terrain de ball trap et de celui.

TRACTEBEL

ENGIE



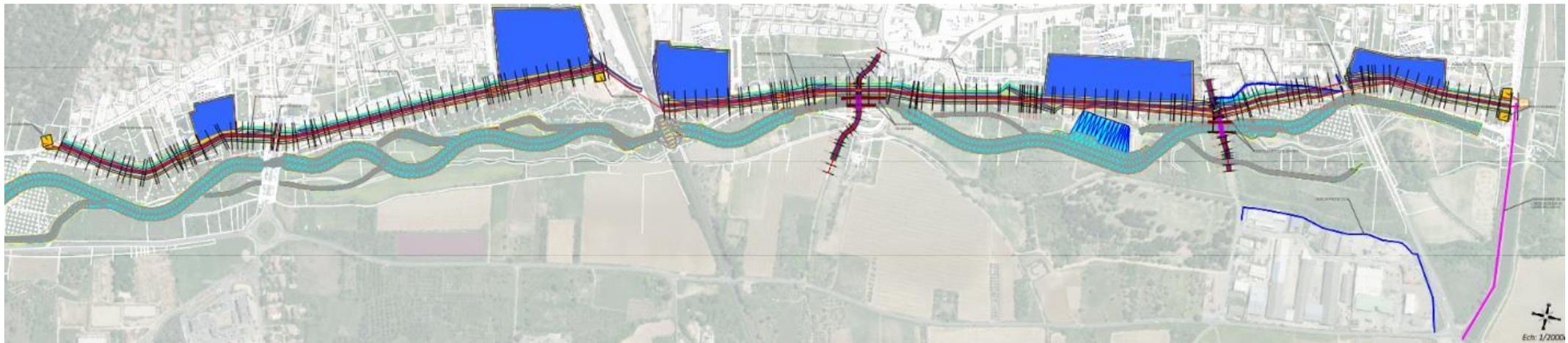
Sécurisation et
renforcement
des digues du
Rhôny

Point DIRMED le 26/10/2022



Présentation générale de l'opération

I Création / Remplacement d'une digue existante partielle (illustration projet ARTELIA)



- ~2,8 km de digue à créer d'une hauteur de 2 à 3,5 m.
- Largeur en crête 5 m // talus à 2/1 // 5 déversoirs à créer // 4 traversées de route // 1 voie SNCF // 1 canal (BRL)
- Renaturation du lit de la rivière en parallèle (RIPARIA)

Présentation générale de l'opération

I Planning général

- Fin 2022 dépôt du DAEU
- 2023 finalisation PRO et acquisitions foncières
- 2024 démarrage des travaux (chantier sur 1,5 à 2 ans pour les 2,8 km de digue)

Implantation de la digue et du Rhône à proximité de la RN113

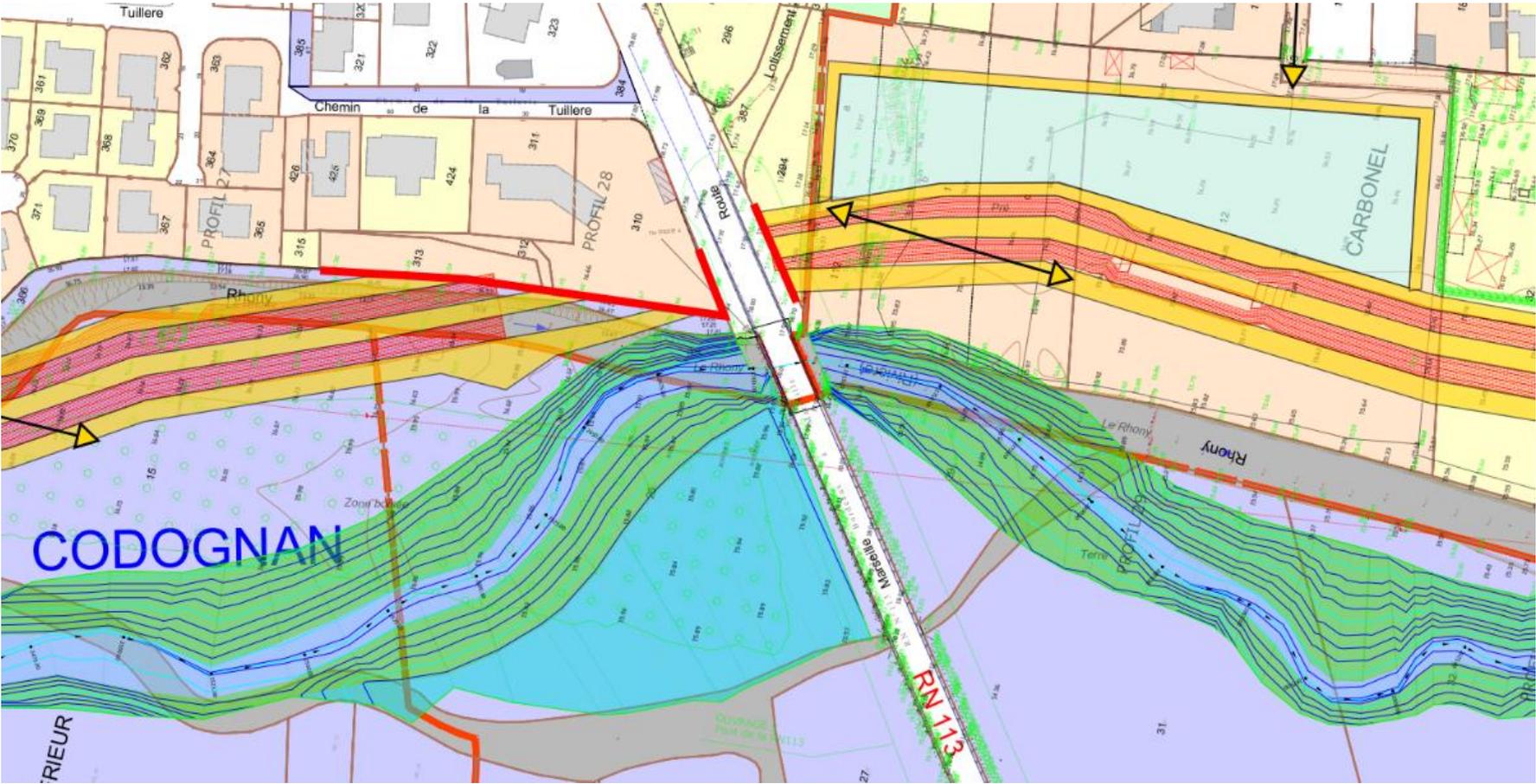
I Implantation de la digue

- Calage altimétrique (Q50 + 1 m) et réalisation dans les règles de l'art : Emprise de l'ouvrage plus importante qu'aujourd'hui
- De la rue de la Monnaie jusqu'à RN113, nouvelle digue superposée au Rhône actuel
- Au Nord de la RN113, la digue se ferme sur un mur de soutènement étanche en limite de parcelle riverain

I Implantation du Rhône

- Le Rhône est intégralement requalifié sauf au droit du pont de la RN113 et siphon du canal BRL
- Objectif : retrouver une pente du lit naturelle cohérente entre les points durs (Pont SNCF, Pont RN113, Siphon BRL)
- Les bras morts sont mobilisés/remobilisés
- Création d'un delta/zone d'expansion en amont du pont de la RN113

Implantation de la digue et du Rhône à proximité de la RN113



Hydraulique

GEOFIT
EXPERT



TRACTEBEL
ENGIE

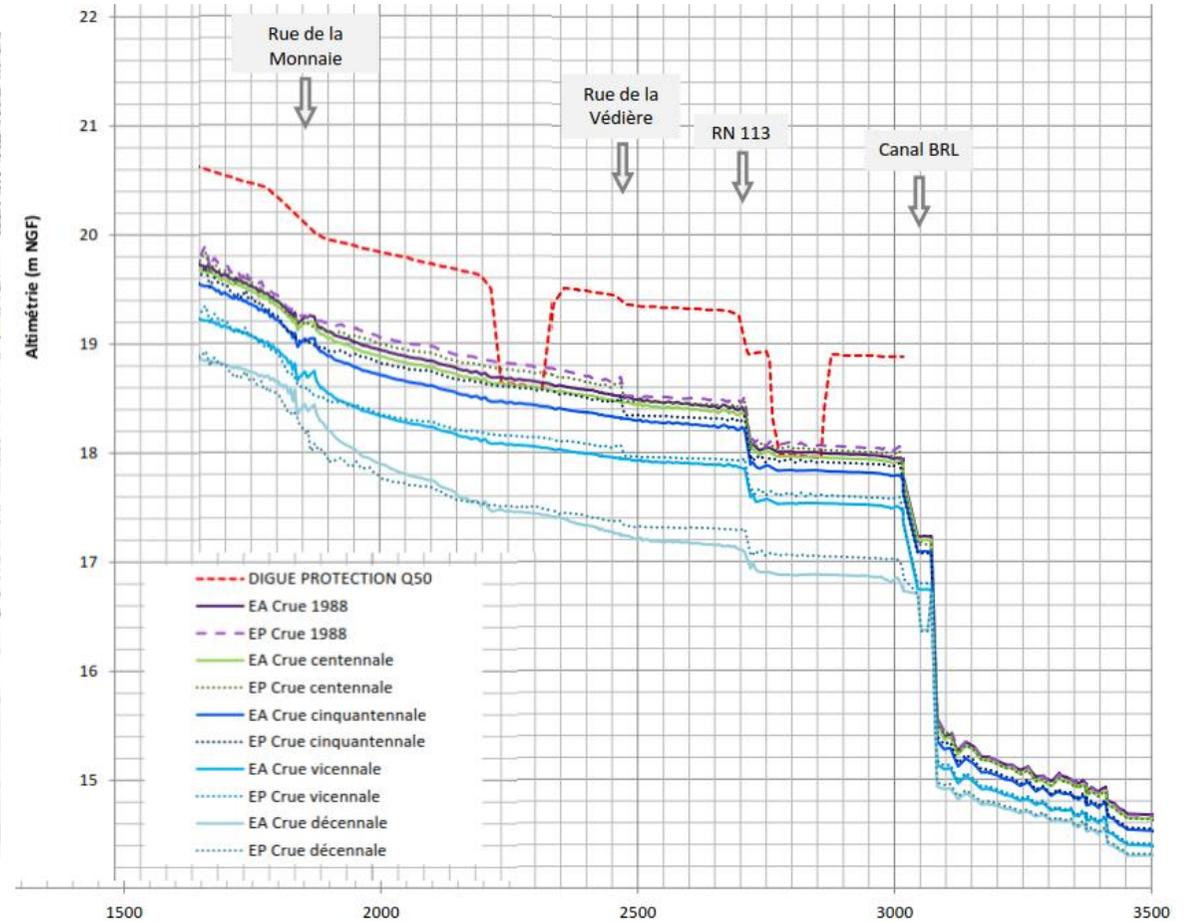
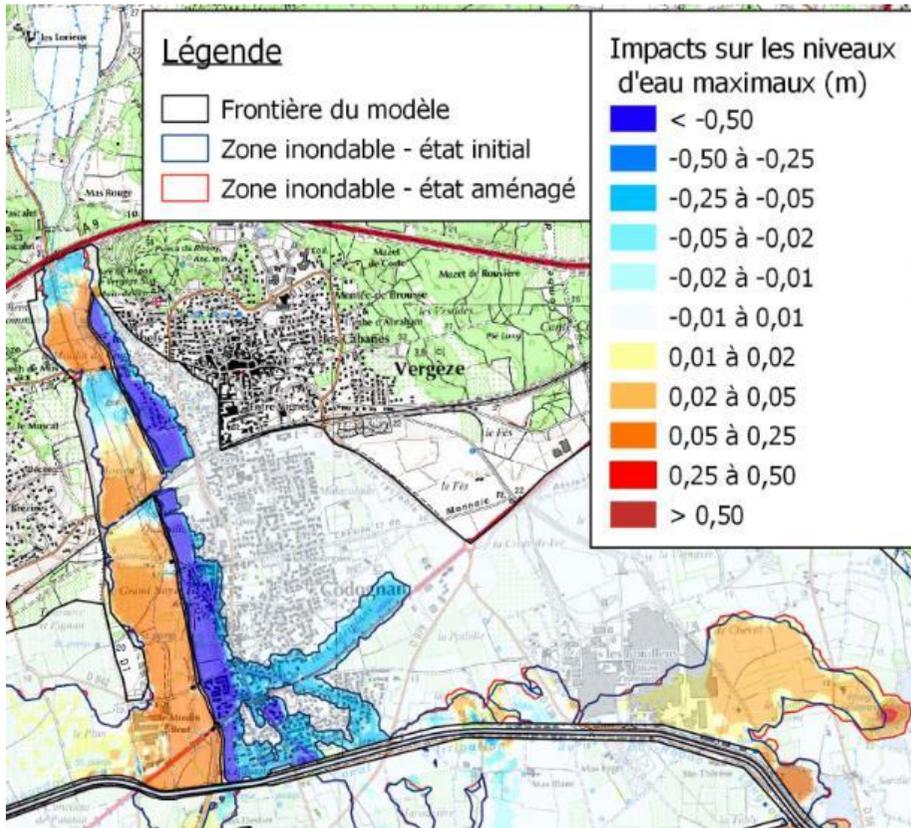
I Etat actuel :

- La RN 113 est submergée à partir d'un débit de 152 m³/s au niveau du bras mort longeant la Z.A. du Moulin ROUL. Le profil en long de la RN113 forme un point bas au niveau de la Z.A. du Moulin ROUL ce qui explique ces premiers débordements
- Les débordements généralisés se produisent à partir de 308 m³/s (entre Q20 et Q50)

I Etat projet :

- d'après la cartographie + 6 à 7 cm pour Q20, Q50 et Q100
- Pas d'impact sur les vitesses

Hydraulique



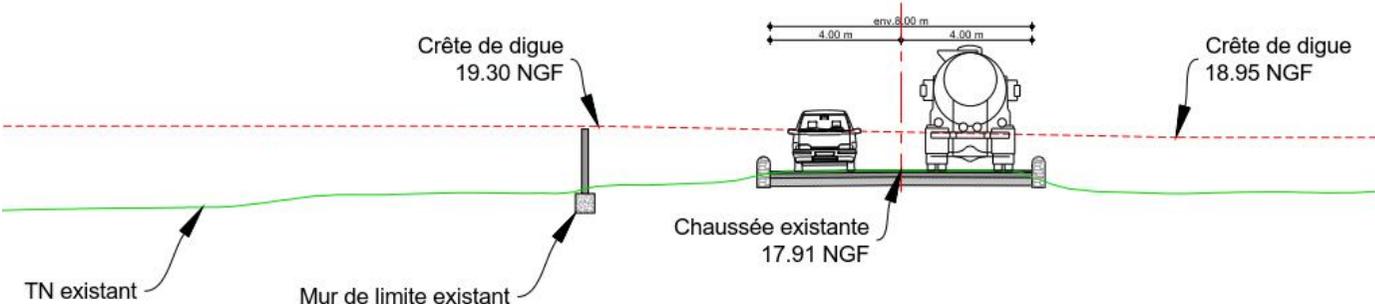


Traversée RN 113

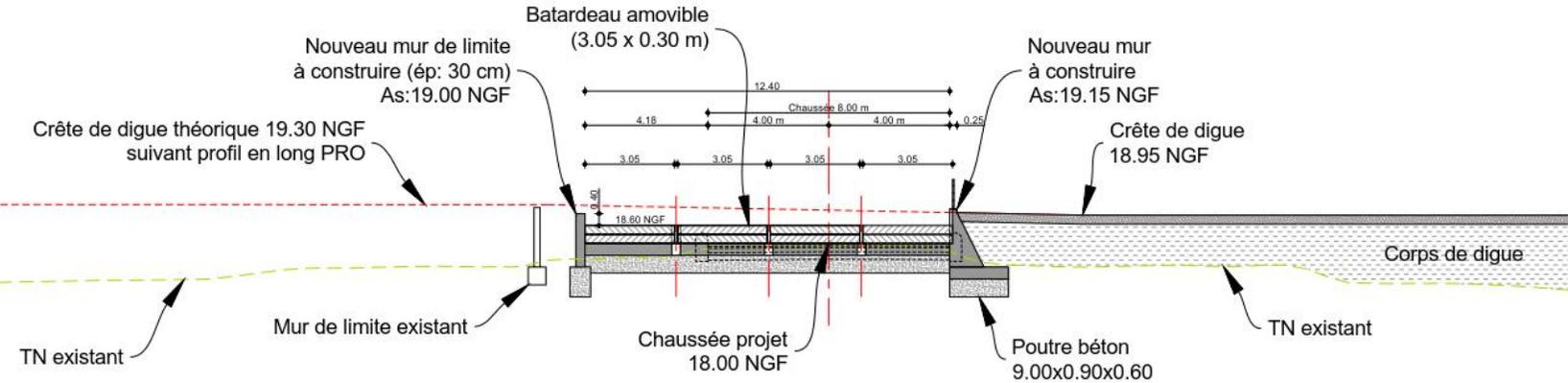


Traversée RN 113

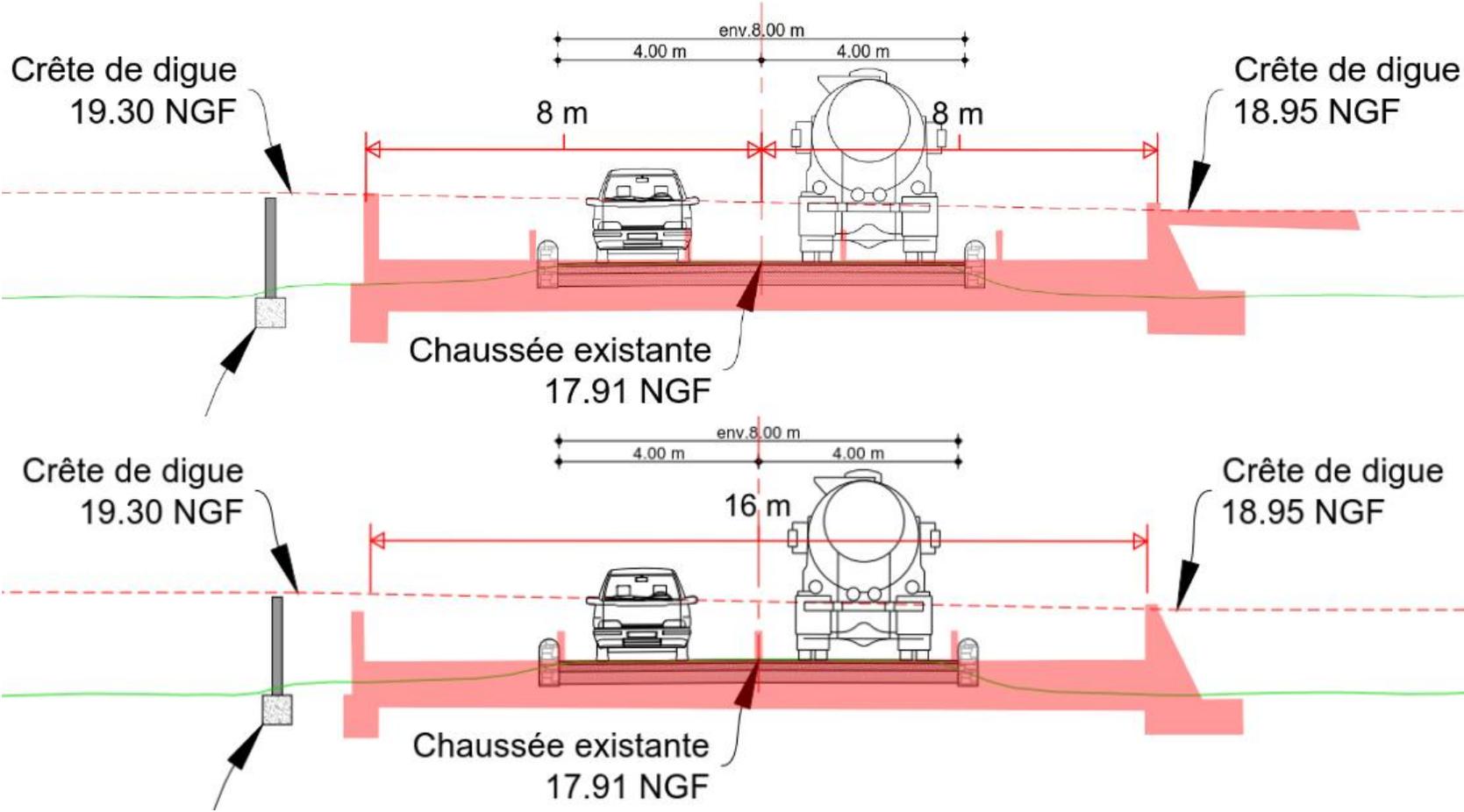
Etat existant - RN 113 Axe de la digue - Profils en travers



Etat Projet - RN 113 Axe de la digue - Profils en travers



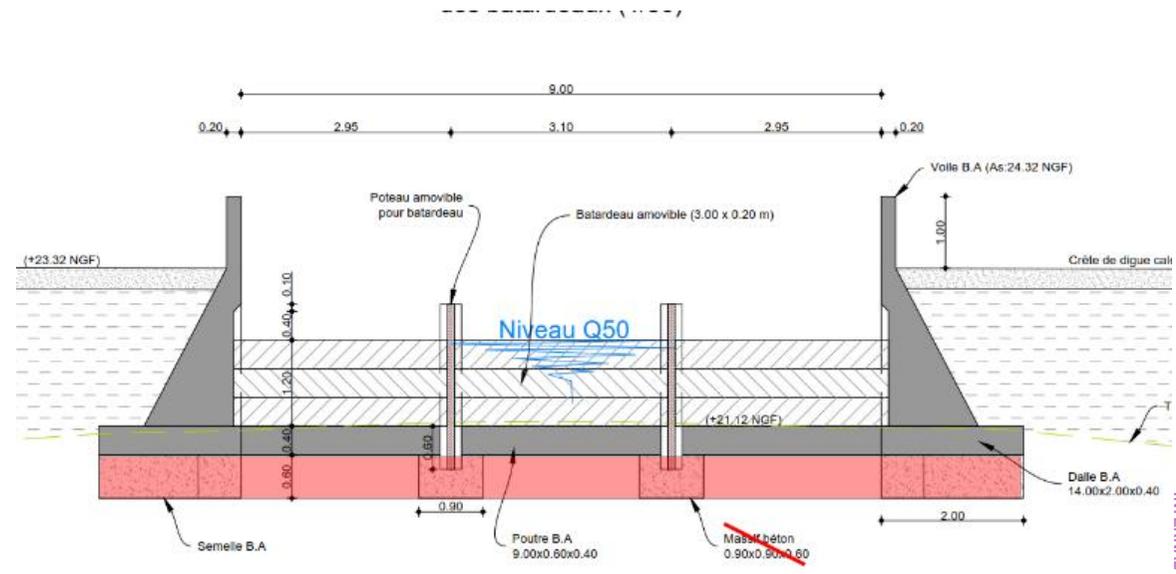
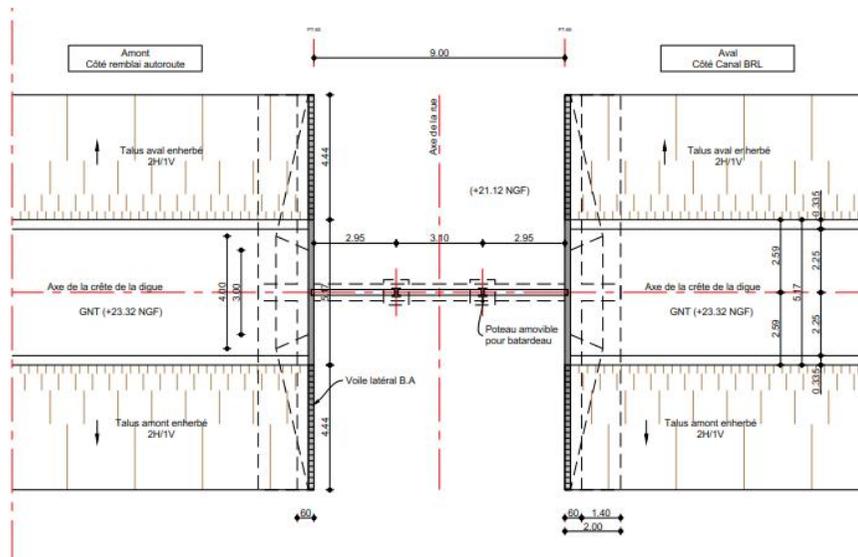
Traversée RN 113



Principe batardeau



I Raccordement au droit des traversées routières



INTERNAL

Franchissement anguilles



- | Ce point reste à vérifier



Convention



- | Convention temporaire de MO pour les travaux
- | Convention de gestion des ouvrages en cas de crise
- | DESC
- | Consignes/Contraintes travaux

Réseaux

- | Un réseau HT souterrain à approfondir (bas côté amont a priori)
- | Réseau EU à dévier

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 27-10-2022

DIRMED



Intertek

Date de réunion 27 octobre 2022

Lieu DDTM Nîmes

Réf 20221027_CRR_DIRMED

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 4 novembre 2022

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Jean-Luc NUEL jean-luc.nuel@nimes-metropole.fr Tél : 06 29 32 00 69	Nîmes Métropole	E	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Bruno LEDOUX bruno.ledoux@vistre-vistrenque.fr Tél :	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	E	D
Rémi GUIRAUD Syndicat.eau.moyen.rhony@gmail.com Tel : 06 78 37 20 79	SIVOM du Moyen Rhône	E	D
Anne-Sophie PROST anne-sophie.prost@tractebel.engie.com Tél : 07 87 94 35 62	TRACTEBEL – Groupement MOE	E	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Flamina KUNG fk@riparia.fr Tél : 06 88 98 28 70	RIPARIA – Groupement MOE	E	D
Jordan PRAYER jpr@riparia.fr	RIPARIA – Groupement MOE	E	D

20221027_CRR_DIRMED

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Tel :			
Marie-Pierre FALIP mp.falip@geofit-expert.fr Tél : 07 84 28 49 45	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Estelle RICHARD e.richard@geofit-expert.fr Tel : 06.76.43.48.67	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Maxime LE HENANFF m.lehenanff@ecomед.fr Tel : 06 61 36 89 41	ECO-MED -Ss-traitant MOE	E	D
Pierrick POZZO pierrick.pozzo@developpement-durable.gouv.fr	Direction interdépartementale des routes Méditerranée Chef pole pathologies Ouvrage d'Art	P	D
Noémie CASTELLANO noemie.castellano@developpement-durable.gouv.fr	Direction interdépartementale des routes Méditerranée Chargée de la gestion du patrimoine des Ouvrage d'Art	P	D
Olivier GLEYZE olivier.gleyze@developpement-durable.gouv.fr	Direction interdépartementale des routes Méditerranée / DRC / CEI Aigues-Vives - Chef de CEI	P	D
Yannick MAZAURIN yannick.mazaurin@developpement-durable.gouv.fr	Direction interdépartementale des routes Méditerranée / DRC Adjoint au chef de District	P	D
Regis VALDEYRON regis.valdeyron@developpement-durable.gouv.fr	Direction interdépartementale des routes Méditerranée	E	D

1. Objet de la réunion

Réunion à la DIRMED. Les sujets abordés sont les suivants :

- Présentation du projet de digues et renaturation du Rhône ;
- Impact sur la RN113 et ses ouvrages ;
- Projet de conventionnement ;

Le compte rendu se base sur les relevés de décision de la précédente réunion d'août 2020 dans le cadre de la précédente Maîtrise d'oeuvre

2. Quelques rappels du projet :

Aménagement général :

- Démolition et reconstruction des digues du Rhône sur les communes de Vergèze et Codognan entre les remblais de l'A9 et le canal du BRL.
- 2,8 km de digues à créer (hauteur moyenne 3,0 m / talus 2/1 / largeur en crête 5,0 m) et réalisation de 5 bassins de dissipation et récupération du pluvial.
- Renaturation du Rhony menée en parallèle.

Délais de l'opération :

- Fin 2022 dépôt du DAEU
- 2023 finalisation PRO et acquisitions foncières
- 2024 démarrage des travaux (chantier sur 1,5 à 2 ans pour les 2,8 km de digue)

Écoulement et hydraulique au droit de la RN113 :

Au droit de la RN113, le projet ne prévoit pas de modification majeur de la répartition des écoulements sous les arches de l'ouvrages :

- Écoulements principaux sous les 2 arches rive gauche

- Ecoulement complémentaire petite crue au droit des bras mort plus à l'Ouest dans de grandes arches existantes
- Mobilisation ensuite des petites arches

Le projet de renaturation envisage de mobiliser plus tôt les petites arches des modélisations hydraulique sont en cours pour étudier les impacts de l'abaissement du TN en amont des petites arches du pont sans pour autant abaisser les files d'eau existant sous le pont.

Ci-après vue en plan du projet en cours de modification par la nouvelle MOE TRACTEBEL-RIPARIA



Zone Sud de l'aménagement

Etat actuel :

La RN 113 est submergée à partir d'un débit de 152 m³/s au niveau du bras mort longeant la Z.A. du Moulin ROUL (à l'Ouest du pont sur le Rhony). Le profil en long de la RN113 forme un point bas au niveau de la Z.A. du Moulin ROUL ce qui explique ces premiers débordements.

Les débordements généralisés se produisent à partir de 308 m³/s (entre Q20 et Q50)

Etat projet :

d'après la cartographie

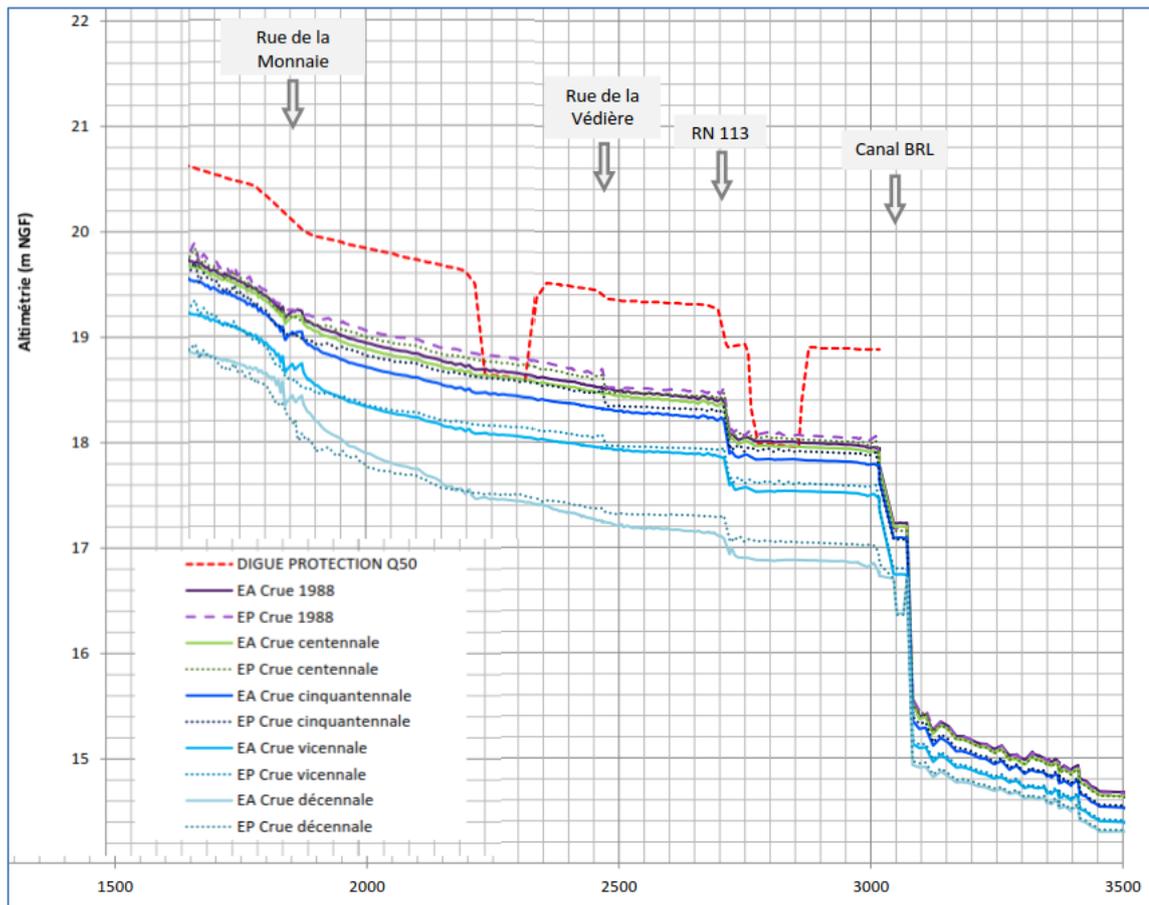
+ 6 à 7 cm pour Q20, Q50 et Q100

Pas d'impact sur les vitesses

Suivant les résultats de la modélisation ARTELIA le niveau d'eau au droit de la RN113 est calculé pour Q50 autour de la cote 18,30 NGF (dans l'axe du Rhony) :

- Au droit de la future digue la RN113 est calée à la cote 17,90 NGF soit 40 cm de submersion.
- Au droit de la première zone de débordement la RN113 est calée à la cote 17,53 NGF. Le modèle donne une ligne d'eau 5 cm en-dessous de celle au droit du Rhony, soit 18,25 NGF, soit une hauteur de submersion du point bas pour Q50 de l'ordre de 70 cm.

Les hauteurs d'eau précise le long de la RN pour les différentes occurrences de crues seront confirmées une fois le modèle hydraulique consolidé par la MOE TRACTEBEL.



3. Conventions à réaliser

Il conviendra de réaliser les conventions suivantes :

Conventionnement temporaire de Maîtrise d'Ouvrage pendant les travaux pour fixer les modalités d'intervention sur la RN113.

Pour ce faire, Le MOE doit remettre un dossier d'opportunité où apparaîtra notamment les points suivants :

- Principe de réalisation des travaux avec les éventuels incidence sur la circulation RN113.
- Proposition des consignes de surveillance et modalité de gestion en cas d'inondation avec indication des principes de déviation mis en place sur les axes départementaux validés par le conseil départemental et le SDIS.
- Une note hydraulique explicitant les incidences des aménagements au droit de la RN113 (hauteur d'eau, vitesse)

Ce dossier d'opportunité fera l'objet d'une validation par la DIRMED sous 2 mois et devra être annexé à la convention.

Suivant l'importance des travaux, le projet pour être instruit par la Centrale de la DIR.

La DIR remettra alors un projet de convention.

Réalisation d'un DESC (Dossier d'exploitation sous Chantier) : La DIRMED transmettra une trame type qui devra être jointe au DCE. Le DESC sera à réaliser par l'entreprise en charge des travaux

Convention pour la gestion des ouvrages notamment en cas de crise

4. Echanges techniques

La DIR confirme qu'elle n'intervient pas sur les ouvrages tiers.

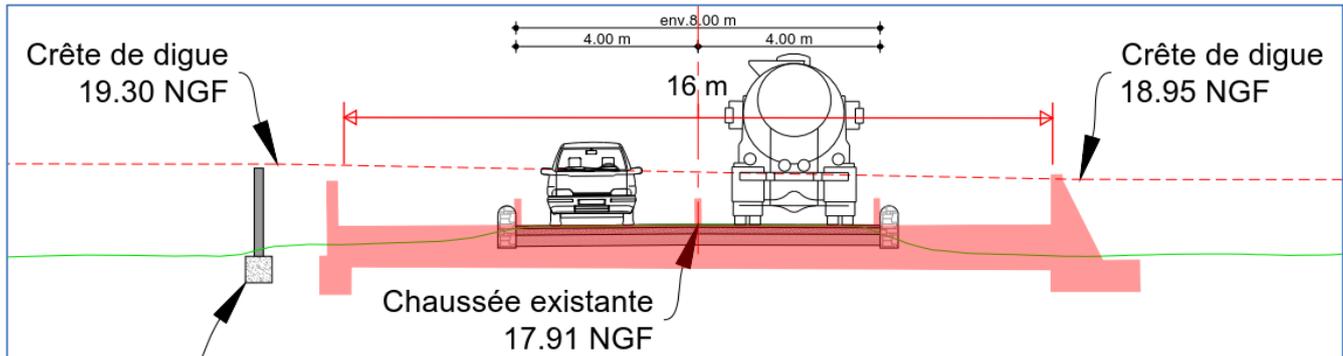
Déplacement du panneau d'entrée de ville :

La DIR pense intéressant de décaler l'entrée d'agglomération après l'ouvrage. Ce décalage peut se faire sur simple décision du maire, avec avis favorable de la DIR. La DIR émet en réunion un avis favorable.

Position des ouvrages :

Pour rappel, les ouvrages, dur devront se trouver à plus de 4 m des voies de circulation. Point pris en compte pour le positionnement des murs de retour digue.

L'implantation des dispositifs de batardeau se basera sur une trame de 4,0 m afin que les réservations pour les poteaux ne soient pas dans l'axe des roues des véhicules.



Principe de batardeau au droit de la RN113

Modification du profil en travers de la voie :

La DIR rappelle le profil en toit de la route mais n'est pas défavorable à une modification du profil si un drainage est mis en place pour éviter accumulation d'eau

Le MOE étudiera/confirmera la possibilité d'utiliser les dispositifs de batardeau avec une légère angulation n'altérant pas leur étanchéité.

Continuité de l'ouvrage en rive gauche du Rhône :

Les dernières interventions de la DIRMED autour de la culée rive gauche de l'ouvrage ont mis à jour la possibilité d'une poursuite des arches du pont vers la rive gauche qui auraient été remblayée depuis.

Ce point est à vérifier par le MOE (investigation à prévoir) et si cette disposition se confirme des dispositions pour assurer la continuité de l'étanchéité devront être prises.

La question de l'historique du pont pourra être également posée à la mairie de Codognan.

Principe batardeau :

La DIRMED s'inquiète du temps de mise en œuvre des batardeau qui pourrait conduire à des fermetures anticipées alors que des convois d'intervention pourraient encore passer par la RN.

Il est demandé au MOE de réfléchir éventuellement à la mise en œuvre d'un système de batardeau type vanne dont la mise en œuvre pourrait être très rapide.

Contraintes travaux :

Les contraintes travaux exprimés dans le CRR d'août 2020 ne sont pas remise en question.

- Possibilité de mise en place alternat par feux en dehors des heures de pointes soit 9h30 - >16h30
- Possibilité de mise en place d'un alternat manuel pour la rentrée et sortie des gros engins (toupies, foreuse)
- Travaux de nuit de 21->6h. Les travaux à réaliser directement sur la RN113 sont à privilégier de nuit
- La DIR n'autorise pas de coupure de la route

LA DIRMED insiste sur le travail de nuit qui sera incontournable sur route aussi fréquentée que la RN113.

Voie verte :

Le sujet évoqué avec le CD30 d'une voie verte traversant la RN113 sous la grande route en rive droite du Rhône (bras mort) ne pose pas de problème à la DIRMED.

Passe à poissons :

Un ouvrage de franchissement au droit du pont de la RN113 est à créer uniquement pour les anguilles. Il s'agit essentiellement de créer des rugosités permettant de faciliter la montaison des anguilles. Le glacis bétonné sous l'arche rive gauche où passe le Rhône pourra facilement être équipé.

5. Principe de gestion de crise

Les points tracés dans le précédent compte rendu d'Aout 2020 ne sont pas remis en question :

- La DIR n'interviendra pas sur le batardeau, cela sera réalisé par les services du GEMAPIEN, en revanche elle assurera la signalisation nécessaire pour indiquer la fermeture de la voie et les déviations mises en œuvre.
A noter que la DIR émet des réserves sur la possibilité d'une déviation, la RN113 étant systématiquement le dernier axe circulaire en cas d'inondation.
- La DIR devra être informé préalablement à la fermeture et éventuellement prendre un arrêté de fermeture (responsabilité à clarifier si périmètre entrée de ville).
- Si itinéraires de déviation possible par les RD, ceux-ci devront être validés par le CD30.
- DIR regardera de son côté l'organisation à mettre en place pour dépêcher les unités d'intervention en intégrant la fermeture de tous les axes traversant du Rhône du canal BRL à l'A9.
- La mise en œuvre du batardeau devra être envisagé de façon progressive en fonction de différentes cotes d'alerte à définir. La cinématique pourrait être la suivante :
 - Niveau d'eau à la cote 1 : On installe les 2 sections de batardeaux des 2 rives sans impacter la chaussée (circulation possible mais signalisation spécifique mise en œuvre)
 - Niveau d'eau à la cote 2 : Route fermée sauf pour les secours ou véhicules d'intervention. Une des 2 voies est fermée par une section complémentaire de batardeau
 - Niveau d'eau à la cote 3 et/ou décision préfectorale : La dernière section de batardeau est mise en œuvre, la route est fermée.

6. Documents à remettre / Actions à mener**DIRMED :**

- Indiquer le tonnage des convois autorisés sur la RN113
- Indiquer la classe de trafic
- Diffuser les éventuels DOE des derniers travaux réalisés sur l'ouvrage
- Viser le dossier d'opportunité et lancer le DRAFT de la convention

MOE :

- Produire le dossier d'opportunité suivant guide des demandes d'aménagement sur le réseau routier national – Ce dossier en cours d'établissement sera déposé semaine du 14/11/2022
- Prévoir un entretien avec SDIS et CD30 sur les éventuels besoins en itinéraire de déviation
- Diffuser la présentation de ce jour
- Diffuser le DWG des élévations topographique du pont de la RN113

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 14-11-2022

Mairie de Vergèze



Intertek

Date de réunion 14 novembre 2022

Lieu Nîmes Métropole

Réf 20221115_CRR_Mairie Vergèze

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 17 novembre 2022

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Jean-Luc NUEL jean-luc.nuel@nimes-metropole.fr Tél : 06 29 32 00 69	Nîmes Métropole	P	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Bruno LEDOUX bruno.ledoux@vistre-vistrenque.fr Tél :	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	P	D
Rémi GUIRAUD Syndicat.eau.moyen.rhony@gmail.com Tel : 06 78 37 20 79	SIVOM du Moyen Rhône	E	D
Anne-Sophie PROST anne-sophie.prost@tractebel.engie.com Tél : 07 87 94 35 62	TRACTEBEL – Groupement MOE	E	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Flamina KUNG fk@riparia.fr Tél : 06 88 98 28 70	RIPARIA – Groupement MOE	E	D
Jordan PRAYER jpr@riparia.fr	RIPARIA – Groupement MOE	E	D

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Tel :			
Marie-Pierre FALIP mp.falip@geofit-expert.fr Tél : 07 84 28 49 45	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Estelle RICHARD e.richard@geofit-expert.fr Tel : 06.76.43.48.67	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Maxime LE HENANFF m.lehenanff@ecomед.fr Tel : 06 61 36 89 41	ECO-MED -Ss-traitant MOE	E	D
Pascale FORTUNAT-DESCHAMPS pascale.fortunatdeschanmps@vergeze.fr Maire de Vergèze	Mairie de Vergèze	P	D
Pascal DOMENECH pascal.domenech@vergeze.fr	Mairie de Vergèze	P	D
Catherine MASSIP-SEBAN catherine.massipseban@vergeze.fr DGS	Mairie de Vergèze	P	D
Vincent COSTE vincent.coste@vergeze.fr Adjoint	Mairie de Vergèze	P	D

1. Objet de la réunion

Réunion en Mairie de Vergèze

Les sujets abordés sont les suivants :

- Présentation général du projet
- Dispositions liées à la création du PEM et de son accès
- Fonctions et limites des bassins
- Modification de la rue de la Monnaie
- Principes de batardage et de sécurisation des routes,
- Mobilité douce et usage de la digue
- Plantation d'arbres et espace vert au bord du Rhône
- Aire de compostage RD du Rhône
- Passage à gué en aval du pont SNCF

Quelques rappels du projet :

Démolition et reconstruction des digues du Rhône sur les communes de Vergèze et Codognan entre les remblais de l'A9 et le canal du BRL.

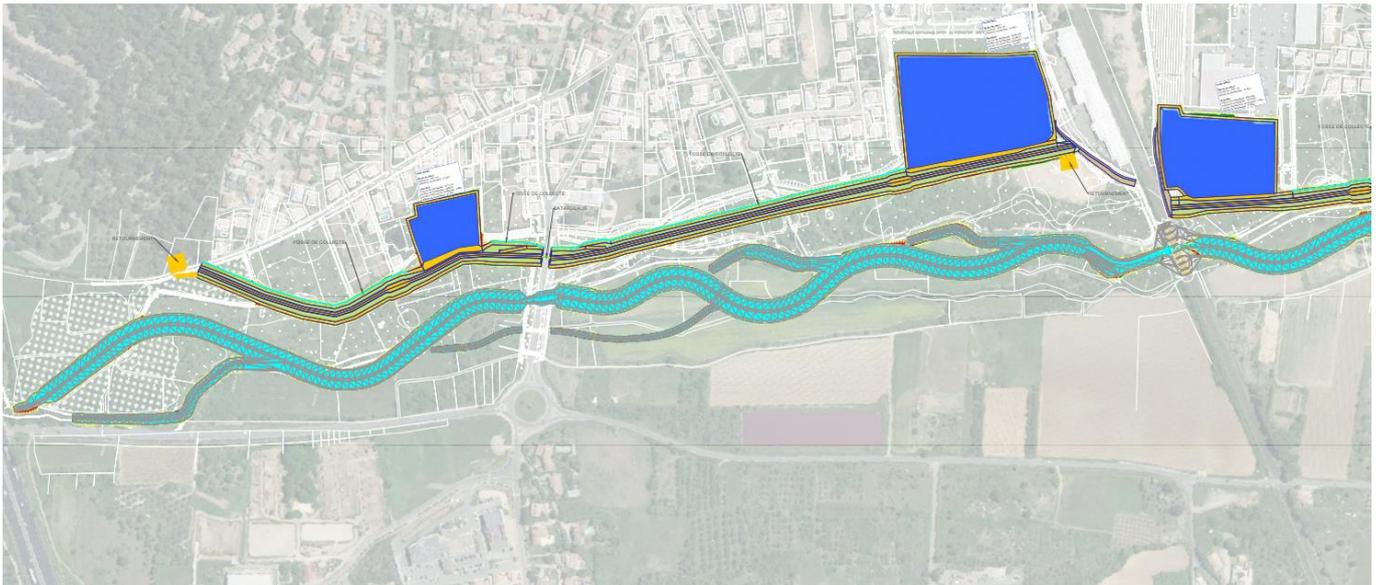
2,8 km de digues à créer (hauteur moyenne 3,0 m / talus 2/1 / largeur en crête 5,0 m) et réalisation de 5 bassins de dissipation et récupération du pluvial.

Renaturation du Rhône menée en parallèle.

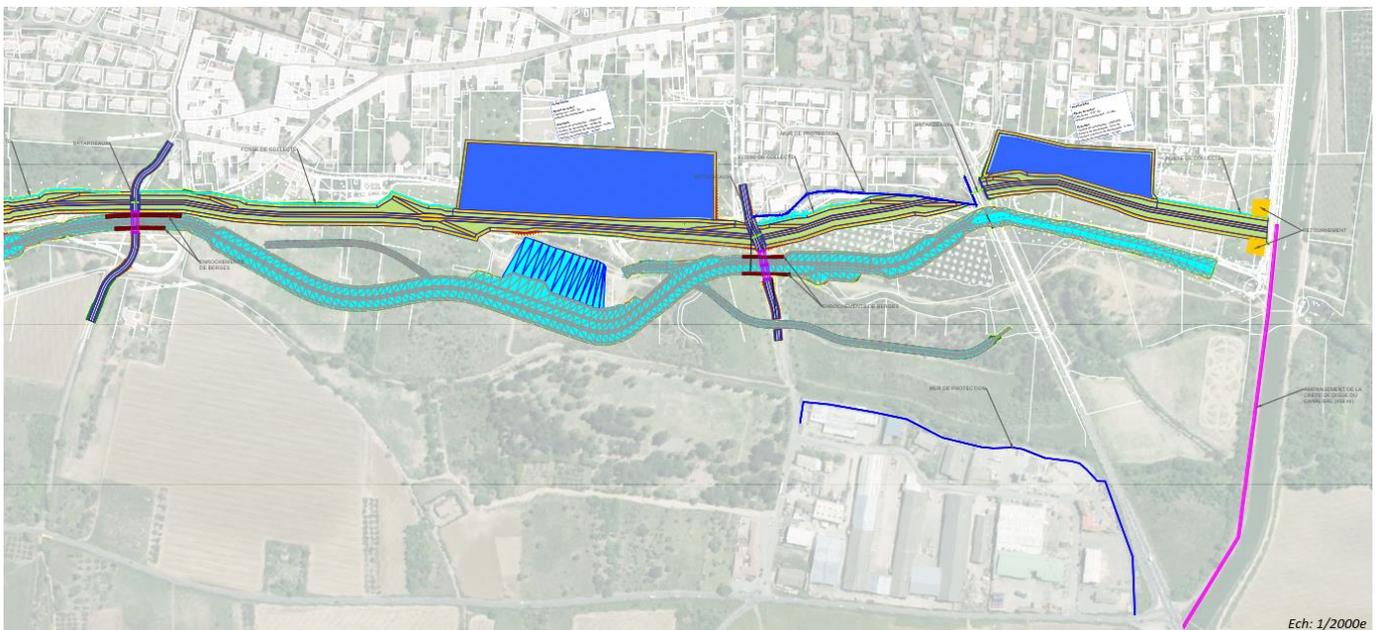
Planning de l'opération :

- Fin 2022 dépôt du DAEU
- 2023 finalisation PRO et acquisitions foncières
- 2024 démarrage des travaux (chantier sur 1,5 à 2 ans pour les 2,8 km de digue)

Ci-après vue en plan du projet ARTELIA 2021 en cours de modification par la nouvelle MOE TRACTEBEL-RIPARIA



Zone Nord de l'aménagement (ARTELIA)



Zone Nord de l'aménagement (ARTELIA)

Adaptations du projet TRACTEBEL :

La reprise du projet par TRACTEBEL (en cours de finalisation) intègre :

- Des adaptations du tracés de la digue pour préserver certaines parcelles privées ;
- Des décalage vers l'Ouest de quelques mètres de la digue pour :
 - Préserver des fossés existants et de la ripisylve intéressante (zone des jardins partagés au Nord de la RD139)
 - Réserve de minimum 11,00 m entre les propriétés riveraine et le pied aval de la digue pour le passage de la voie d'accès au PEM
 - Préservation de la ripisylve RG du Rhône en aval du pont SNCF et jusqu'au pont actuel de la rue de la Monnaie

A noter qu'il n'est pas envisageable de décaler plus franchement la digue vers l'Ouest notamment pour garantir un certain volume d'expansion de la crue et éviter de nouveau débordement dans des zones aujourd'hui non-concernées. Par ailleurs, il est préférable d'éloigner le Rhône du pied amont de la digue.

- Des adaptations majeurs du projet de renaturation du Rhône avec :
 - Aucune modification du Rhône préservé en l'état sur la partie amont le long de la RD01
 - Jusqu'au pont RD139 retalutage mais implantation similaire du Rhône
 - Reméandrage léger de RD139 à pont SNCF (le Rhône conserve globalement son lit) // les bras morts sont mobilisés/remobilisés
 - Création d'un delta/zone d'expansion en amont du pont de la SNCF
 - Reméandrage en aval du pont SNCF (nouvelle pente constante jusqu'à RN113)
- Des adaptations au droit de la rue de la Monnaie :
 - Décalage de la digue vers l'Ouest (préservation ripisylve RG du Rhône actuel)
 - Déportation du Rhône à l'Ouest du tombeau protestant
 - Déviation de la rue de la Monnaie par le chemin des lavandières
 - Création d'un nouvel ouvrage de franchissement du Rhône
 - Création d'une bosse au droit du franchissement de la digue afin de limiter au maximum la hauteur de mise en place des batardeaux (calage possible à Q50) voire s'affranchir de la pose de batardeau

Bassins de dissipation :

Le principe des bassins de dissipation à créer en aval de la digue est expliqué en réunion :

- Dissipation de l'énergie hydraulique et préservation des digues en cas de surverse (dépassement de Q50).
- Stockage des eaux de ruissellement en cas de concomitance des événements (fort probable) pluvieux sur Vergèze et crue du Rhône.
- Besoin en matériaux pour la réalisation du projet.

Pour assurer seulement la fonction dissipation d'énergie, le MOE rappelle que les dimensions des bassins pourraient être réduites considérablement (50x15x1,5). A ce jour de l'amont vers l'aval, les bassins sur la commune de Vergèze présentent les dimensions suivantes :

- Bassin 1 (chemin de Tourille) : (50x50x2,0)
- Bassin 2 (PEM) : (170x90x2,0)
- Bassin 3 (Super U) : (110x90x1,5)

2. Projets connexes et attente Mairie de Vergèze

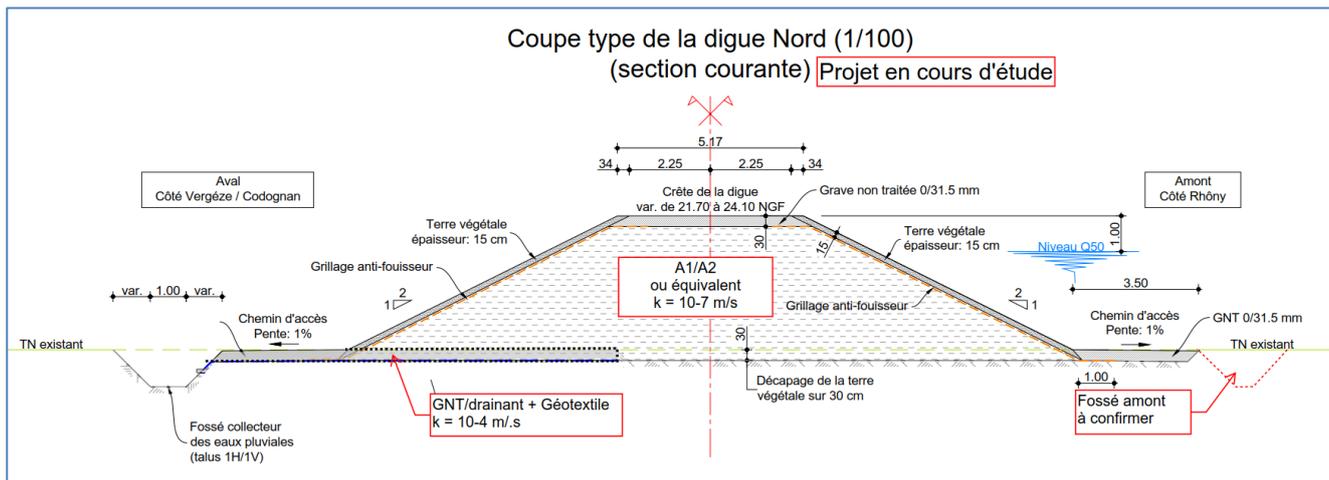
Voies cyclables :

La Mairie de Vergèze évoque des projets de voies vertes auxquels la digue du Rhône pourrait participer :

- Voie verte en parallèle de l'accès au PEM ;
- Liaison canal BRL vers le Nord

Le principe de la digue et les pistes d'entretien qu'elle nécessite est entièrement compatible avec son intégration dans un projet de mobilité douce.

La digue présente dans sa coupe type une piste en crête de 5,00 m de large et 2 pistes en pied (à l'amont et à l'aval) de 3,50 m de large. Il n'y a pas de revêtement spécifique prévu, une simple GNT sur 0,30 m d'épaisseur doit permettre la circulation des véhicules d'entretien.



Coupe de principe de la digue (TRACTEBEL)

Le sujet de la traversée de la RN113 est évoqué et a déjà fait l'objet de discussion avec la DIRMED0. L'arche du pont de la RN113 au droit du bras mort en rive droite du Rhône pourrait, hors crue, remplir cet usage.

Le projet de renaturation ne prévoit aucun revêtement à cet endroit et l'opération de sécurisation des digues du Rhône ne prévoit aucun équipement entre le canal BRL et la rue de la Védière sur la rive droite du Rhône. En fonction des demandes de la CCRVV, ces éléments pourront être intégrés au projet.

Au niveau de l'accès au PEM : afin de gagner un peu de place entre les propriétés riveraines et le pied de la digue pour faire des plantations par exemple, la piste cyclable prévue en parallèle de la voie d'accès pourrait être remontée en crête de digue. Les rampes d'accès entre la crête de digue et le PEM devront être positionnées pour permettre cet usage.

Passage à gué :

La Mairie de Vergèze signale que le passage à gué existant en aval du pont SNCF, bien que très dégradé, est utilisé par les promeneurs qui en apprécie la présence pour traverser le Rhône.

Le remplacement de ce passage à gué sera à étudier.

Air de compostage chemin de Mossen :

La Mairie de Vergèze prévoit la création d'une aire de compostage non loin du chemin de Mossen directement en aval de la RD139.

Les dispositions prises pour les bras mort dans cette zone seront à ajuster en fonction de ce projet.

Transplantation des oliviers :

Des oliviers se trouvant dans les zones d'implantation de la digue ou du Rhône renaturé seront à transplanter, la Mairie confirmera les zones de transplantation possibles.

A noter que le projet de renaturation du Rhône TRACTEBEL-RIPARIA vise une préservation optimum des arbres remarquables du secteur.

Promenade la long du Rhône :

Dans la continuité des discussions concernant l'implantation de la piste amont de la digue (côté Rhône). La Mairie de Vergèze serait assez favorable à un cheminement à implanter dans l'espace entre la digue et le Rhône mais pas nécessairement et systématiquement en pied de digue, notamment pour un usage de promenade.

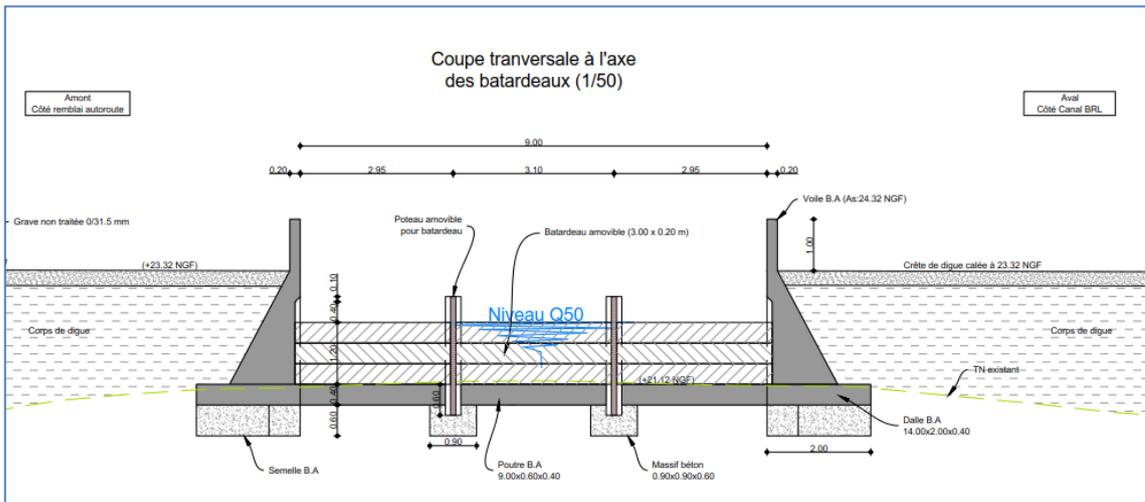
3. Impact projet sur RD139

Suite à la réunion avec le CD30, celui-ci a pu préciser que la police de voirie à l'entrée de la commune de Vergèze est assurée directement par la ville, les relevés de décision sont donc à confirmer avec la Mairie.

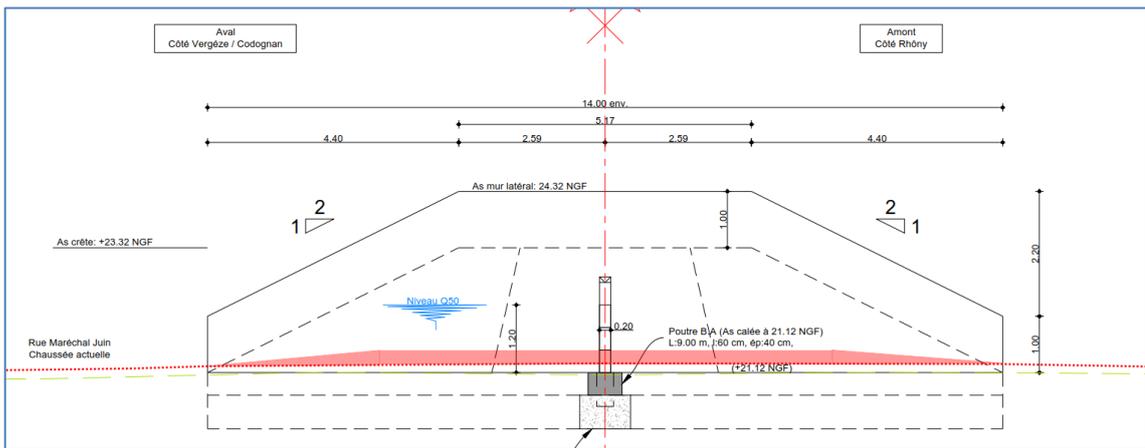
La traversée de digue par la RD139 est à équiper de batardeau. Une largeur de 9,0 m est prévue (6,00 m de chaussée et 1,50 m de bas-côté/trottoir). Il s'agit d'une largeur minimale validée par le CD30.

Le MOE cherche à limiter la hauteur du batardeau pour faciliter sa mise en œuvre en période de crise.

Une rehausse de la chaussée de 0,15 m surmontée par un plateau (h = 0,15 m ; Longueur 8,0 m et pente 5%) semble envisageable en entrée d'agglomération (à confirmer avec la Mairie).



Coupe de principe du dispositif batardeau (TRACTEBEL)



Principe rehausse profil et plateau vu avec CD30 (TRACTEBEL)

Les travaux se feront à minima en alternance. Ce point est à préciser avec la ville de Vergèze.

La Mairie fait part de fortes réserves sur la mise en place de ce batardeau. Elle demande que sa gestion soit assurée par la CCRVV et que des solutions techniques soient étudiées pour en limiter l'importance. En tout état de cause, ce batardeau devra pouvoir être facilement manipulable car il devra pouvoir être positionné quasiment à la dernière minute et ouvert et fermé en fonction des besoins d'accès des secours.

4. Divers

Une convention de superposition d'affectation et de gestion de la digue est à prévoir entre la CCRVV et la commune de Vergèze pour finaliser les dossiers réglementaires dont le dépôt est prévu fin 2022

TRACTEBEL

ENGIE



Sécurisation et
renforcement
des digues du
Rhône

Point Mairie de Vergèze le 14/11/2022

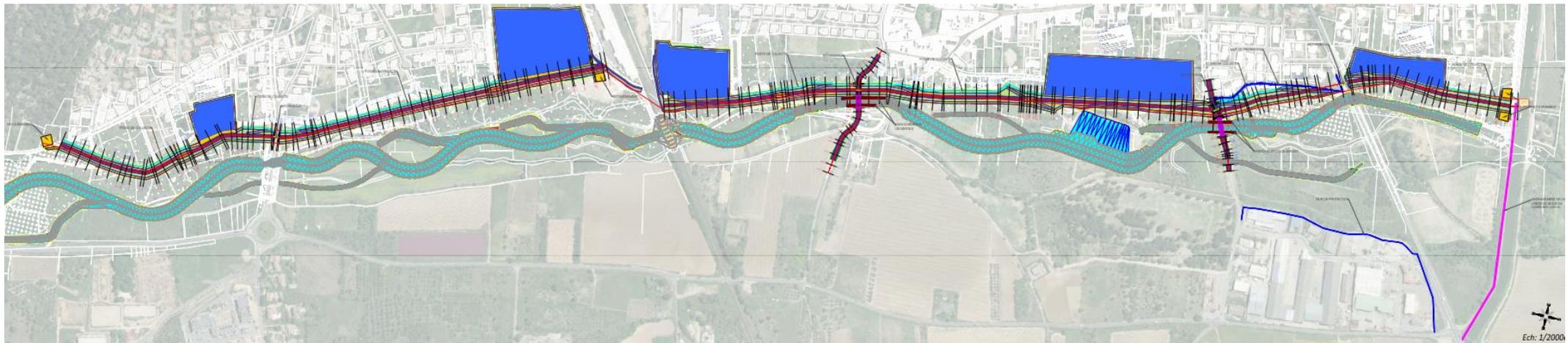


Sommaire

- | Présentation générale de l'opération
- | Implantation digue et Rhône
- | Accès PEM
- | Entrée RD139

Présentation générale de l'opération

I Création / Remplacement d'une digue existante partielle (illustration projet ARTELIA)



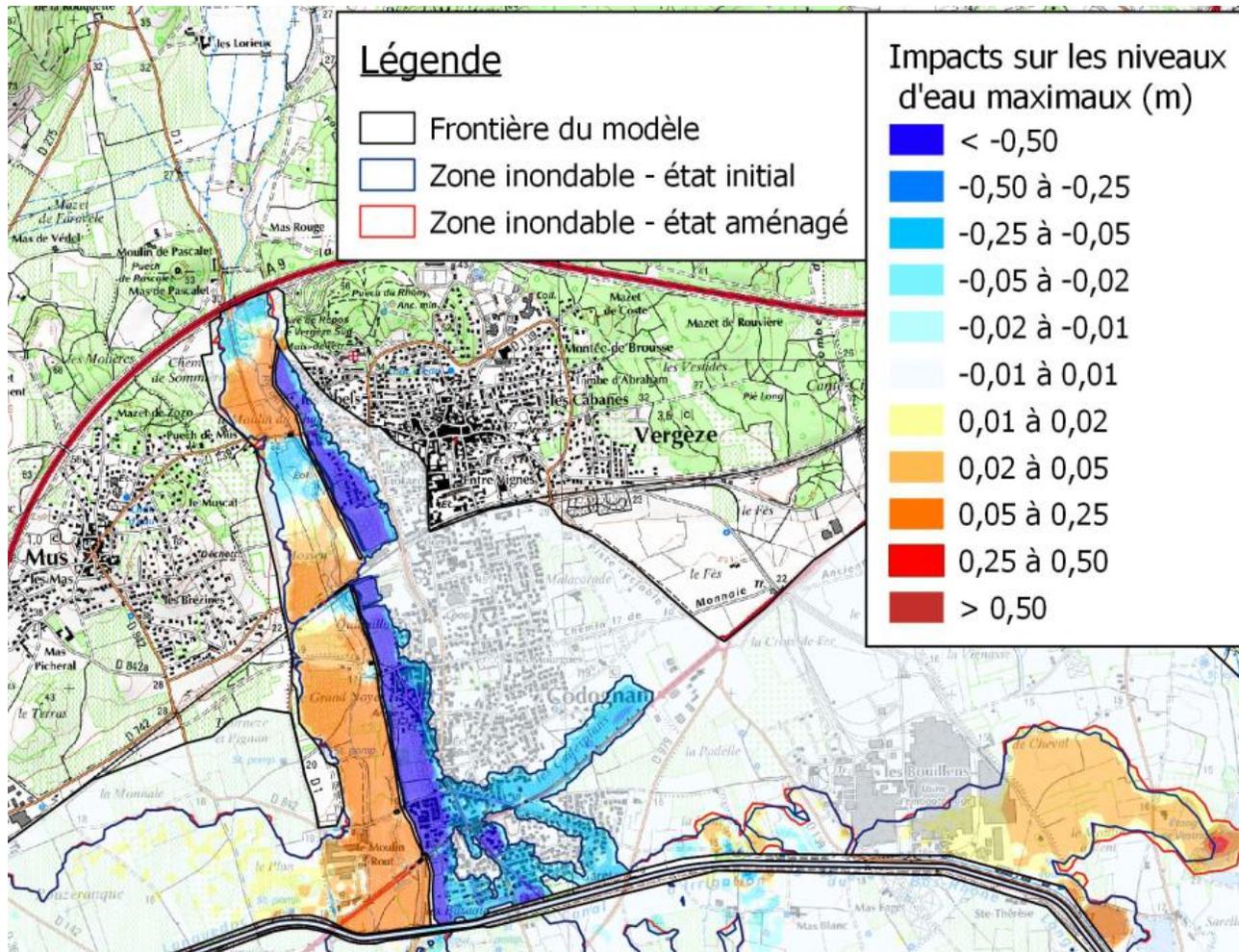
- ~2,8 km de digue à créer d'une hauteur de 2 à 3,5 m.
- Largeur en crête 5 m // talus à 2/1 // 5 déversoirs à créer // 4 traversées de route // 1 voie SNCF // 1 canal (BRL)
- Renaturation du lit de la rivière en parallèle (RIPARIA)

Présentation générale de l'opération

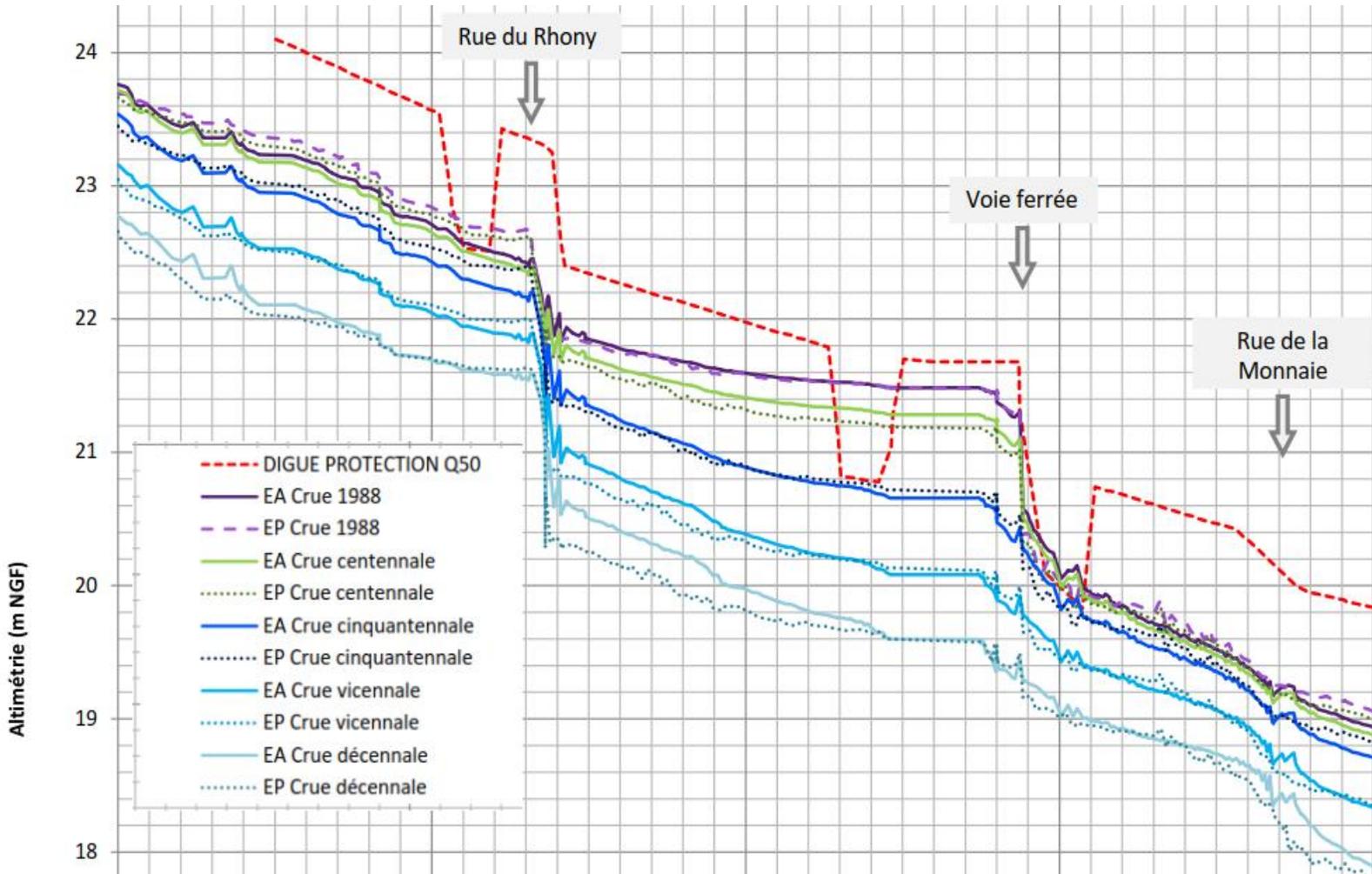
I Planning général

- Fin 2022 dépôt du DAEU
- 2023 finalisation PRO et acquisitions foncières
- 2024 démarrage des travaux (chantier sur 1,5 à 2 ans pour les 2,8 km de digue)

Hydraulique



Hydraulique



Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Vergèze

I Implantation de la digue

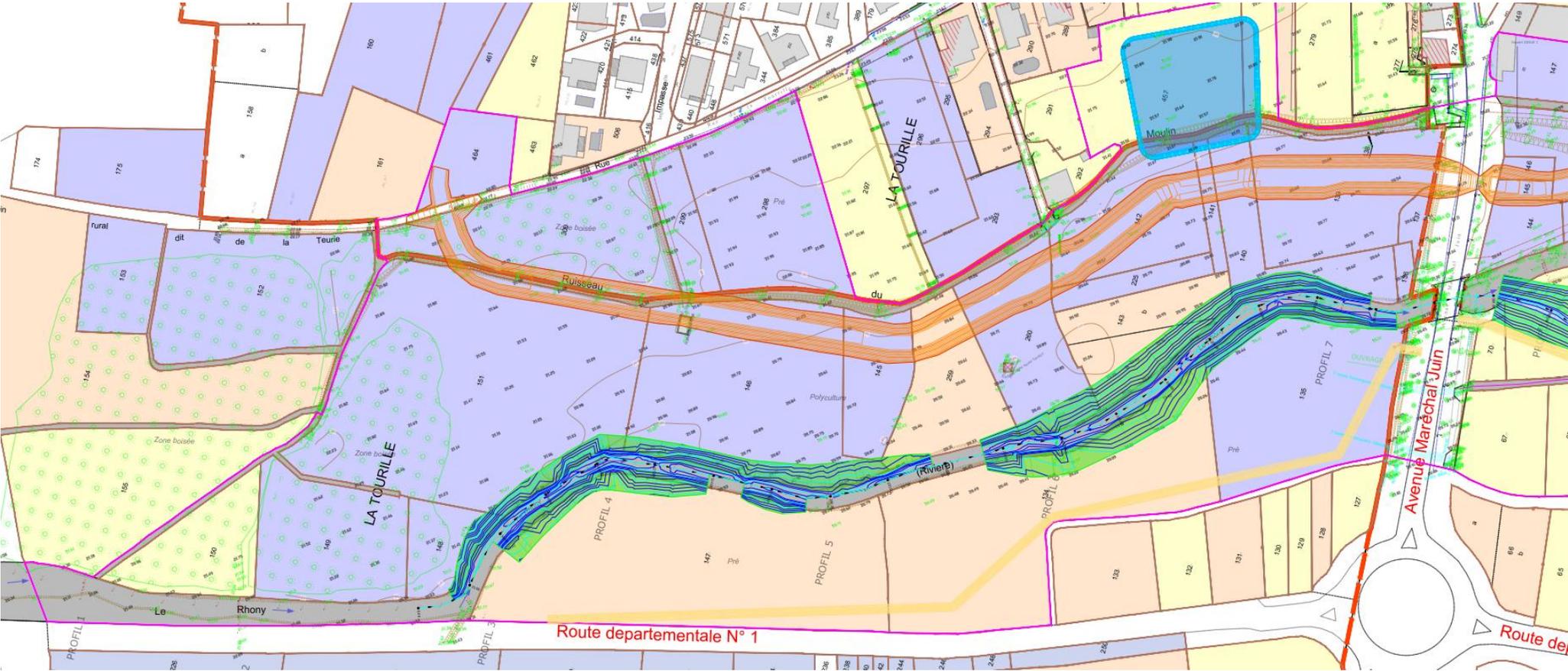
- Calage altimétrique (Q50 + 1 m) et réalisation dans les règles de l'art : Emprise de l'ouvrage plus importante qu'aujourd'hui
- Fermeture en amont de la digue avec interface sur le chemin de Tourilles
- Implantation similaire à celle du projet ARTELIA avec:
 - Décalage amont RD139 pour conserver des haies existantes + fossés existants
 - Décalage aval RD139 pour réservation accès PEM
- Reprise fermeture digue sur remblai UNAC et SNCF

Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Codognan

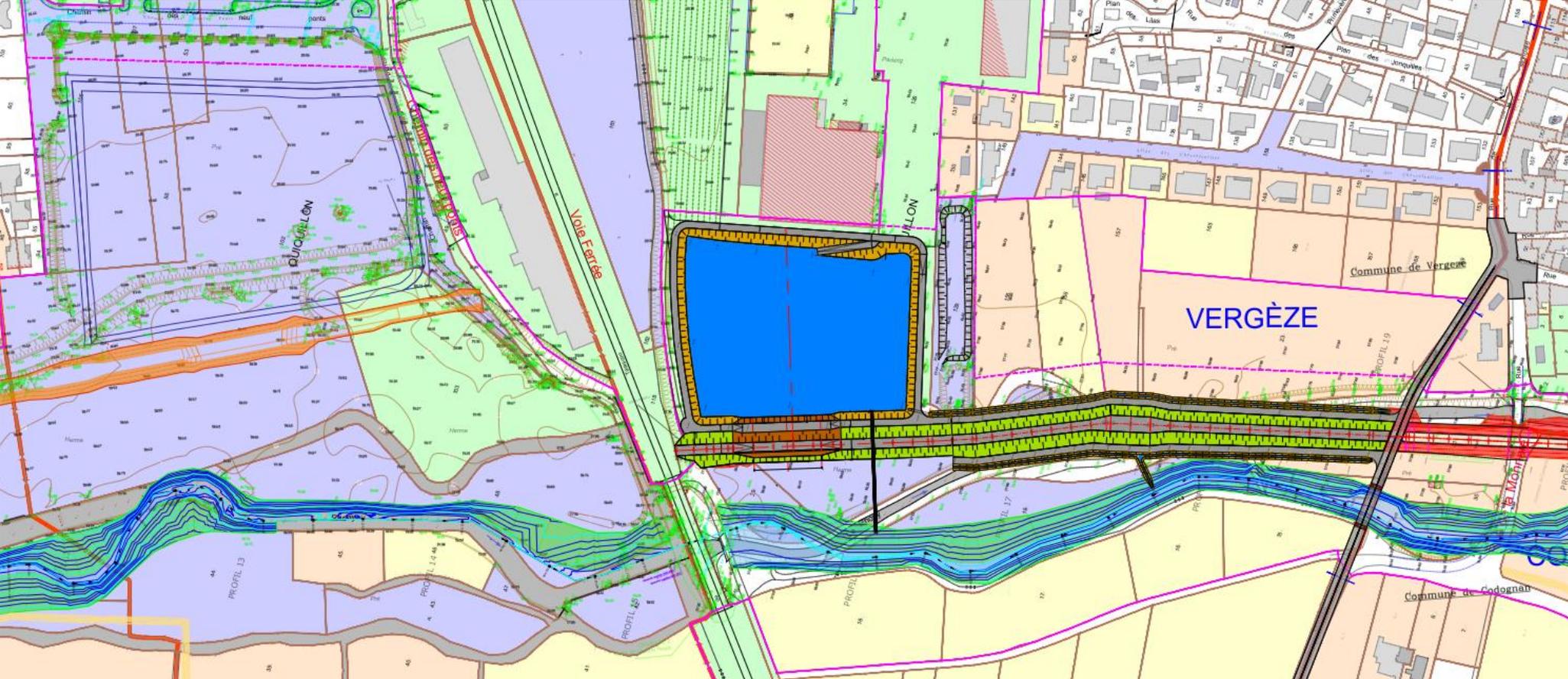
I Implantation du Rhône

- Amont aucune modification du Rhône préservé en l'état
- Jusqu'au pont RD139 retalutage mais implantation similaire
- Reprise enrochements amont du pont (défauts + orientation à revoir – vu avec CD30)
- Reméandrage de RD139 à pont SNCF
- Les bras morts sont mobilisés/remobilisés
- Création d'un delta/zone d'expansion en amont du pont de la SNCF
- Reméandrage en aval du pont SNCF (nouvelle pente constante jusqu'à RN113)

Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Vergèze



Implantation de la digue et du Rhône le long de la commune de Vergèze



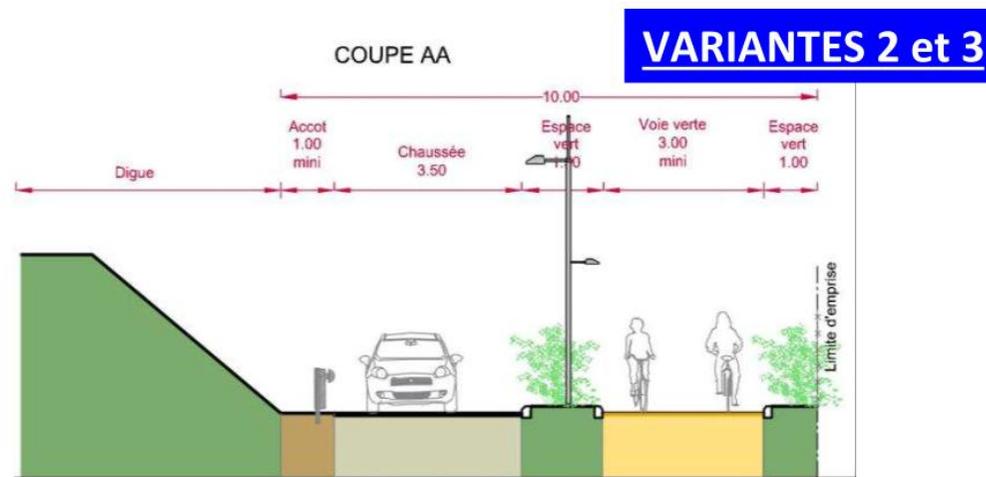
PEM

GEOFIT
EXPERT



TRACTEBEL
ENGIE

- | Accès – Réservation
11,00 m mini
- | Emprise bassin
dédié à respecter



RD139

GEOFIT
EXPERT



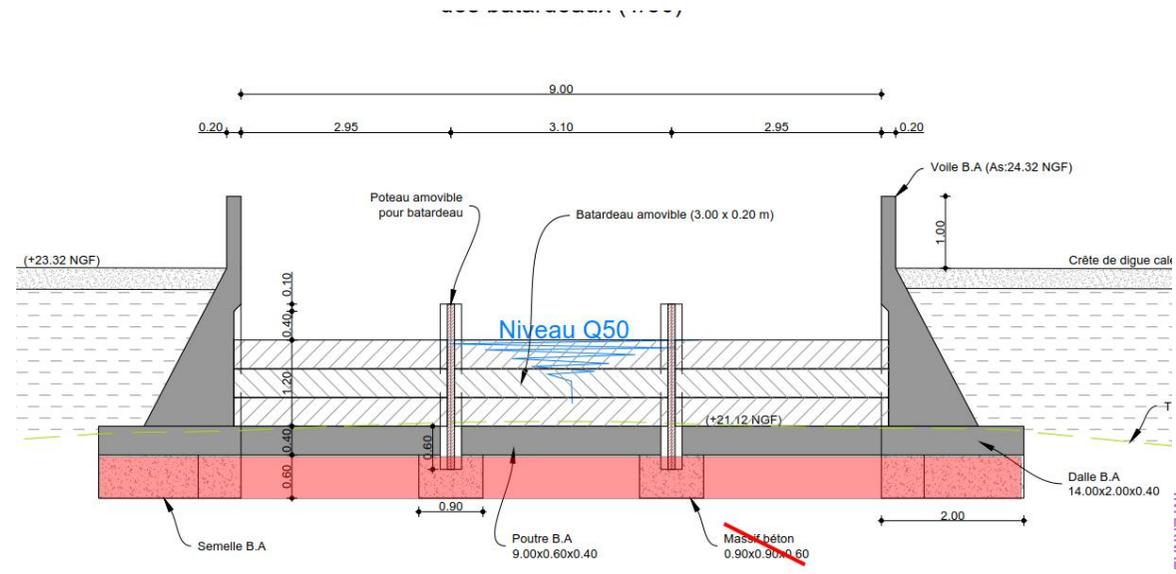
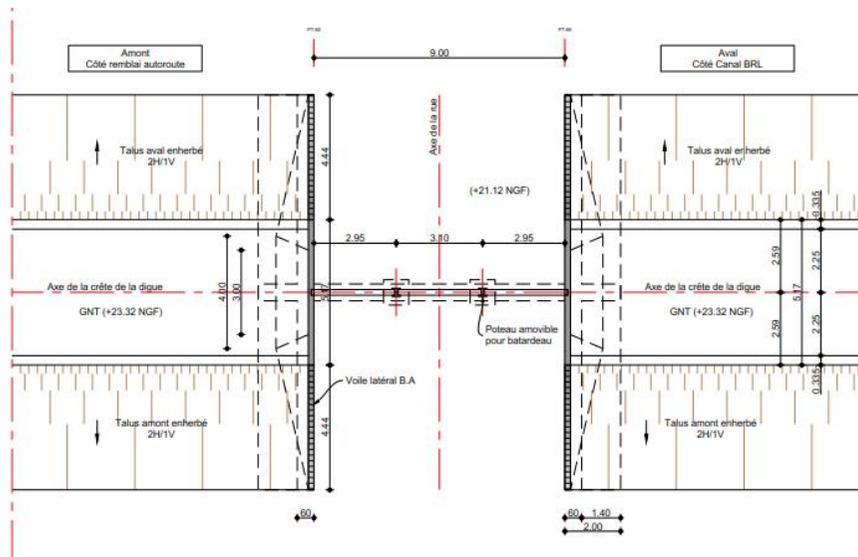
TRACTEBEL
ENGIE

- | Pas de modification du profil en long (21,12 mNGF)
- | Calage de la digue 23,32 NGF (soit Q50 22,32 NGF)
- | Hauteur batardeau à prévoir 1,50 m jusqu'à 22,92 mNGF (Q50 + 0,30 m)
- | RD139 inondée dès Q10 (~50 cm)

RD139



I Raccordement au droit des traversées routières



INTERNAL

TRACTEBEL

ENGIE

Sécurisation et renforcement des digues du Rhôny

Point SIVOM du 12/12/2022

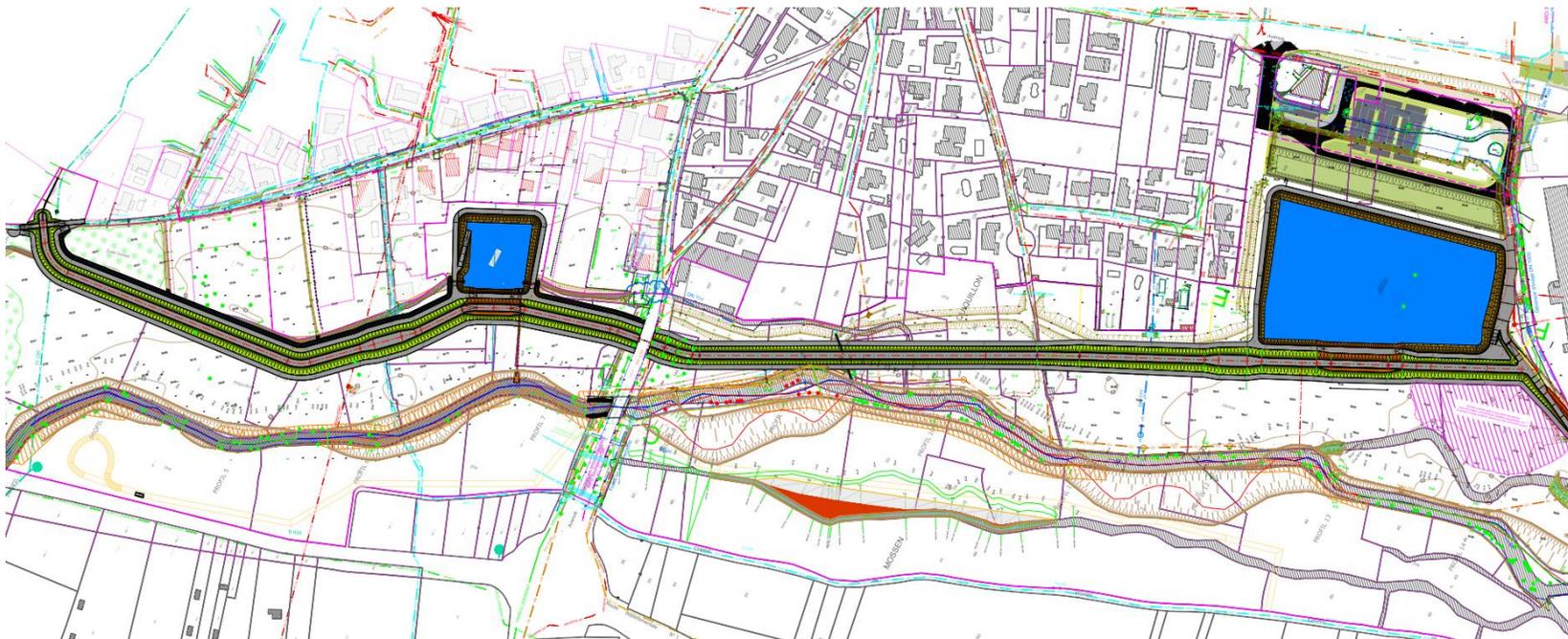


Sommaire

- | Présentation générale de l'opération
- | Projet ARTELIA de dévoiement des réseaux EU & AEP
- | Proposition d'adaptation
- | Questions et données manquantes

Présentation générale de l'opération

- | Création / Remplacement d'une digue existante partielle
- | Partie Nord (côté Vergèze)



Présentation générale de l'opération

I Partie Sud (Côté Vergèze & Codognan)



Présentation générale de l'opération

I Etendu des travaux

- ~2,8 km de digue à créer d'une hauteur de 2 à 3,5 m.
- Largeur en crête 5 m // talus à 2/1 // 5 déversoirs à créer // 4 traversées de route // 1 voie SNCF // 1 canal (BRL)
- Renaturation du lit de la rivière en parallèle (RIPARIA)
- Reprise des réseaux EU / AEP impactés par la digue et/ou la renaturation du Rhône

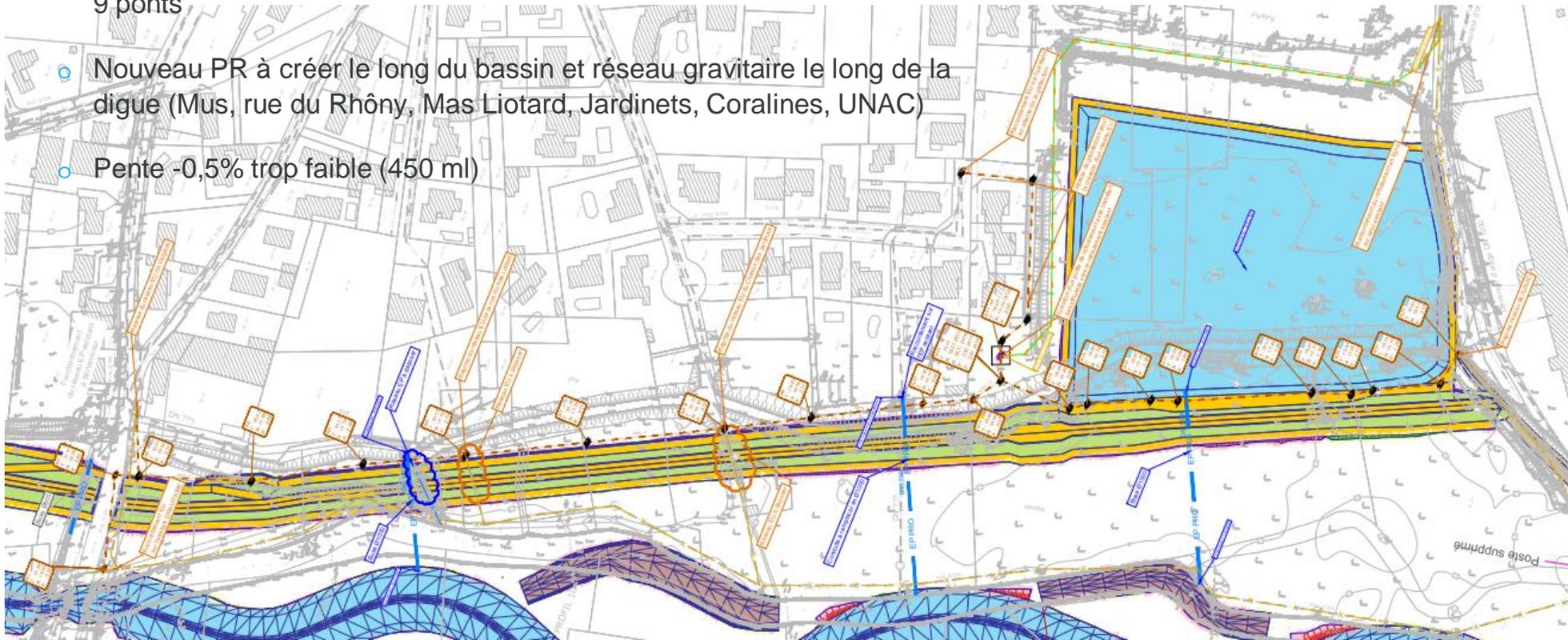
I Planning général

- Fin 2022 dépôt du DAEU
- 2023 finalisation PRO et acquisitions foncières
- 2024 démarrage des travaux (chantier sur 1,5 à 2 ans pour les 2,8 km de digue)

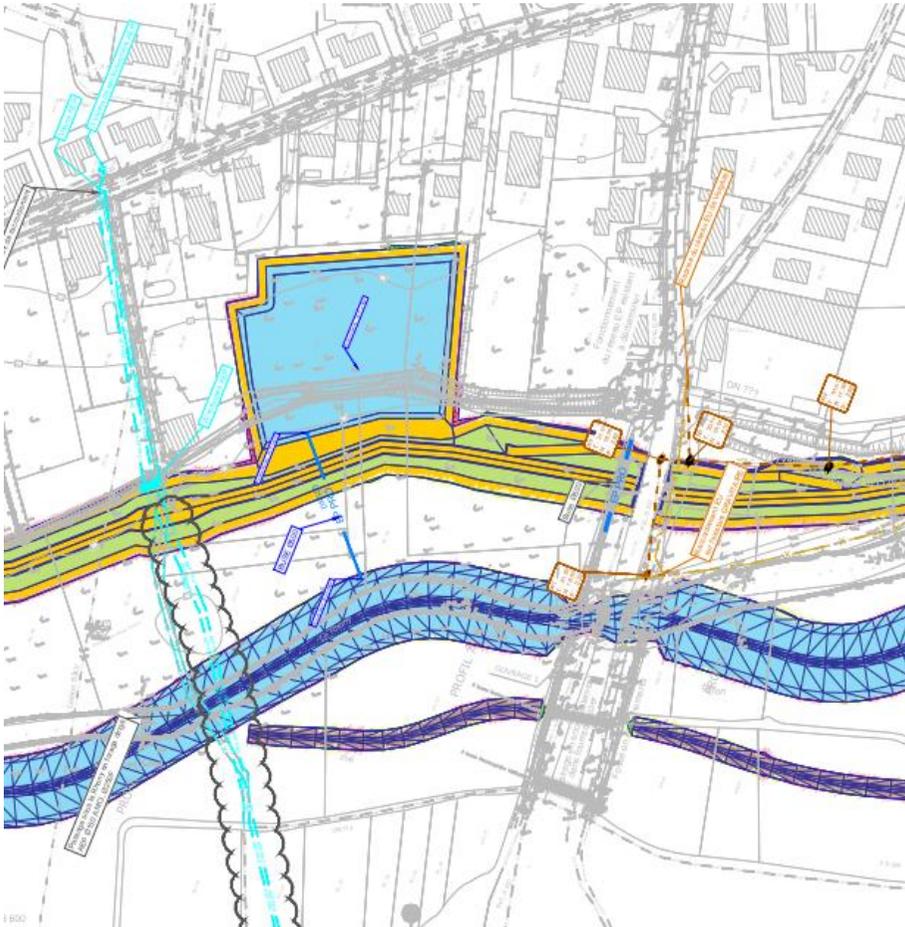
Projet ARTELIA de dévoiement des réseaux EU / AEP

I EU Secteur Nord

- Suppression des réseaux gravitaires en berge du Rhône et suppression PR 9 ponts
- Nouveau PR à créer le long du bassin et réseau gravitaire le long de la digue (Mus, rue du Rhône, Mas Liotard, Jardinets, Coralines, UNAC)
- Pente -0,5% trop faible (450 ml)



Projet ARTELIA de dévoiement des réseaux EU / AEP



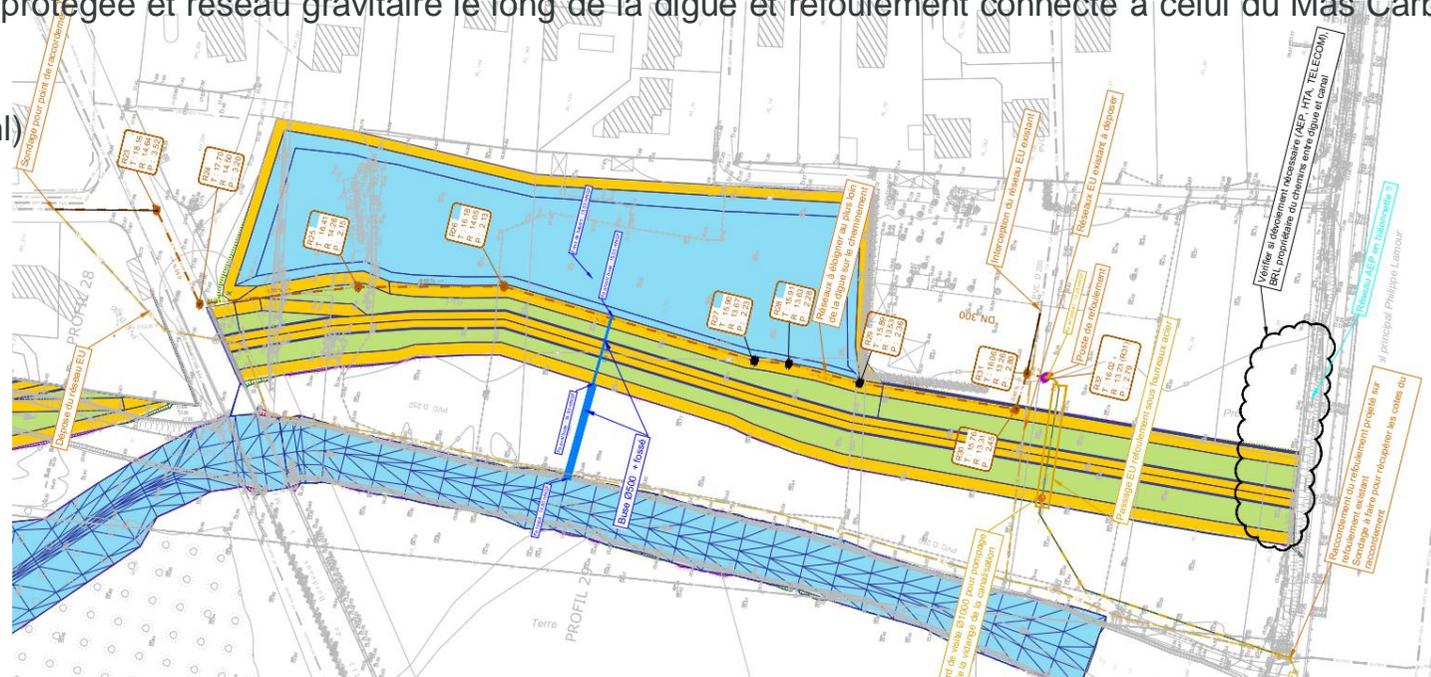
I AEP Secteur Nord

- 2 AEP Impactés par Rhône et Digue (AMCI F 150 et F F 200)
- Reprise sous digue et sous Rhône par forage dirigé
- Ventouses et vannes de sectionnement

Projet ARTELIA de dévoiement des réseaux EU / AEP

I EU Secteur Sud

- Refoulement rue de la Védière F 200 en forage dirigé
- Suppression du réseaux gravitaire en berge du Rhône et suppression PR Mas Carbonnel
- Nouveau PR à créer en zone protégée et réseau gravitaire le long de la digue et refoulement connecté à celui du Mas Carbonnel au-dessus du BRL
- Pente -0,5% trop faible (300 ml)



Projet ARTELIA de dévoiement des réseaux EU / AEP

I AEP Secteur Sud

- AEP rue de la Monnaie prévu en forage
- AEP rue de la Védière prévu en forage
- AEP le long du BRL à préserver

Proposition TRACTEBEL de dévoiement des réseaux EU / AEP

| AEP Secteur Nord

- Solution ARTELIA retenue

| AEP Secteur Sud

- Rue de la Monnaie et rue de la Védière – Passage en corniche préfabriquée de tuyaux calorifugés

| EU Secteur Nord

- Augmentation de la pente à -1,5% qui implique la création d'un PR complémentaire

| EU Secteur Sud

- Solution ARTELIA retenue mais augmentation des pentes à -1,5% mini

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 15-12-2022

CCRVV



Intertek

Date de réunion 15 décembre 2022

Lieu UT Vauvert

Réf 20221215_CRR_CCRVV

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 27 février 2023

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Jean-Luc NUEL jean-luc.nuel@nimes-metropole.fr Tél : 06 29 32 00 69	Nîmes Métropole	E	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Bruno LEDOUX bruno.ledoux@vistre-vistrenque.fr Tél :	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	P	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Pascale FORTUNAT-DESCHAMPS pascale.fortunatdeschamps@vergeze.fr Maire de Vergèze	Mairie de Vergèze	P	D
Pascal DOMENECH pascal.domenech@vergeze.fr	Mairie de Vergèze	P	D
Catherine MASSIP-SEBAN catherine.massipseban@vergeze.fr DGS	Mairie de Vergèze	P	D

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Vincent COSTE vincent.coste@vergeze.fr Adjoint	Mairie de Vergèze	P	D
Philippe GRAS Maire de Codognan Président CCRVV	CCRVV	P	D
Thierry AGNEL 1 ^{er} VP CCRVV & Président EPTB Vistre t.agnel@ville-uchaud.fr	CCRVV & EPTB	P	D

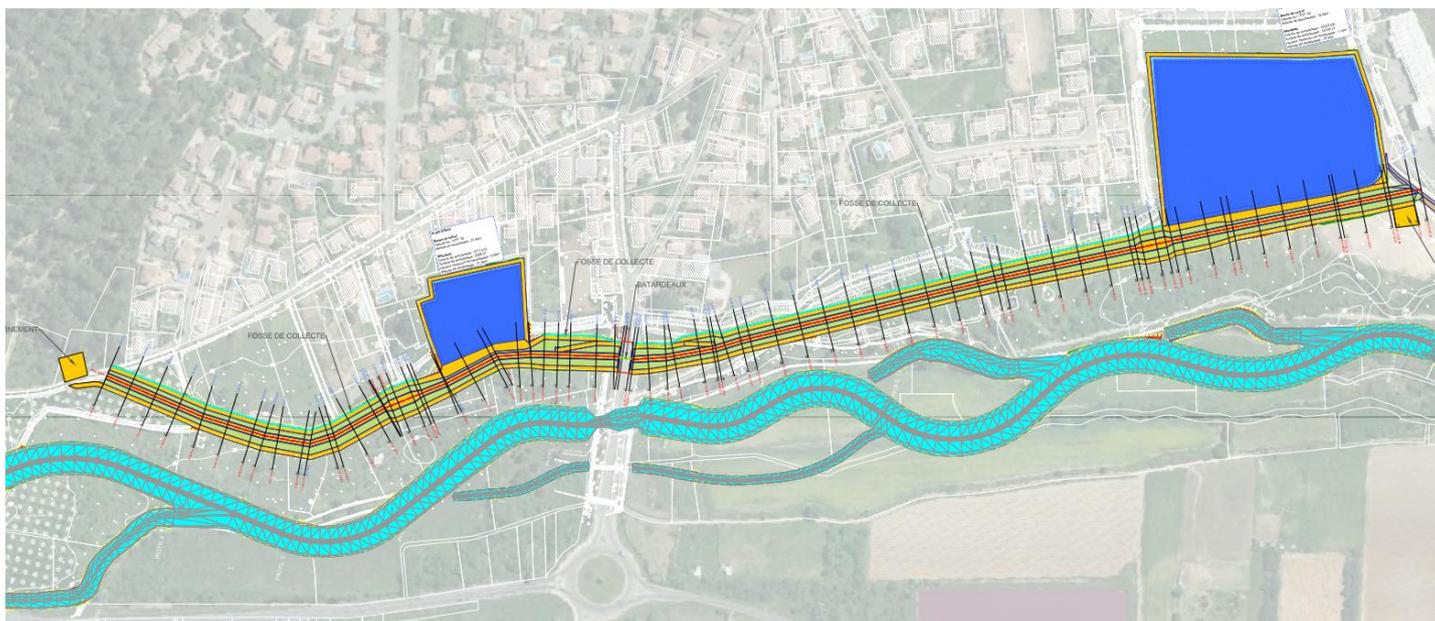
1. Objet de la réunion

Réunion à la CCRVV de présentation du projet et notamment des enjeux liés à la mise en œuvre d'un batardeau à l'entrée de la commune de Vergèze sur la RD139.

2. Projet de renaturation du Rhône sur la commune de Vergèze

Projet ARTELIA :

Le projet ARTELIA proposait un reméandrage complet et théorique du Rhône y compris dans les zones présentant un intérêt écologique certain.



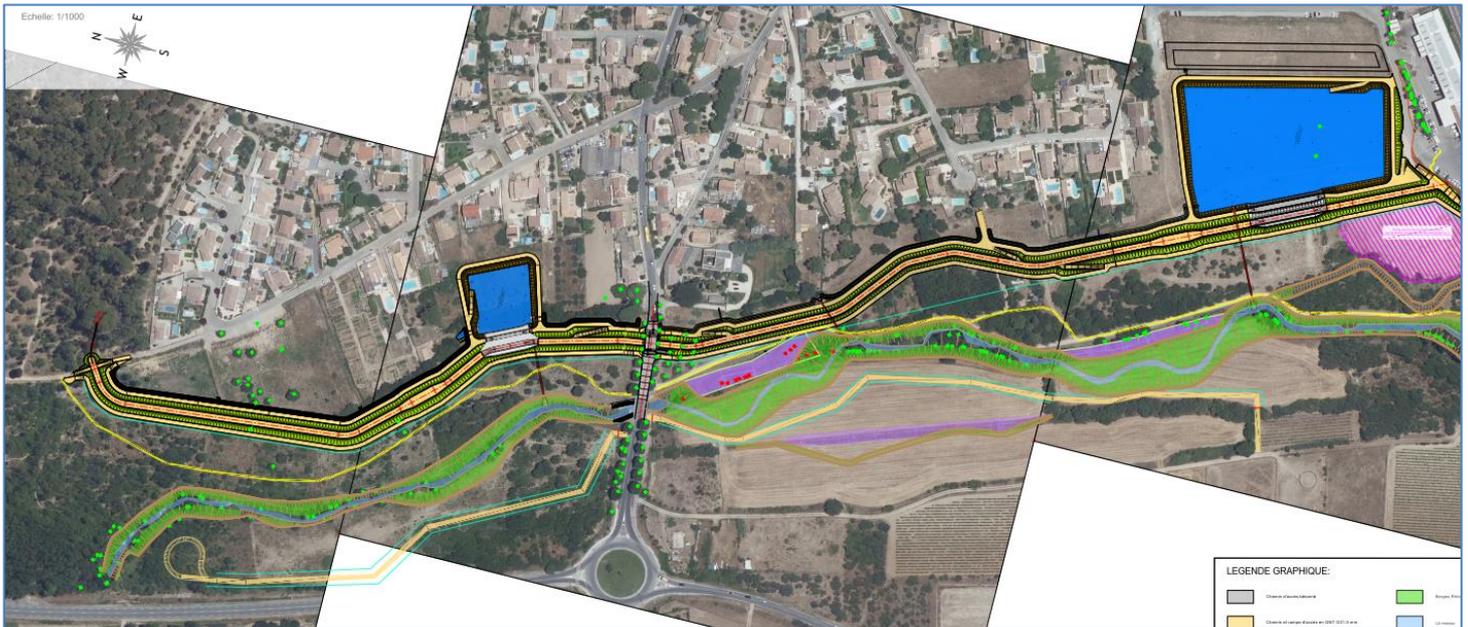
Projet ARTELIA

En effet, en aval de la voie SNCF, le Rhône actuel est très proche des habitations à protéger et ne peut donc pas être conservé le projet de digue étant nécessairement implanté dessus.

Par contre, en amont de la voie SNCF et jusqu'à l'autoroute, la nouvelle étude menée par TRACTEBEL et RIPARIA propose de s'attacher à préserver les sections de Rhône non impactées par le projet de digue et pouvant présenter un intérêt écologique : présence d'arbres en ripisylve notamment.

Sur la figure ci-après, les zones en violet représentent les portions de Rhône remblayées soit du fait de la proximité de la digue à créer soit par la nécessité de prévoir localement un reméandrage.

Dans ce secteur, la renaturation consistera principalement à revoir les talus des berges pour améliorer la biodiversité du Rhône.



Projet TRACTEBEL-RIPARIA

Par ailleurs, cette figure fait apparaître les arbres remarquables en bord de Rhône qui seront préservés lors des travaux de renaturation. (il s'agit des points vert-fluo).

3. Batardeaux sur la digue

La RN113 et la RD139 représentent des brèches dans le système d'endiguement. La mise en œuvre d'un batardeau en cas de crise est donc nécessaire.

Après discussion avec le CD30 et la DIRMED, il n'est pas envisageable de rehausser de façon significative la RD139 et la RN113 :

- Pour la RD139 une rehausse de 30 cm (15 cm profil général + 15 cm plateau surélevé) est possible ;
- Pour la RN113 la modification du profil en long n'est tout simplement pas envisageable ;

Compte tenu des profils en long (avec rehausse pour la RD139), des contraintes de largeur (chaussées + bas-côté et/ou trottoirs) et de la cote de protection à atteindre (Q50 + revanche de 30 cm) les dimensions utiles de ces batardeaux sont les suivantes :

- RN113 : Longueur 16,00 m x Hauteur 0,60 m
- RD139 : Longueur 9,00 m x Hauteur 1,20 m

Les dispositifs existants sont les suivants :

- Système manuel de type poteaux-poutres
- Système mécanisé de type vanne coulissante



Batardeau manuel à Sérignan



Batardeau mécanisé sur Nice

La solution de batardeau retenue est celle du batardeau mécanisé qui simplifie la mise en œuvre et limite l'anticipation nécessaire avec la solution manuelle. Celle-ci présente néanmoins un surcout de l'ordre de 50 000 €.

Concernant la fermeture des batardeaux en case de crise les temporalités sont différentes sur la RD139 et la RN113.

Le Plan Commune de Sauvegarde définit des niveaux d'alerte qui conduisent à des actions de surveillance ou d'intervention :

- Le niveau de vigilance est déclenché par l'alerte orange pluies/inondations de Météo France ou l'atteinte du niveau 2,0 m à la station Vigicrues « Rhôny A9 ».
- L'alerte de niveau 1 est déclenchée par une mise en vigilance rouge pluies/inondations par Météo France ou l'atteinte du niveau 2,8 m à la station Vigicrues « Rhôny A9 ». A cet instant, le PC prévoit la constitution de la cellule de crise et du poste de commandement communal ainsi que la fermeture des voies submersibles par barriérage simple.
- C'est au niveau d'alerte 2 qui correspond à l'atteinte du niveau 3,2 m à la station Vigicrues « Rhôny A9 » que le batardeau doit être actionné. Cette situation s'est produite à seulement 2 reprises en 2014 et en 2021.

A Codognan la mise en place du batardeau sur la RN113 est nécessaire seulement à partir de l'atteinte d'un niveau d'eau au droit de la RN113 compris entre les niveaux d'alerte 3 et 4.

- Le niveau d'alerte 3 correspond à un niveau du Rhône 20 cm en-dessous du seuil de fonctionnement du premier déversoir (crue comprise entre Q20 et Q50); ce niveau est matérialisé à proximité des déversoirs ; une correspondance est établie au niveau des échelles de crue.
- Le niveau d'alerte 4 correspond à la mise en fonctionnement du premier déversoir de sécurité du Système d'Endiguement (Q50 soit 359 m³/s), ce qui correspond au dépassement du Niveau de Protection ;

A noter que pour Vergèze, l'adaptation du profil en long de la chaussée permet de différer un peu la mise en œuvre des batardeaux lors de la survenue d'une crue.

A NOTER QUE LA REUNION EN MAIRIE DE VERGEZE DU 17/02/2023 APPORTE QUELQUES COMPLEMENTS ET MODIFICATIONS A CE PRESENT COMPTE-RENDU

Sécurisation et Renforcement des digues du Rhône et renaturation du lit

Réunion publique du 24/01/2023

Sommaire

- | Présentation de l'opération
- | Présentation détaillée des aménagements
- | Calendrier prévisionnel



Présentation de l'opération Historique



- | 1950/1960 : canalisation du Rhôny
- | 1988 : inondation historique des communes de Vergèze et de Codognan
- | Construction de la digue en urgence
- | Situation actuelle :
 - Digue non continue
 - Digue contournée au Nord et au Sud pour des crues fréquentes
 - Points de faiblesse avec les ouvrages traversants

Présentation de l'opération

Actions PAPI



- | Inscription au PAPI 3 Vistre 2022-2028

- | Action 7.5: Sécurisation et renforcement des digues du Rhôny au droit des communes de Vergèze et Codognan
 - Objectif: Reconstruire une digue nouvelle pour la protection des bourgs de Vergèze et Codognan

- | Action 6.12 : Opération de revitalisation menée sur le Rhôny à Vergèze et Codognan
 - Objectif: Améliorer les capacités de rétention du lit majeur lors des crues / ralentir les écoulements

Présentation de l'opération

Principes retenus



- | Reconstruction d'un système d'endiguement continu sur 2,8 km avec déversoirs de sécurité et bassins de dissipation
- | Batardeaux coulissants sur RD139 et RN113
- | Déplacement et renaturation du lit du Rhône
- | Reconstruction des ponts de la rue de la Monnaie et de Védière au droit du nouveau lit
- | Déviation des réseaux impactés

Présentation de l'opération

Montant de l'opération



- | Investissement estimé : 13 300 000 € HT, dont :
 - 12 000 000 € de travaux de sécurisation et renforcement des digues
 - 1 300 000 € pour la renaturation du Rhône
- | Financement :
 - Etat : 4 800 000 €
 - Région : 2 400 000 €
 - Département du Gard : 2 400 000 €
 - Autofinancement EPTB Vistre Vistrenque & CCRVV : 3 700 000 €*
- * possible financement agence de l'eau
- | Exploitation: Obligation de mise en œuvre des moyens prévus dans le document d'organisation du gestionnaire (notamment actions du personnel communal: déclenchement PCS, cellule de crise, fermeture voies submersibles par batardeaux, surveillance en crue et post-crue)

Présentation de l'opération

Acteurs du projet

Co-Maitrise d'ouvrage:

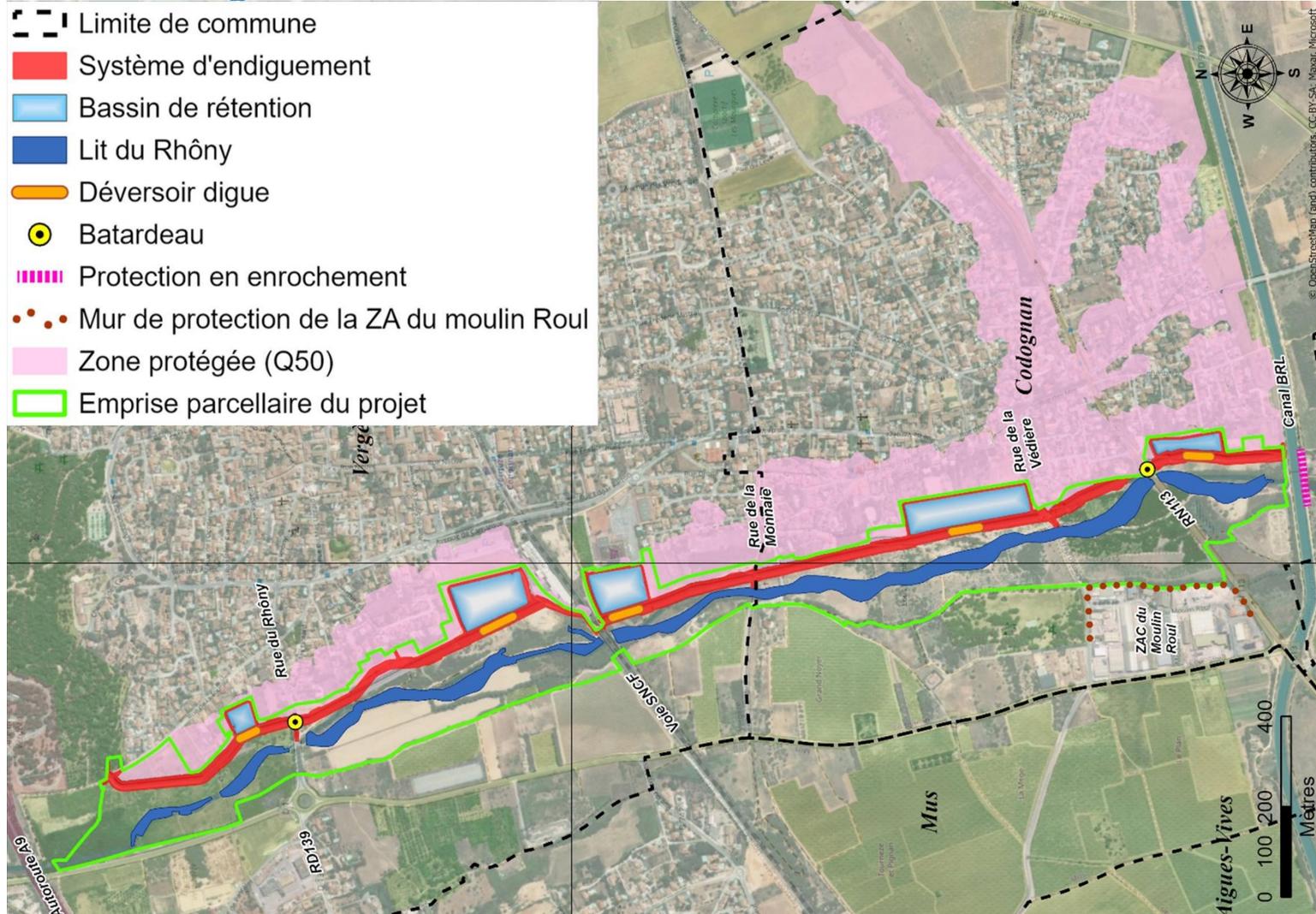


Maitrise d'œuvre:



Présentation de l'opération

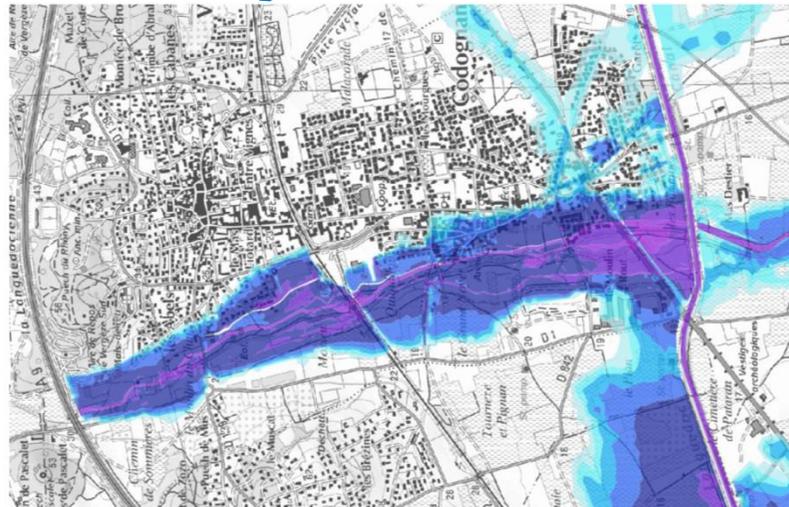
Plan général de l'aménagement



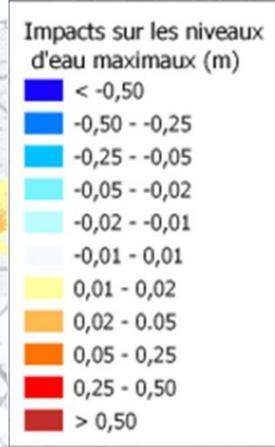
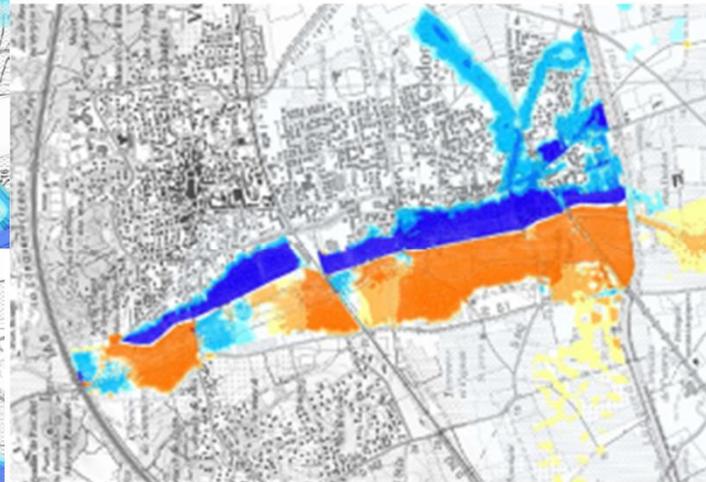
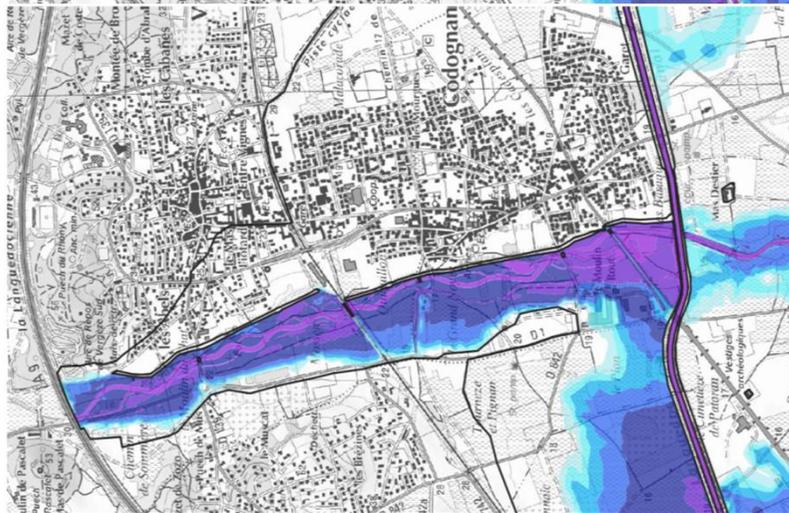
Présentation de l'opération

Impact du système d'endiguement

Inondation pour Q50
Digue actuelle

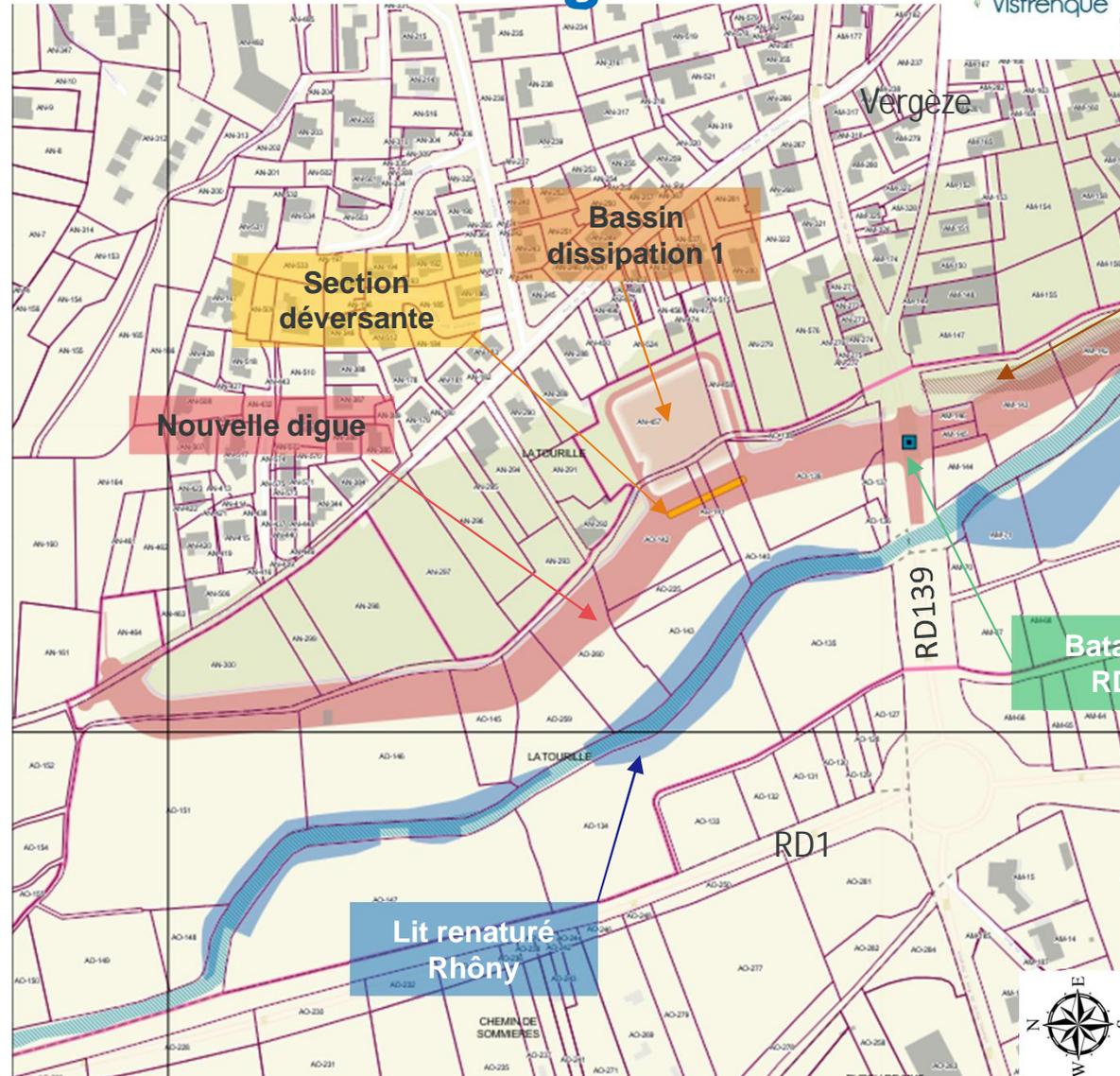


Etat projet



Présentation détaillée des aménagements

Vue en plan générale
Secteur Nord RD139



Emprise Digue
Actuelle
(déconstruite)

Batardeau
RD139

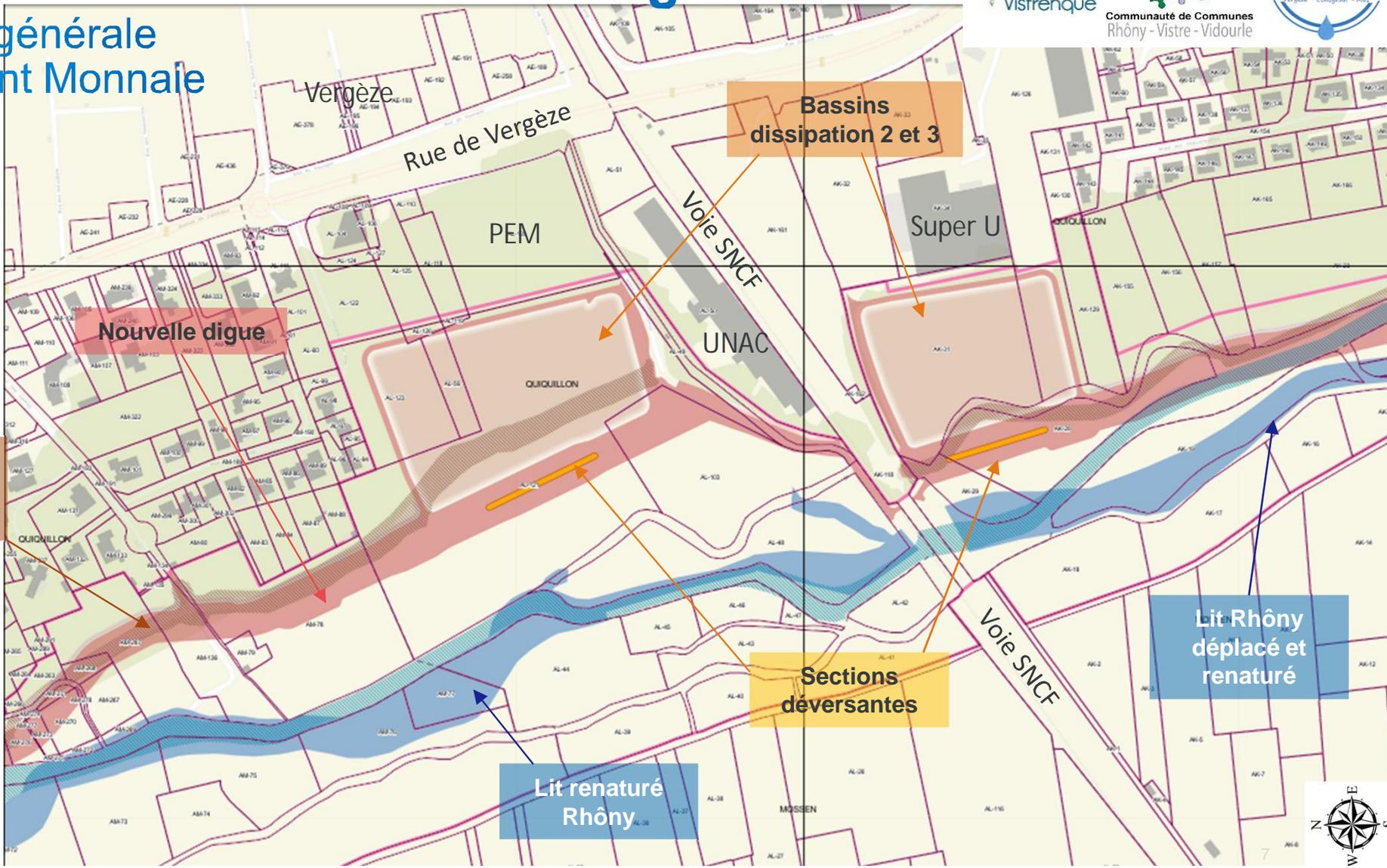
Lit renaturé
Rhône

Présentation détaillée des aménagements

Vue en plan générale
Secteur amont Monnaie

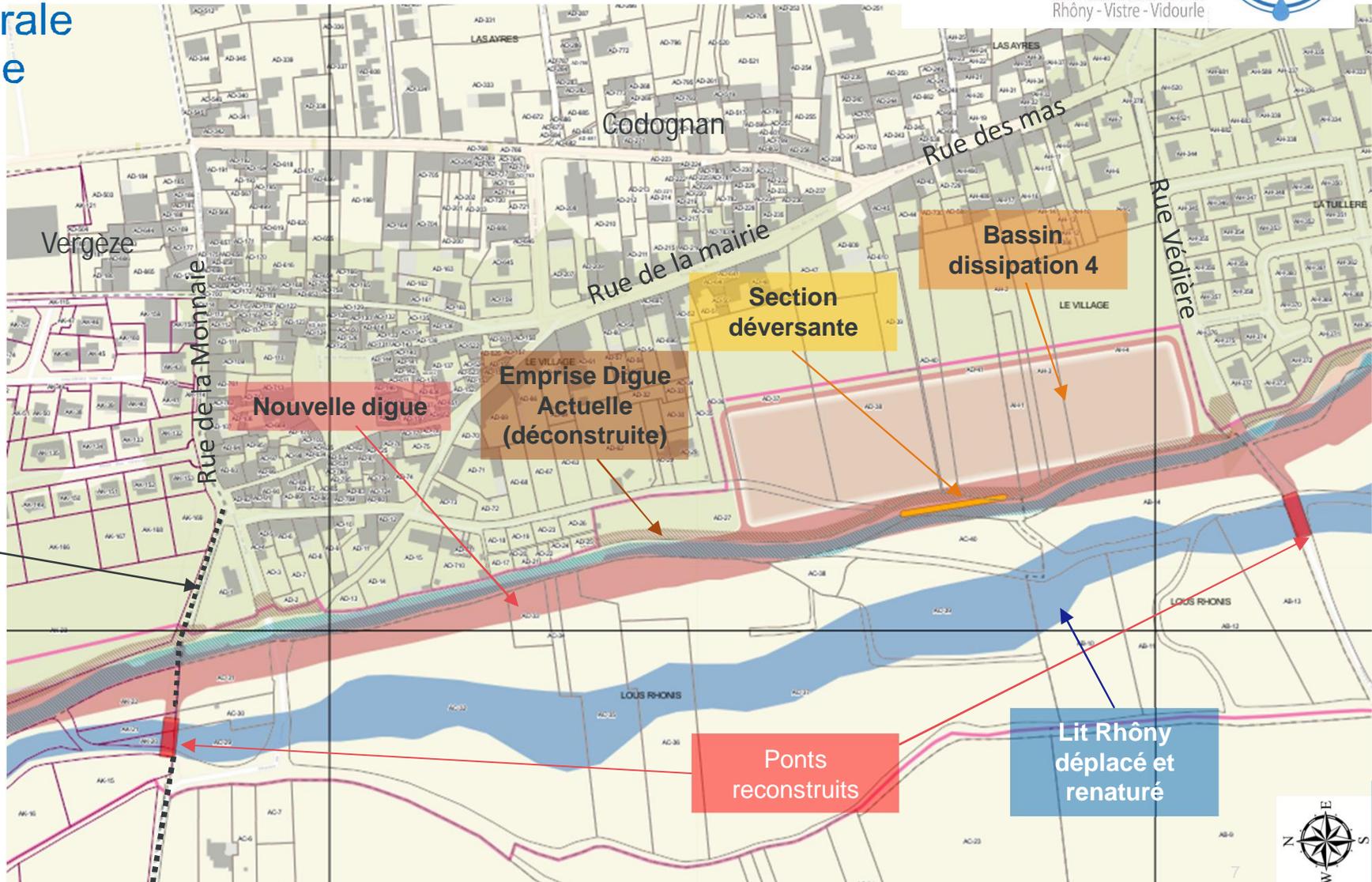


Emprise Digue
Actuelle
(déconstruite)



Présentation détaillée des aménagements

Vue en plan générale
Rue de la Monnaie
à rue Védière



Nouveau tracé
rue Monnaie

Ponts
reconstruits

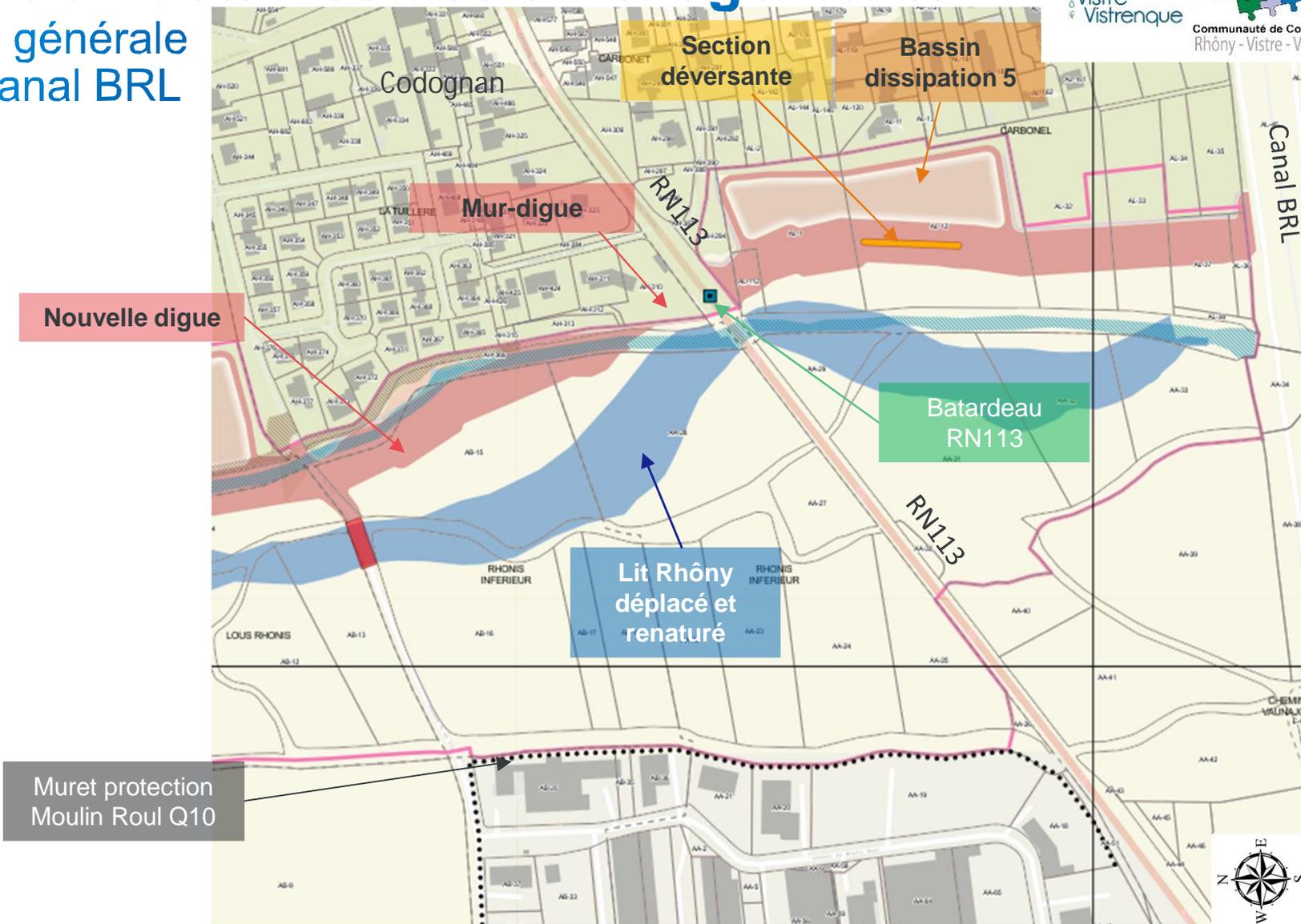
Lit Rhône
déplacé et
renaturé

Présentation détaillée des aménagements

Vue en plan générale
RN113 au canal BRL

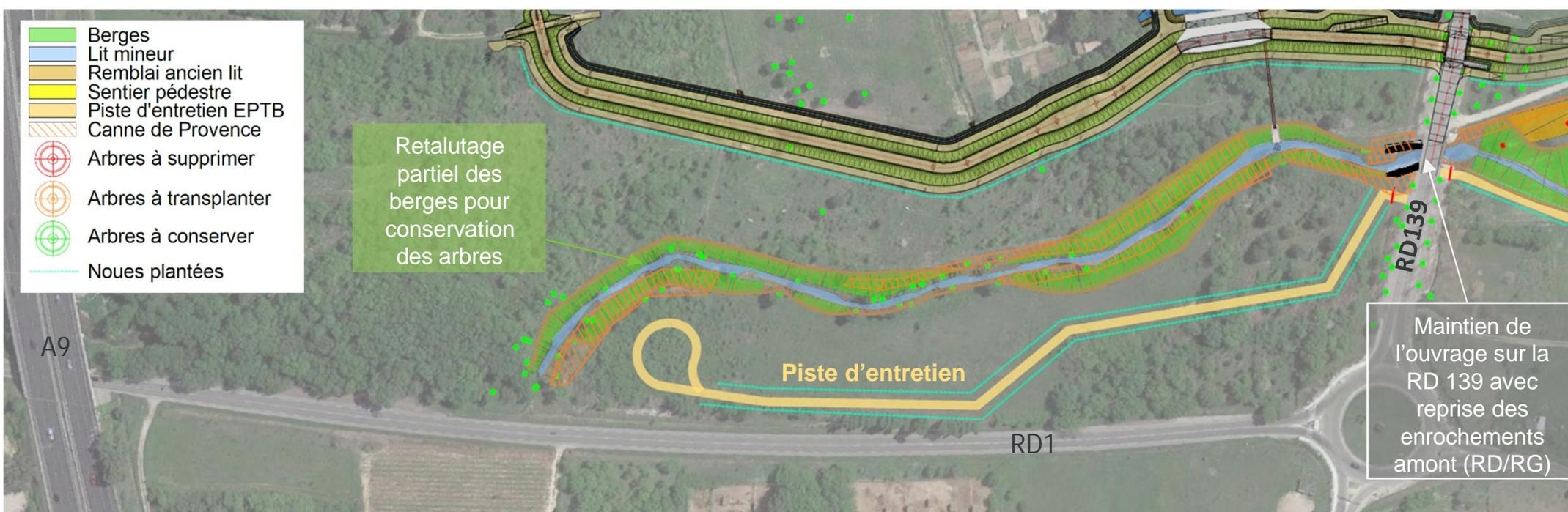


Communauté de Communes
Rhône - Vistre - Vidourle



Présentation détaillée des aménagements

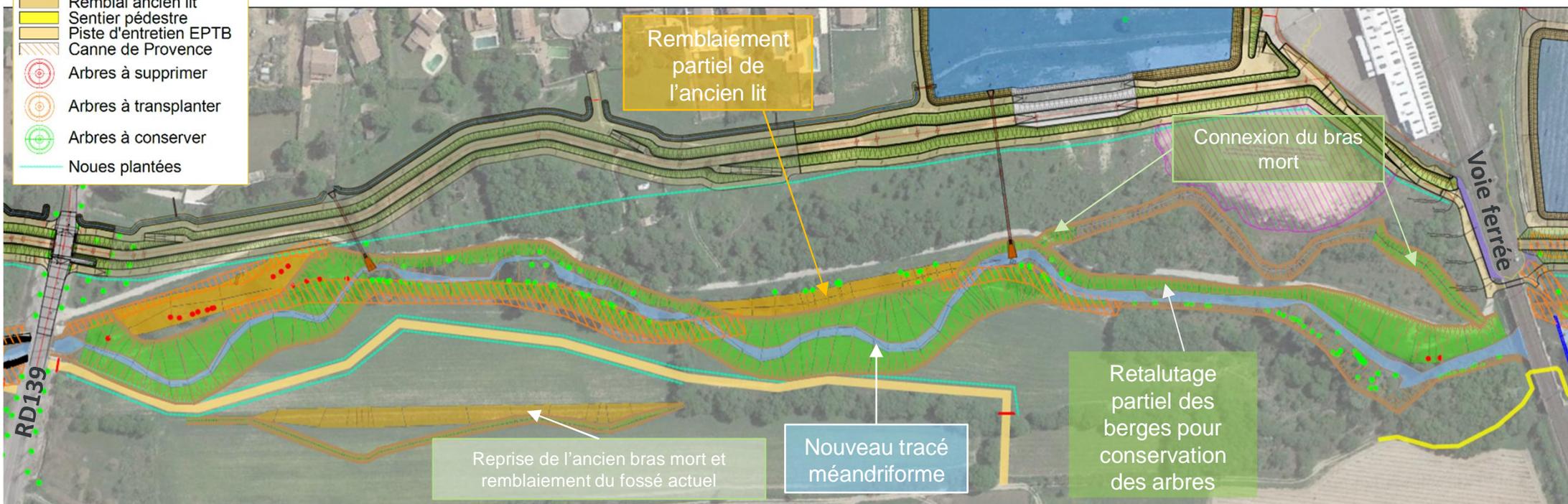
Renaturation du Rhône



Présentation détaillée des aménagements

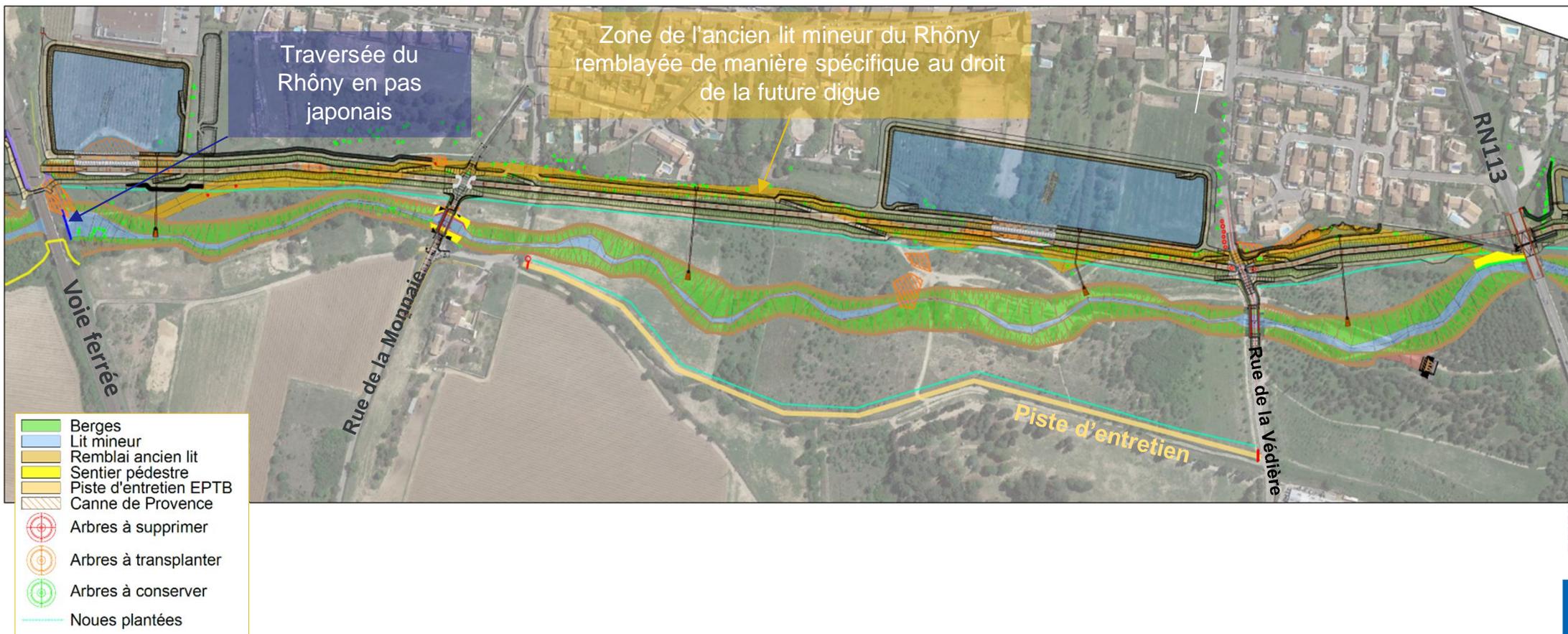
Renaturation du Rhône

- Berges
- Lit mineur
- Remblai ancien lit
- Sentier pédestre
- Piste d'entretien EPTB
- Canne de Provence
- Arbres à supprimer
- Arbres à transplanter
- Arbres à conserver
- Noues plantées



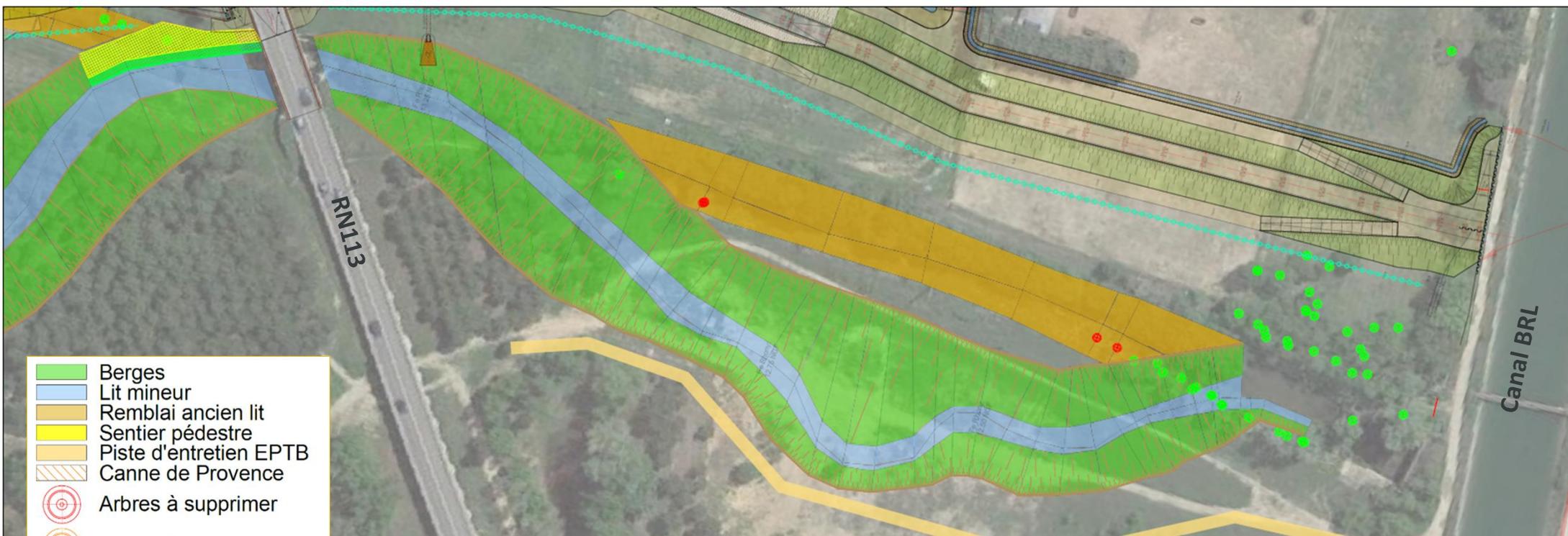
Présentation détaillée des aménagements

Déplacement et renaturation du Rhône



Présentation détaillée des aménagements

Déplacement et renaturation du Rhône



-  Berges
-  Lit mineur
-  Remblai ancien lit
-  Sentier pédestre
-  Piste d'entretien EPTB
-  Canne de Provence
-  Arbres à supprimer
-  Arbres à transplanter
-  Arbres à conserver
-  Noues plantées

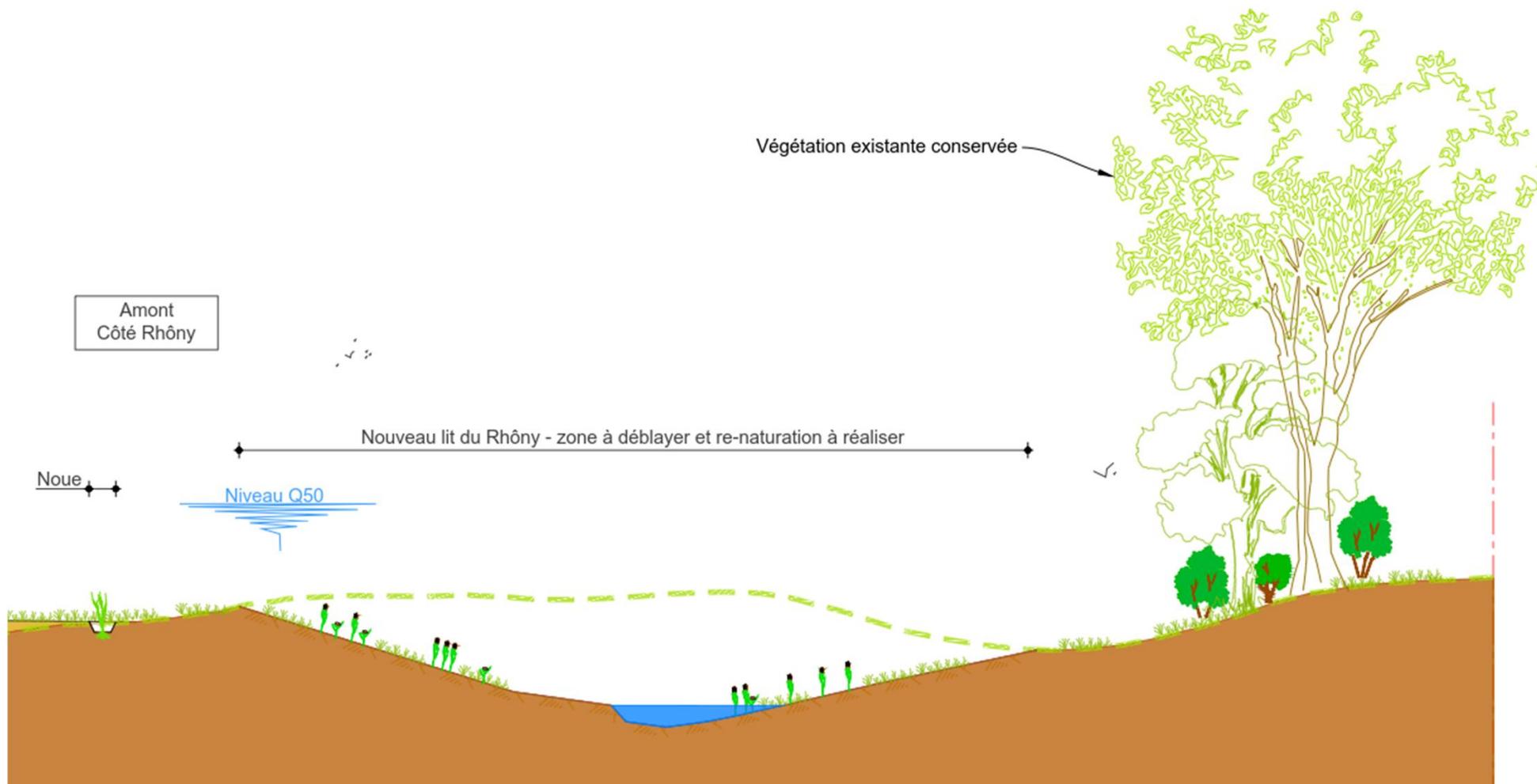
FS15

ne pas afficher de remblai sur la zone amont RN 113!!

Fideline Sebileau, 1/12/2023

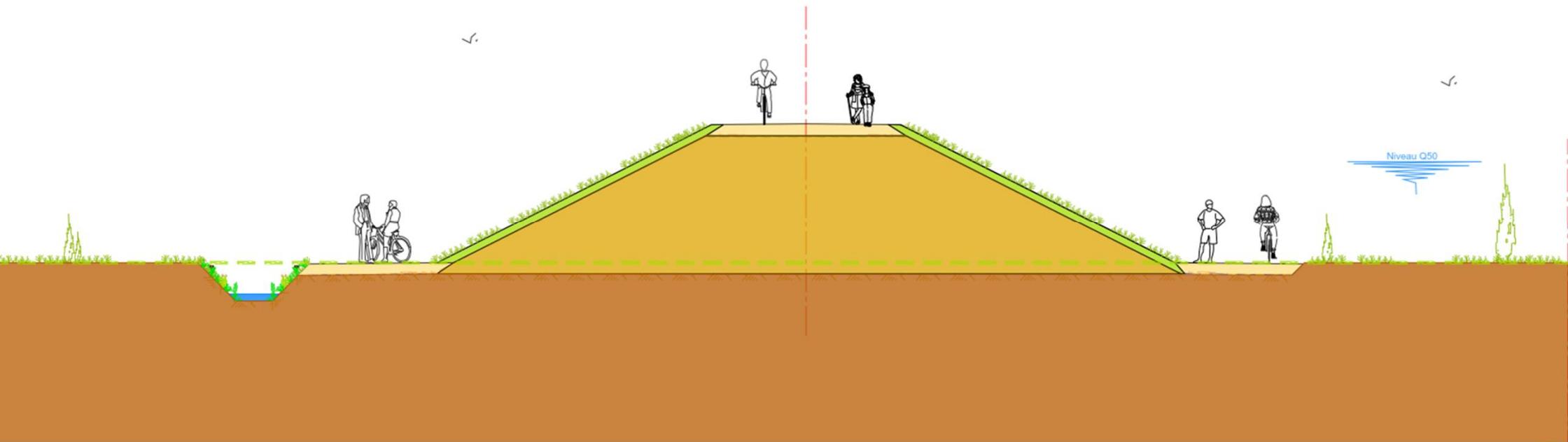
Présentation détaillée des aménagements

Renaturation du Rhône



Présentation détaillée des aménagements

Digue en remblai



Présentation détaillée des aménagements

Digue + Rhône

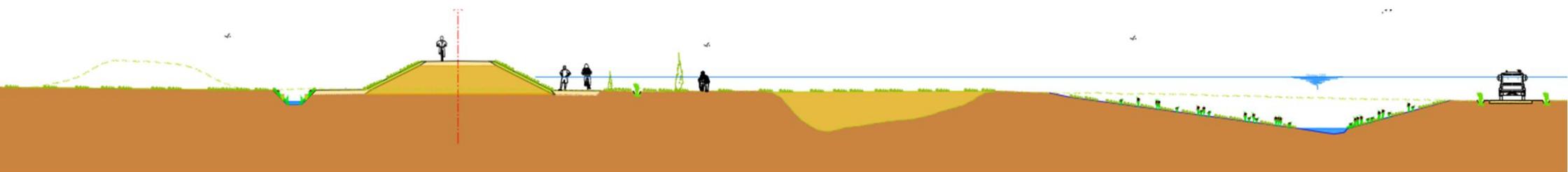


Digue actuelle déconstruite

Nouvelle digue

Lit actuel remblayé

Nouveau lit renaturé



Coupe-type secteur amont SNCF

Présentation détaillée des aménagements

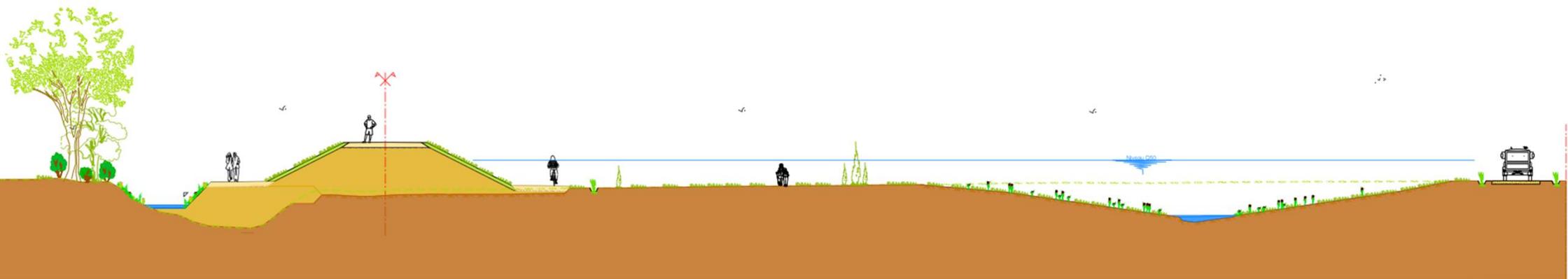
Digue + Rhône



Ripisylve
conservée quand
possible

Nouvelle digue
sur lit
partiellement
remblayé

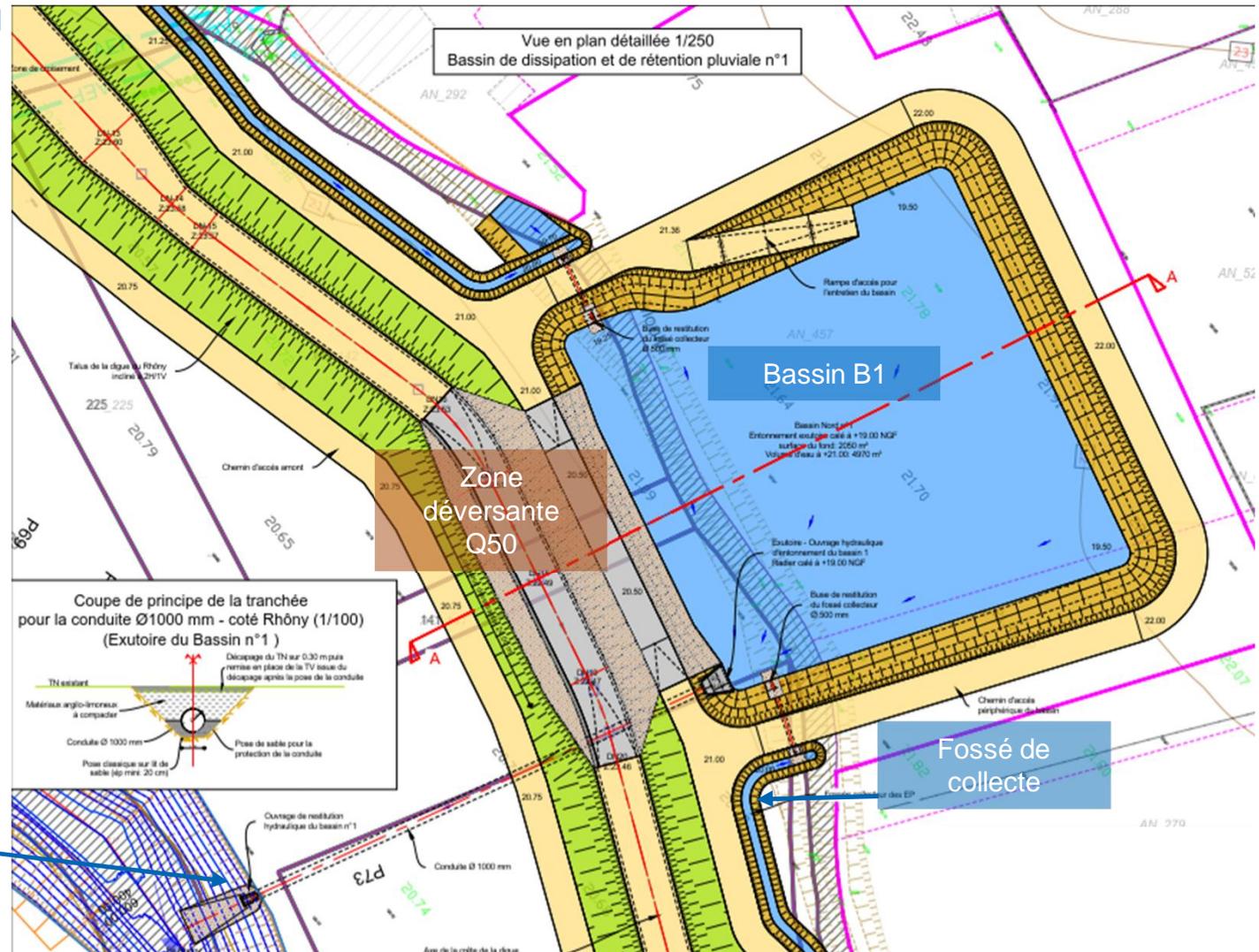
Nouveau lit
renaturé



Coupe-type secteur aval SNCF

Présentation détaillée des aménagements

Bassins de dissipation et de rétention pluviale



Présentation détaillée des aménagements

Systemes de batardage



Calendrier prévisionnel



I Etudes:

- 1er trimestre 2023 : Finalisation des études complémentaires et dépôt des dossiers réglementaires.
- Mars –Décembre 2023 : Instruction réglementaire en parallèle des négociations foncières + diagnostic archéologique si nécessaire.
- Dont 3ème trimestre 2023: Enquête Publique
- 4ème trimestre 2023: Préparation des documents de consultation.

I Travaux:

- Démarrage des travaux après obtention des autorisations réglementaires et maîtrise foncière préalable début 2024
- Période de travaux: Mars 2024 > Décembre 2025. Progression du nord vers le sud, sous réserve des acquisitions foncières.

Calendrier prévisionnel

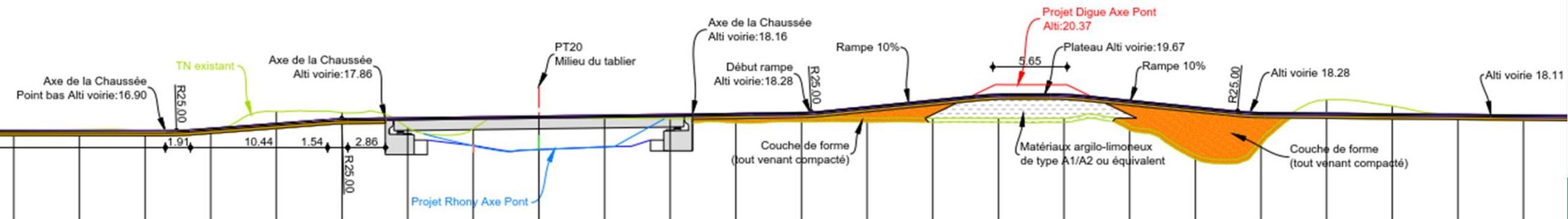
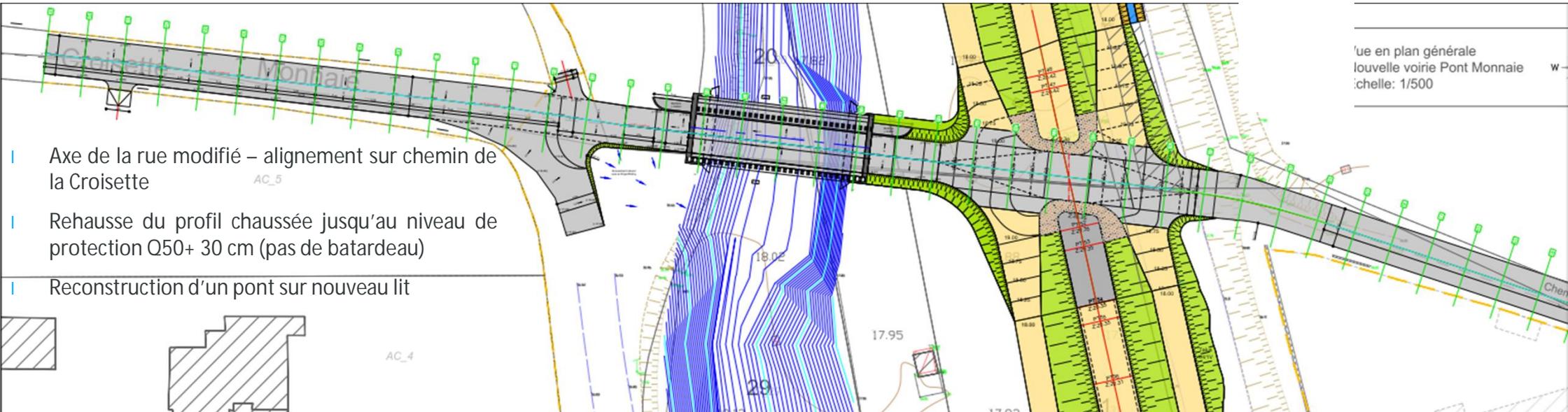
Enquête publique



- | L'Enquête Publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers, et de recueillir l'avis du public sur l'opération (Art L123-4 à L123-16 du Code de l'Environnement).
- | Déroulement de l'Enquête Publique:
 - | Information de l'ouverture de l'enquête 15 jours à l'avance
 - | Dossier consultable pendant une durée de 30 jours + Réunion publique d'information
 - | Enquête conduite par un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif; le commissaire se tient à disposition du public
 - | Au terme de l'Enquête, le commissaire rend un rapport et des conclusions motivées
- | Couplée avec l'Enquête Parcellaire qui a pour objet de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet et d'identifier avec exactitude les propriétaires

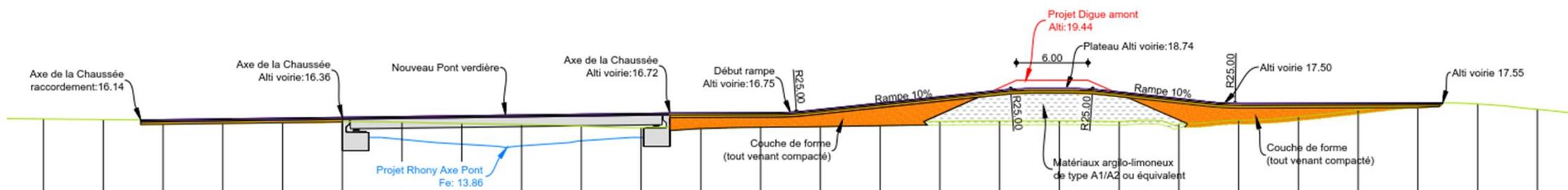
Présentation détaillée des aménagements

Pont de la rue de la Monnaie



Présentation détaillée des aménagements

Pont de la rue de la Védière



- | Axe de la rue conservé
- | Rehausse du profil chaussée jusqu'au niveau de protection Q50+ 30 cm (pas de batardeau)
- | Reconstruction d'un pont sur nouveau lit



TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 17-02-2023

Mairie de Vergèze



Intertek

Date de réunion 17 février 2023

Lieu Nîmes Métropole

Réf 20230217_CRR_Mairie Vergèze

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 23 mars 2023

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Jean-Luc NUEL jean-luc.nuel@nimes-metropole.fr Tél : 06 29 32 00 69	Nîmes Métropole	P	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Bruno LEDOUX bruno.ledoux@vistre-vistrenque.fr Tél :	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	P	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Pascale FORTUNAT-DESCHAMPS pascale.fortunatdeschamps@vergeze.fr Maire de Vergèze	Mairie de Vergèze	P	D
Pascal DOMENECH pascal.domenech@vergeze.fr	Mairie de Vergèze	P	D
Catherine MASSIP-SEBAN catherine.massipseban@vergeze.fr DGS	Mairie de Vergèze	P	D
Vincent COSTE vincent.coste@vergeze.fr Adjoint	Mairie de Vergèze	P	D
Frédérique MONNIER-Gilles frederique.monier0150@orange.fr Adjoint	Mairie de Vergèze	P	D
Isabelle DEBRIE isabelle.debrie@vergeze.fr Adjoint	Mairie de Vergèze	P	D
Brigitte MIRANDE brigitte.mirande@vergeze.fr Adjoint	Mairie de Vergèze	P	D

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Thierry AGNEL t.agnel@ville-uchaud.fr 1 ^{er} VP CCRVV et Président EPTB	CCRVV- EPTB Vistre-Vistrenque	P	D

1. Objet de la réunion

Réunion pour tenir compte des observations de la mairie de Vergèze sur le projet. La Mairie de Vergèze a en effet sollicité le Maître d'Ouvrage pour une série d'interrogations concernant la commune dans le secteur Nord SNCF de l'aménagement et notamment :

- La position de la digue avec en particulier la bonne prise en compte d'une réservation pour la future voie d'accès au PEM,
- Le volet renaturation et notamment la différence entre le projet initial (ARTELIA) et le nouveau (RIPARIA),
- La problématique des oliviers situés dans l'emprise de la digue et qui sont à déplacer.

2. Implantation de la digue et accès au PEM

La mission de maîtrise d'œuvre confiée au Groupement TRACTEBEL/RIPARIA/GEOFIT par l'EPTB ne comprend pas le design de la voie d'accès au PEM. Cependant elle doit en tenir compte en réservant une emprise entre le pied de digue et les parcelles de riverains de 10 m au moins conformément au projet variante 3 de l'étude MEDIAE dont il est rappelé ci-après la coupe type.

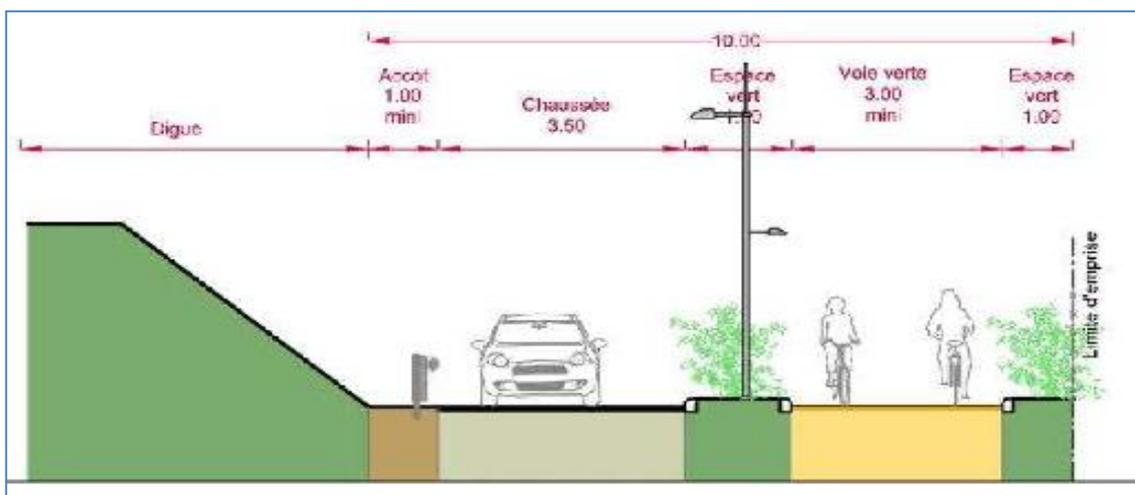


Figure 1 : Coupe type étude MEDIAE de la voie d'accès au PEM

La vue en plan du projet TRACTEBEL/RIPARIA a été présentée avec une implantation théorique du tracé de la voie d'accès au PEM. Cette vue permet de vérifier que l'emprise nécessaire est partout respectée avec les dimensions fixées dans l'étude MEDIAE.

Néanmoins, la mairie de Vergèze souhaite que le tronçon entre la RD et le bassin « Unac » soit décalé à l'ouest pour laisser le plus d'emprise possible pour la voie et d'éventuels aménagements paysagers entre les maisons et la digue.

L'enjeu consiste donc à voir ce qu'il est possible de faire sans engendrer de nouvelles études qui seraient susceptibles de remettre en cause le projet. En effet, certaines modifications nécessiteraient de revoir complètement le modèle hydraulique et les impacts du projet seraient alors bouleversés au point de devoir reprendre les études quasiment au départ.

Il a été ainsi entendu et convenu qu'il n'était pas opportun de décaler le lit du Rhône vers l'ouest.

De plus, se pose la question du boisement existant en berge du Rhône, qui est aujourd'hui évité par le tracé de la digue car il présente un intérêt écologique.



Figure 2 : Aperçu de la zone de boisement préservée par le méandre de la digue

Dès lors, après discussion, il a été convenu que le tracé serait décalé vers l'ouest, de l'ordre de 5 à 10 m dans les zones ne présentant peu ou pas de conséquences environnementales.

Dans la figure suivante n°3, l'ensemble de la zone entourée par le nuage violet est à étudier avec finesse vis-à-vis :

- de la préservation du projet de renaturation du Rhône visant à conserver une ripisylve existante et intéressante d'une part ;
- de la préservation du bosquet existant où la courbure de la digue pourrait être atténuée (trait en pointillé) d'autre part. Une courbure serait conservée au niveau du bosquet pour réduire les impacts écologiques tout en atténuant les angles afin de ne pas avoir de virage trop prononcé sur la future voie d'accès au PEM.

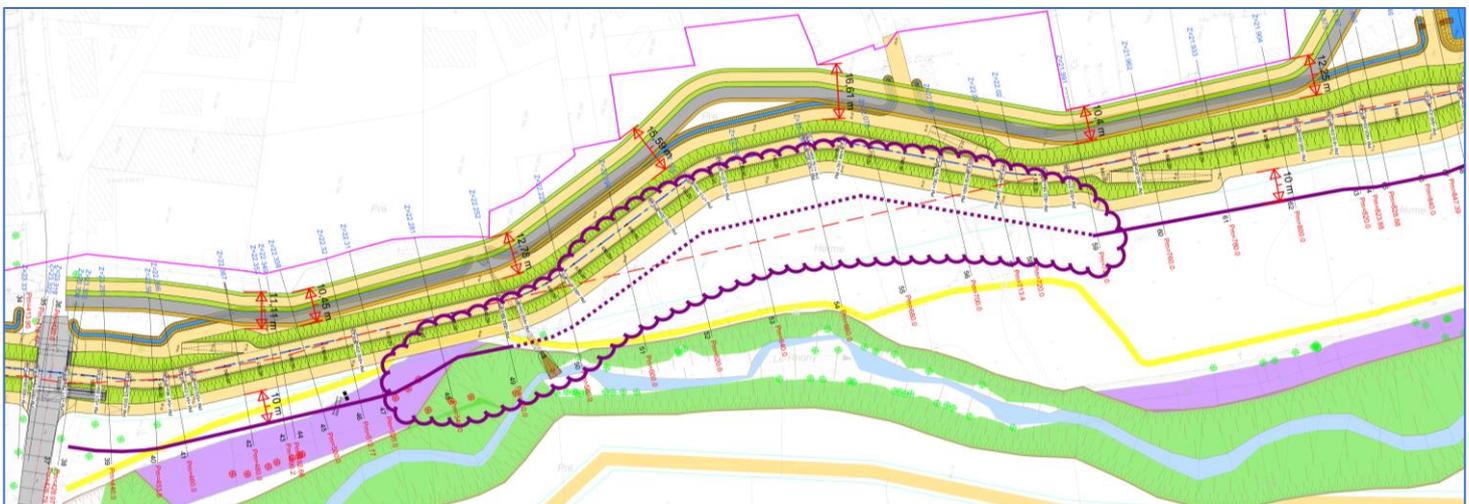


Figure 3 : Aperçu des modifications à réaliser

Cette solution présente l'avantage de laisser un espace plus grand entre la future digue et les parcelles riveraines et à laisser la place de réaliser la future voie.

Les travaux de réalisation de la route d'accès au PEM nécessiteront une adaptation technique des dispositions de collecte des eaux pluviales de Vergèze prévus par le projet de sécurisation de la digue du Rhône, adaptation mineure et compatible avec le projet de voirie.

De plus les calculs hydrauliques vont devoir être repris afin de certifier l'absence d'impact et des mesures compensatoires environnementales complémentaires vont devoir être recherchées du fait de l'impact sur le bosquet. Ces ajustements auront donc quelques incidences financières mais ils devraient pouvoir être intégrés sans modifier les délais prévus pour le dépôt du dossier.

3. Méandrage du Rhône et comparaison des projets ARTELIA et TRACTEBEL/RIPARIA

Le reméandrage du Rhône tel qu'envisagé initialement par ARTELIA impliquait la suppression d'une grande partie de la végétation présente, ainsi que la ripisylve des linéaires de Rhône remblayés.

L'impact est à la fois paysager et écologique (destruction d'habitats et d'espèces protégées). De plus, le terrassement « à neuf » d'un lit nouveau implique un paysage dépourvu de végétation arboré le temps de son développement (tel ce qui sera réalisé au droit de Codognan).

Le projet a donc été repensé par la nouvelle maîtrise d'œuvre de façon à préserver au maximum les atouts actuels du Rhône existant et notamment tous les arbres présents en berge (à l'exception des premiers arbres situés à l'aval de la RD139).

Globalement, en comparaison entre la situation actuelle et le projet initial d'ARTELIA, le cours d'eau aura le même caractère global sinueux mais présentera le double intérêt écologique de la conservation des atouts écologiques présents et de la recréation d'habitats inexistants.

D'un point de vue hydraulique, il n'est attendu aucune modification notable des écoulements en crue (débit de premier débordements similaire).

Les photos ci-après illustrent la différence entre les 2 aménagements envisagés :



Figure 5 : Vue d'un réaménagement (après 7 ans) tel que prévu initialement



Figure 6 : Vue d'un réaménagement avec conservation optimale de la végétation déjà présente

Il est convenu que le nouveau projet sera mis en œuvre car il permet de maintenir un état plus naturel et d'éviter les replantations d'arbres qui mettent beaucoup de temps à repousser et dont une partie ne survit pas à cause du changement climatique.

4. Oliviers impactés

L'illustration ci-après présente les 7 oliviers (situés directement au Sud de la RD139) qui sont impactés par le projet (de façon identique au projet ARTELIA).



Figure 7 : Oliviers à transplanter au Sud de la RD139

Arbres en vert : arbres conservés
Arbres en rouge : arbres supprimés
Arbres en jaune : arbres transplantés
Lignes blanches : emprise d'igue projet ARTELIA

Il est convenu que les oliviers impactés seront transplantés car cette essence le permet très facilement contrairement à d'autres types d'arbres. Par ailleurs, le déplacement de la digue vers l'ouest impactera davantage d'oliviers qui seront également transplantés à l'endroit où la commune le demandera.

5. Complément sur le batardeau

Les premières discussions avec le CD30, gestionnaire du réseau départemental de voiries ont conclu à l'impossibilité de rehausser la voirie d'entrée dans le village de Vergèze au-delà d'une trentaine de centimètre.

En effet, une variante de franchissement par-dessus la digue présente de nombreuses difficultés qui seraient aussi susceptibles de remettre en cause le projet :

- rampes à 6 %, rayons de connexion et visibilité (à confirmer par CD30) ;
- conséquences hydrauliques majeures sur les niveaux d'eau en amont de la RD139 (du fait de l'adjonction de remblai dans le lit majeur) ;
- impact sur le pont de franchissement du Rhône ;
- impact sur le raccordement des voies et des accès riverains ;

- impact sur le raccordement avec voie accès PEM ;
- impact plus important sur les platanes,
- absence de visibilité et signalétique spécifique à mettre en place....

De plus, ce type de solution n'est absolument pas garantie sur sa faisabilité par le conseil départemental.

Dès lors, la RD139 représente une brèche dans le système d'endiguement et la mise en œuvre d'un batardeau en cas de crise est donc nécessaire.

Il a déjà été convenu de mettre en place un système mécanisé de type vanne coulissante comme sur la photo ci-après qui simplifie la mise en œuvre et limite l'anticipation nécessaire avec la solution manuelle.



Figure 8 : Batardeau mécanisé

Concernant la fermeture des batardeaux en case de crise, le Plan Communal de Sauvegarde (PCS) définit des niveaux d'alerte qui conduisent à des actions spécifiques de la manière suivante :

- Le niveau de vigilance est déclenché par l'alerte orange pluies/inondations de Météo France ou l'atteinte du niveau 2,0 m à la station Vigicrues « Rhône A9 ».
- L'alerte de niveau 1 est déclenchée par une mise en vigilance rouge pluies/inondations par Météo France ou l'atteinte du niveau 2,8 m à la station Vigicrues « Rhône A9 ». A cet instant, le PC prévoit la constitution de la cellule de crise et du poste de commandement communal ainsi que la fermeture des voies submersibles par barriérage simple.
- C'est au niveau d'alerte 2 qui correspond à l'atteinte du niveau 3,2 m à la station Vigicrues « Rhône A9 » que le batardeau doit être actionné. Cette situation s'est produite à seulement 2 reprises en 2014 et en 2021.

Dès lors, la possibilité de fermeture du batardeau, par la CCRVV, était envisageable. Néanmoins il n'est pas permis de garantir la capacité des agents intercommunaux à se rendre sur le site en cas d'épisode pluvieux intense.

Dès lors la commune de Vergèze consent à ce que son personnel soit chargé par voie de convention, en plus de la surveillance de l'ouvrage en période de crues comme c'est déjà le cas actuellement, de la manœuvre de fermeture du batardeau.

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 14-03-2023

DIRMED



Intertek

Date de réunion 14 mars 2023

Lieu DDTM Nîmes

Réf 20230314_CRR_DIRMED

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 12 mai 2023

Entité EFE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	E	D
Rémi GUIRAUD Syndicat.eau.moyen.rhony@gmail.com Tel : 06 78 37 20 79	SIVOM du Moyen Rhône	E	D
Anne-Sophie PROST anne-sophie.prost@tractebel.engie.com Tél : 07 87 94 35 62	TRACTEBEL – Groupement MOE	E	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Flamina KUNG fk@riparia.fr Tél : 06 88 98 28 70	RIPARIA – Groupement MOE	E	D
Estelle RICHARD e.richard@geofit-expert.fr Tel : 06.76.43.48.67	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Pierrick POZZO pierrick.pozzo@developpement-durable.gouv.fr	DIRMED Chef pole pathologies Ouvrage d'Art	E	D
Noémie CASTELLANO noemie.castellano@developpement-durable.gouv.fr	DIRMED Chargée de la gestion du patrimoine des Ouvrage d'Art	P	D

<i>Nom Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Participant / Excusé</i>	<i>Diffusion</i>
Olivier GLEYZE olivier.gleyze@developpement-durable.gouv.fr	DIRMED / DRC / CEI Aigues-Vives - Chef de CEI	P	D
Yannick MAZURIN yannick.mazaurin@developpement-durable.gouv.fr	DIRMED / DRC Adjoint au chef de District	E	D
Regis VALDEYRON regis.valdeyron@developpement-durable.gouv.fr	Direction interdépartementale des routes Méditerranée	P	D

1. Objet de la réunion

Présentation de la version 2 du dossier d'opportunité suite aux observations de la DIRMED reçu par mail du 13/01/2023 sur la version 1 diffusée le 09/12/2022.

Ce dossier d'opportunité concerne principalement la réalisation d'un dispositif de batardeau sur la RN113 afin d'assurer la continuité du système d'endiguement qui doit protéger des crues du Rhône les communes de Vergèze et Codognan.

2. Formalisme

M. VALDEYRON rappelle que le dossier d'opportunité doit respecter un certain formalisme.

Les logos de la Maîtrise d'Ouvrage devront apparaître sur la cartouche du document et dans la rédaction du dossier.

Compte tenu des impacts et des enjeux du projet il est probable que le dossier d'opportunité soit instruit directement au ministère. Celui-ci doit donc être le plus complet et explicite possible.

Suite à la réunion de ce jour la version 2 sera amendée et diffusée de nouveaux aux services de la DIRMED, d'ici le 24/03/2023, pour une dernière relecture avant diffusion officielle par le Maître d'Ouvrage de l'opération du Rhône.

3. Hydraulique

Pour une meilleure compréhension des enjeux la DIRMED demande à renforcer les paragraphes sur la présentation des modélisations hydrauliques.

La DIRMED signale que si l'impact du projet est globalement faible sur l'augmentation des lignes d'eau, l'augmentation est néanmoins plus importante (+15 à 20 cm) sur l'occurrence Q10, la plus fréquente. La description des impacts pour Q10 est à compléter.

Indiquer les hauteurs d'eau maximum sur la RN113 pour les différentes occurrences (ainsi la DIRMED pourra juger si la circulation est possible ou pas ?).

Indiquer dans le dossier que la ZA du Moulin Roul est protégée pour Q10 en tant que mesure compensatoire.

4. Opportunité

L'opportunité pour le réseau routier est finalement inexistant, le dossier devra faire apparaître plus clairement les enjeux de protection qui conduisent à la création de la digue (extrait AMC ACB) et donc aux modifications sur la chaussée.

5. Batardeau et impacts sur la chaussée

Le dispositif de batardeau de type poteaux/poutres est remplacé par une vanne coulissante.

Ce dispositif permet de simplifier et accélérer la manœuvre en mobilisant moins de monde.

Le système d'ancrage du rail sera à étudier pour une bonne intégration pérenne dans la chaussée (éviter le béton de seconde phase).

Le dossier d'opportunité indiquera les modalités de contrôle et test régulier du dispositif à prévoir de façon régulière (au moins annuelle) avec (inspection, essais manœuvre, graissage, nettoyage rail...) à réaliser par le GEMAPIen.

Le rail de manœuvre de la vanne est prévu parfaitement horizontal, le projet prévoit un calage à la cote 18,00 NGF, soit 10 cm au-dessus de la cote du profil en long actuel de la chaussée afin de rattraper sur 20 m en amont et en aval du rail le profil en toit de la chaussée avec des pentes de l'ordre de 0,5 % dans l'axe du profil en long et de 0 à 2,5% transversalement.

Le dossier d'opportunité précisera le dimensionnement de la chaussée modifiée ou reprise.

6. Ouvrage multi-voutes

La DIRMED signale qu'un projet de réhabilitation de l'ouvrage multi-voute support de la RN113 est en cours d'étude au SIR avec une possibilité d'intervention/travaux sur les années 2024-2025. La DIRMED doit confirmer l'avancement de l'étude et sa programmation.

Certaines piles des arches de la rive droite du Rhône semblent avoir été décaissée par le passé et une protection pourrait s'avérer nécessaire. TRACTEBEL et Nîmes Métropole confirme que le projet de terrassement en amont des piles pour améliorer la débitance de l'ouvrage est abandonné, le gain hydraulique étant nul. Ils rappellent par ailleurs qu'entre l'état actuel et l'état projet les modifications de vitesses d'écoulement sont inexistantes.

La coupure étanche dans le sol est nécessaire au droit de la digue et de l'ouvrage batardeau. TRACTEBEL prévoit, à ce jour, sous le rail de manœuvre du batardeau coulissant, la réalisation d'une bêche d'étanchéité en béton de 1,80 m sous la surface de roulement.

La probabilité de voutes complémentaires remblayées au-delà de la culée rive gauche est à confirmer. Des investigations géotechniques à la pelle seront programmées par TRACTEBEL dans les prochains mois et pourront faire évoluer à la marge le design de la coupure étanche et du batardeau. Le dossier d'opportunité pourra néanmoins être diffusé avant la réalisation de ses reconnaissances complémentaires.



7. Signalisation et plan de circulation

Le déplacement du panneau d'entrée dans l'agglomération est à évoquer dans le dossier d'opportunité. L'objectif est de positionner clairement la digue dans l'agglomération et limiter la vitesse notamment au franchissement de la poutre support du rail.

Concernant le plan de gestion de la circulation TRACTEBEL proposera un principe de déviation et le processus de décision et de validation de la déviation en période de crise. Une déviation par la RD 135 sera proposée. Une information des concessionnaires routier et des instances décisionnaires sera à prévoir (communes, CD30, DIRMED, préfecture...).

Des panneaux occultant seront prévus au droit des ronds-points de Vergèze et Gallargues pour signaler la fermeture de la route plus en aval de ces points en cas de crue.

Les barrières physiques de fermeture de la route en amont du batardeau fermé seront positionnées :

- avant la traversée du canal BRL en rive droite ;
- au droit du feu de Codognan en rive droite.

8. Travaux et organisation future

Une convention de transfert temporaire de MOA sera à prévoir pour la réalisation des travaux. Ces travaux seront à réaliser préférentiellement de nuit et les dispositions techniques (notamment la coupure étanche et réalisation du rail) seront à définir pour être réalisées sur des créneaux courts.

Une convention de gestion sera également à prévoir entre la DIRMED, la CCRVV et l'EPTB vis-à-vis des interventions à proximité ou sur les ouvrages batardeau et passe à poissons.

9. Rappel de point du dernier CRR

9.1. Convention

Il conviendra de réaliser les conventions suivantes :

Conventionnement temporaire de Maîtrise d'Ouvrage pendant les travaux pour fixer les modalités d'intervention sur la RN113.

Pour ce faire, Le MOE doit remettre un dossier d'opportunité où apparaîtra notamment les points suivants :

- *Principe de réalisation des travaux avec les éventuels incidence sur la circulation RN113.*
- *Proposition des consignes de surveillance et modalité de gestion en cas d'inondation avec indication des principes de déviation mis en place sur les axes départementaux validés par le conseil départemental et le SDIS.*
- *Une note hydraulique explicitant les incidences des aménagements au droit de la RN113 (hauteur d'eau, vitesse)*

Ce dossier d'opportunité fera l'objet d'une validation par la DIRMED sous 2 mois et devra être annexé à la convention.

Suivant l'importance des travaux, le projet pour être instruit par la Centrale de la DIR.

La DIR remettra alors un projet de convention.

Réalisation d'un DESC (Dossier d'exploitation sous Chantier) : La DIRMED transmettra une trame type qui devra être jointe au DCE. Le DESC sera à réaliser par l'entreprise en charge des travaux

Convention pour la gestion des ouvrages notamment en cas de crise

9.2. Echanges techniques

La DIR confirme qu'elle n'intervient pas sur les ouvrages tiers.

Déplacement du panneau d'entrée de ville :

La DIR pense intéressant de décaler l'entrée d'agglomération après l'ouvrage. Ce décalage peut se faire sur simple décision du maire, avec avis favorable de la DIR. La DIR émet en réunion un avis favorable.

9.3. Principe de gestion de crise

Les points tracés dans le précédent compte rendu d'Aout 2020 ne sont pas remis en question :

- *La DIR n'interviendra pas sur le batardeau, cela sera réalisé par les services du GEMAPIEN, en revanche elle assurera la signalisation nécessaire pour indiquer la fermeture de la voie et les déviations mises en œuvre.*
A noter que la DIR émet des réserves sur la possibilité d'une déviation, la RN113 étant systématiquement le dernier axe circulaire en cas d'inondation.
- *La DIR devra être informé préalablement à la fermeture et éventuellement prendre un arrêté de fermeture (responsabilité à clarifier si périmètre entrée de ville).*
- *Si itinéraires de déviation possible par les RD, ceux-ci devront être validés par le CD30.*

- *DIR regardera de son côté l'organisation à mettre en place pour dépêcher les unités d'intervention en intégrant la fermeture de tous les axes traversant du Rhony du canal BRL à l'A9.*

9.4. Documents à remettre / Actions à mener

DIRMED :

- *Indiquer le tonnage des convois autorisés sur la RN113*
- *Indiquer la classe de trafic*
- *Diffuser les éventuels DOE des derniers travaux réalisés sur l'ouvrage*
- *Viser le dossier d'opportunité et lancer le DRAFT de la convention*

MOE :

- *Produire le dossier d'opportunité suivant guide des demandes d'aménagement sur le réseau routier national*
- *Prévoir un entretien avec SDIS et CD30 sur les éventuels besoins en itinéraire de déviation*

TRACTEBEL ENGINEERING S.A.

Agence de Nîmes

Immeuble AXONE, 21 Allée Boissy d'Anglas - ZAC de la gare - 30900 Nîmes - FRANCE

tel. +33 4 66 04 05 70

engineering-fr@tractebel.engie.com

tractebel-engie.fr

COMPTE RENDU DE RÉUNION 16-05-2023

ENEDIS



Intertek

Date de réunion 16 mai 2023

Lieu DDTM Nîmes

Réf 20230516_CRR_ENEDIS

Affaire P.020323

Confidentiel Restreint Interne Public

Rédacteur Pierre CAZENAVE

Date 16 mai 2023

Entité HPDE

OBJET : Maîtrise d'œuvre pour la sécurisation et le renforcement des digues du Rhône au droit des communes de Vergèze et Codognan

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Fideline SEBILEAU Fideline.sebileau@nimes-metropole.fr Tél : 06 80 58 24 38	Nîmes Métropole / EPTB Vistre Vistrenque	P	D
Caroline KANEL caroline.kanel@vistre-vistrenque.fr Tél : 06 08 07 10 30	EPTB Vistre Vistrenque	E	D
Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre_Vidourle	E	D
Rémi GUIRAUD Syndicat.eau.moyen.rhony@gmail.com Tel : 06 78 37 20 79	SIVOM du Moyen Rhône	E	D
Anne-Sophie PROST anne-sophie.prost@tractebel.engie.com Tél : 07 87 94 35 62	TRACTEBEL – Groupement MOE	E	D
Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
Flamina KUNG fk@riparia.fr Tél : 06 88 98 28 70	RIPARIA – Groupement MOE	E	D
Estelle RICHARD e.richard@geofit-expert.fr Tel : 06.76.43.48.67	GEOFIT Expert – Groupement MOE	E	D
Domingo LOPEZ floro-domingo.lopez@enedis.fr	ENEDIS Direction Régionale Languedoc-Roussillon Responsable de Groupe	P	D
Jordan DELWARDE jordan.delwarde@enedis.fr	ENEDIS Direction Régionale Languedoc-Roussillon	P	D

20230516_CRR_ENEDIS

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
Christophe GIBERT christophe.gibert@enedis.fr	ENEDIS Direction Régionale Languedoc-Roussillon	P	D

1. Objet de la réunion

Suite à la demande de dévoiement soumise à ENEDIS en octobre 2022 dans le cadre du projet de sécurisation de la digue du Rhône et renaturation du Rhône sur les communes de Vergèze et Codognan, cette réunion avait pour objet d'étudier les différents sujets nécessitant une intervention d'ENEDIS pour des travaux de dévoiement en anticipation ou parallèlement à la réalisation des travaux.

2. Projets identifiés

6 projets d'intervention d'ENEDIS sont identifiés :

- Secteur Nord voie SNCF :
 - 1 - Ligne HTA enterrée le long de la RD139 – Impact avec création de l'ouvrage batardeau
 - 2 - Ligne BT vers le PR des 9 ponts existants – Impact lié aux travaux de la digue et suppression du PR
- Secteur Sud voie SNCF :
 - 3 - Ligne BT chemin de la Monnaie - dévoiement dans le nouveau Pont
 - 4 - Ligne HTA d'abord Ouest-Est de RD01 vers Codognan puis Nord-Sud vers Védière et le long de la rue de la Védière – dévoiement envisagé en RD du Rhône à la limite d'emprise jusqu'à la ZA Moulin Roul puis Impact à vérifier pendant les travaux le long de la Védière
 - 5 - Ligne HTA le long de la RN113 – passage en forage dirigé, a priori pas d'impact
 - 6 - Ligne HTA Védière à canal BRL et le long du canal – Pas d'impact a priori – un PL altimétrique est à réaliser

Ces 6 projets sont gérés par ENEDIS dans le cadre de la demande de dévoiement soumise en octobre 2022 auprès de l'AREMABT.

3. Autres démarches à prévoir et contraintes travaux

A noter en amont qu'il conviendra de contacter RTE pour s'assurer de la possibilité de réaliser les travaux de la digue sous la ligne.

Il faudra faire la demande de raccordement du PR du bassin B2 à ENEDIS.

La hauteur minimum sous ligne HTA ENEDIS à prévoir au-dessus du plus grand engin de chantier est de 3,00 m

La hauteur minimum sous ligne HTA RTE à prévoir au-dessus du plus grand engin de chantier est de 5,00 m (à confirmer)

Les DICT donnent généralement ce type d'information.

4. Planning des travaux

Dans les chapitres qui suivent, les indications de planning de réalisation des travaux sont basées sur la première version du planning projet finalisé fin 2022. Ce planning prend en compte :

- La fin des acquisitions foncières et la fin de l'instruction réglementaire en octobre 2023
- Une notification des travaux en janvier 2024
- Les premiers travaux, hors débroussaillage, sur le batardeau de la RD139 en avril 2024

5. Projet 1 – RD139

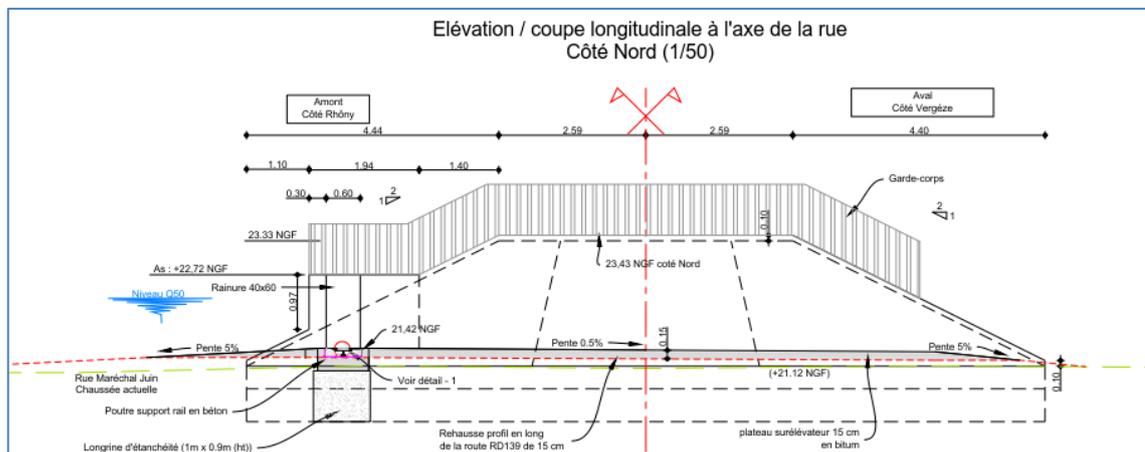
TRACTEBEL diffusera à ENEDIS, le plan, mis à jour d'implantation de la digue au droit de la RD139 et les plans détaillés de l'ouvrage batardeau.

Sur ce site la ligne HTA passe en forage dirigé sous le Rhône. ENEDIS vérifiera donc la nécessité d'un dévoiement en fonction du point de remontée de la ligne côté Vergèze et de la profondeur du réseau de part et d'autre du forage.

TRACTEBEL indique que l'ouvrage à créer au droit de la RD139 présente une coupure étanche de l'ordre de 1,00 m de profondeur.

Le planning PRO indique :

- GC du batardeau RD139 avril à juin 2024
- Digue et Rhône amont SNCF juillet 2024 à mars 2025



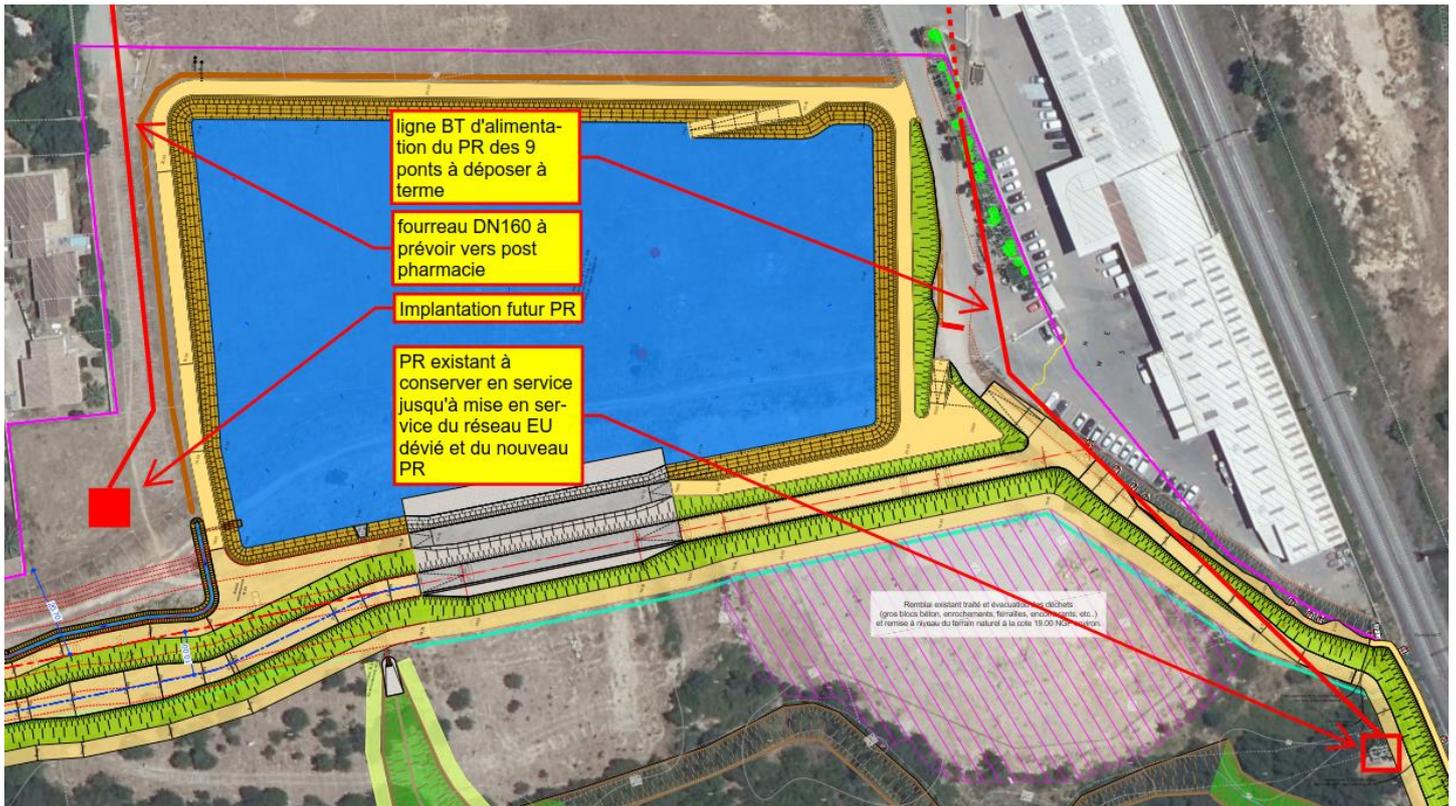
6. Projet 2 – PR des 9 ponts

Le PR des EU des 9 ponts est à abandonner au profit d'un nouveau PR à créer au droit du bassin B2.

En fonction du planning de réalisation des travaux de la digue et des travaux de création du nouveau réseau EU, l'alimentation du PR des 9 ponts sera à conserver provisoirement. Elle sera ensuite à supprimer.

MOE et Suez doivent demander à ENEDIS un raccordement pour le nouveau PR. Celui-ci sera à connecter au post existant vers la pharmacie.

Les travaux de réalisation du réseau EU seront l'occasion de mettre en œuvre un fourreau pour cette alimentation jusqu'au parking existant (DN160 profondeur à confirmer par ENEDIS).



Le planning PRO indique :

- Digue et Rhône amont SNCF juillet 2024 à mars 2025
- Création du nouveau PR aout à octobre 2024
- Déviation du réseau EU mars à mai 2025 (après construction de la digue)

Le décalage récent de la digue vers l'Ouest entre la RD139 et le bassin B2 pourrait impliquer des modifications dans ce planning.

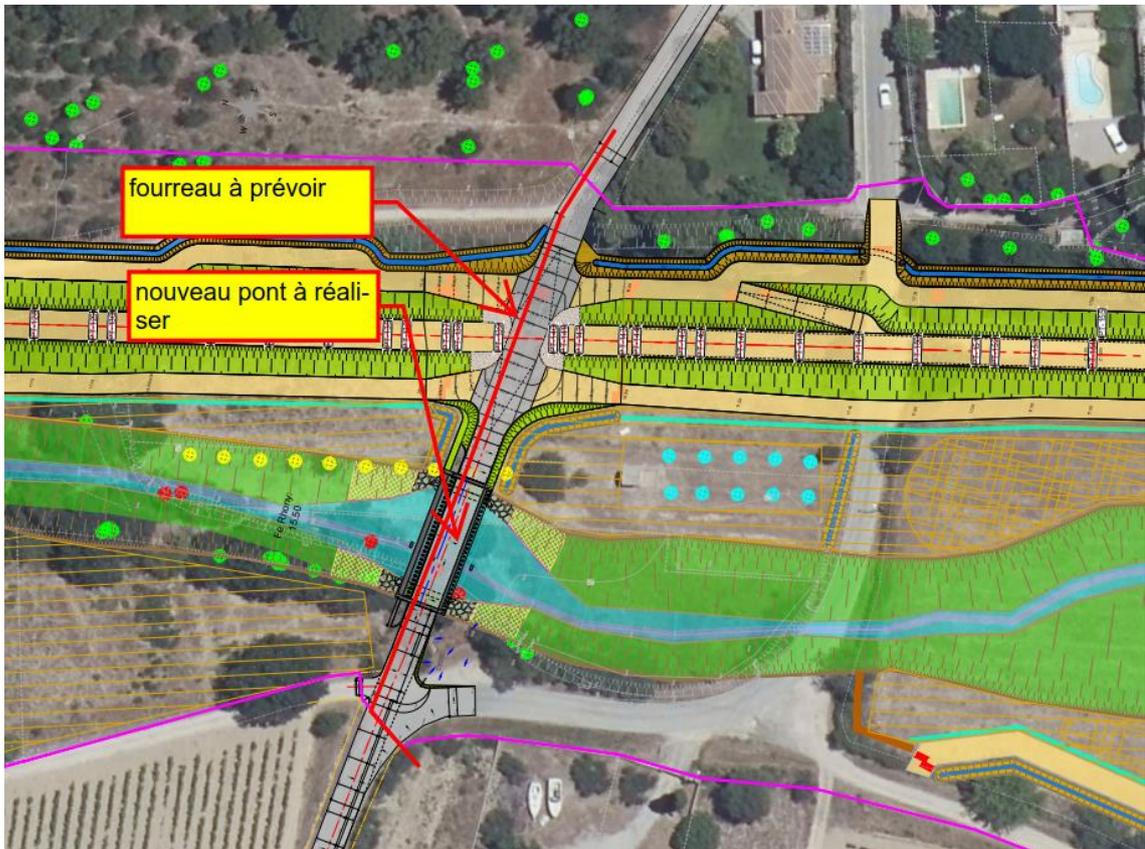
Le PR Sud du canal BRL sur Codognan est a priori conservé, si cette disposition n'est plus possible, il faudra prévoir également une demande de raccordement.

7. Projet 3 – déviation de la rue de la Monnaie

Le réseau sera à passer directement dans le GC du pont un fourreau DN160 à doubler sera à prévoir.

TRACTEBEL doit confirmer cette possibilité de mettre en œuvre de DN160 dans la structure du tablier.

Les fourreaux de part et d'autre du pont seront à prévoir et à installer dans le cadre du projet. L'intervention ENEDIS pourra ainsi être programmée une fois le pont et la route d'accès finalisés.



Le planning PRO indique :

- OA rue de la Monnaie juin à décembre 2024
- Voirie et réseaux Monnaie à dévier janvier à mars 2025

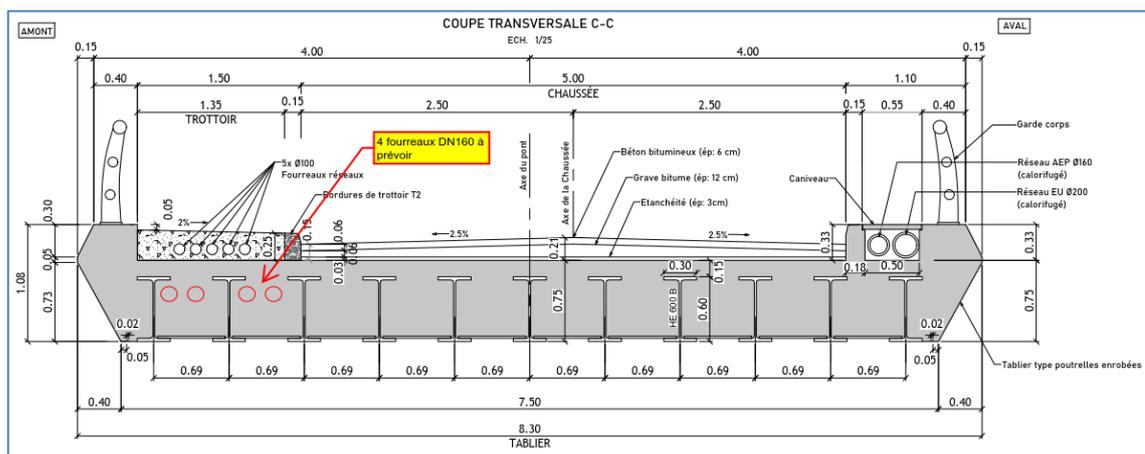
8. Projet 4 – Déviation en RD du Rhône entre Monnaie et Védière

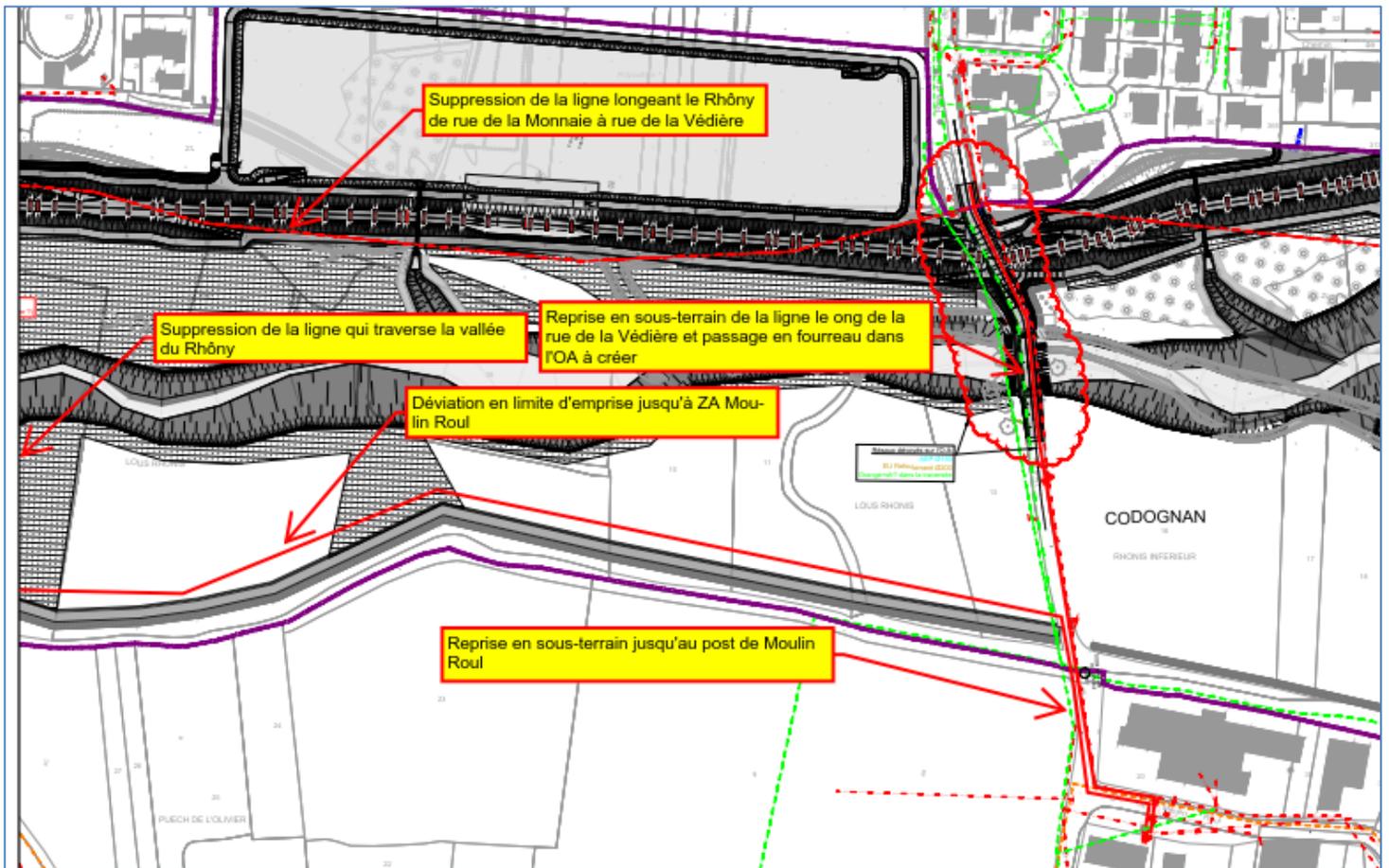
La ligne HTA entre Monnaie et Védière pourrait être intégralement déviée en rive droite du Rhône à limite de l'emprise projet, la piste d'entretien prévue pouvant servir également pour accéder aux nouveaux poteaux.

Cette nouvelle ligne viendra directement alimenter le post de la ZA Moulin Roule

La ligne qui longe la rue de la Védière serait conservée, SI POSSIBLE, pendant les travaux du pont et enterrée ensuite de la ZA Moulin Roule jusqu'à Codognan en traversant le pont dans des fourreaux DN160 à intégrer à la structure GC.

TRACTEBEL confirmera cette possibilité.





Le planning PRO indique :

- OA rue de la Védière octobre 2024 à avril 2025
- Voirie et réseaux Védière à dévier avril à juillet 2025

9. Projet 5 – Ligne HTA de Védière à Canal BRL

Aucun poteau n'est impacté par le projet ni de digue ni de renaturation du Rhôny.

ENEDIS diffusera au MOE un profil en long de la ligne HTA y compris celle le long du canal BRL afin de s'assurer de la compatibilité avec les dispositions minimales de sécurité à prendre pendant les travaux.

TRACTEBEL diffusera en outre le PL de la digue sur cette zone.

10. Projet 6 – HTA RN113

Le réseau HTA le long de la RN113 (côté amont), passe en forage dirigé sous le Rhony et remonte a priori côté Codognan au-delà des ouvrages à réaliser.

Aucune disposition ne serait donc à prendre.

ENEDIS diffusera à MOE les profondeurs des réseaux et TRACTEBEL superposera pour vérification avec un profil en travers de l'aménagement prévu.

L'impact de l'aménagement du muret et diguette de protection de la ZA Moulin Roul sera également à contrôler au droit du raccordement avec le remblai de la RN113.

Réunion du 25/05/2023 | COMPTE RENDU

Date de la réunion | Heure 25 mai 2023 | 17h30

Lieu de la réunion Communauté de communes Rhône – Vistre - Vidourle puis déplacement sur terrain chemin de la Védière et chemin des jardinets

Date 1^{er} juin 2023

Rédacteur Guillaume CHAZELLE

Affaire Projet de sécurisation des digues et de coulée verte du Rhône

Liste des participants - Dimensionnement du bassin n°4

Nom Prénom	Organisme	Participant / Excusé	Diffusion
M. Thierry AGNEL t.agnel@ville-uchaud.fr 1 ^{er} VP CCRVV et Président EPTB	CCRVV- EPTB Vistre-Vistrenque	P	D
M. Pierre CAZENAVE Pierre.cazenave@tractebel.engie.com Tel : 06 89 49 52 86	TRACTEBEL – Groupement MOE	P	D
M. Guillaume CHAZELLE gchazelle@ccrvv.fr Tél : 06 88 15 16 73	Communauté de Communes Rhône-Vistre - Vidourle	P	D
Monsieur BARLAGUET	Propriétaire riverain	P	D
Madame BASSAGET	Propriétaire riverain	P	D
Madame NOUGUIER	Propriétaire riverain	P	D
Madame et Monsieur KIRNIDIS	Propriétaire riverain	P	D
Madame GUERIN	Propriétaire riverain	P	D
Monsieur GRAS	Président CCRVV et Propriétaire riverain	E	D
Madame DESMARET	Propriétaire riverain	P	D
Monsieur BILLEREY	Propriétaire riverain	P	D
Messieurs BAUMELLE et JEANBOURQUIN	Propriétaire riverain	P	D
Madame et Monsieur AUMEDE	Propriétaire riverain	P	D

1. OBJET DE LA REUNION

Réunion pour tenir compte des observations émises par les riverains sur le dimensionnement initial du bassin situé à Codognan entre le chemin des jardinets et la rue de la Védière.

Table des matières

LISTE DES PARTICIPANTS - <i>DIMENSIONNEMENT DU BASSIN N°4</i>	1
1. OBJET DE LA REUNION.....	1
2. RAPPEL DE LA SITUATION	3
3. SCENARIO RETENU ET IMPACT SUR LES PARCELLES	4
4. POSSIBILITE D'AMENAGEMENT DU FUTUR SITE	7

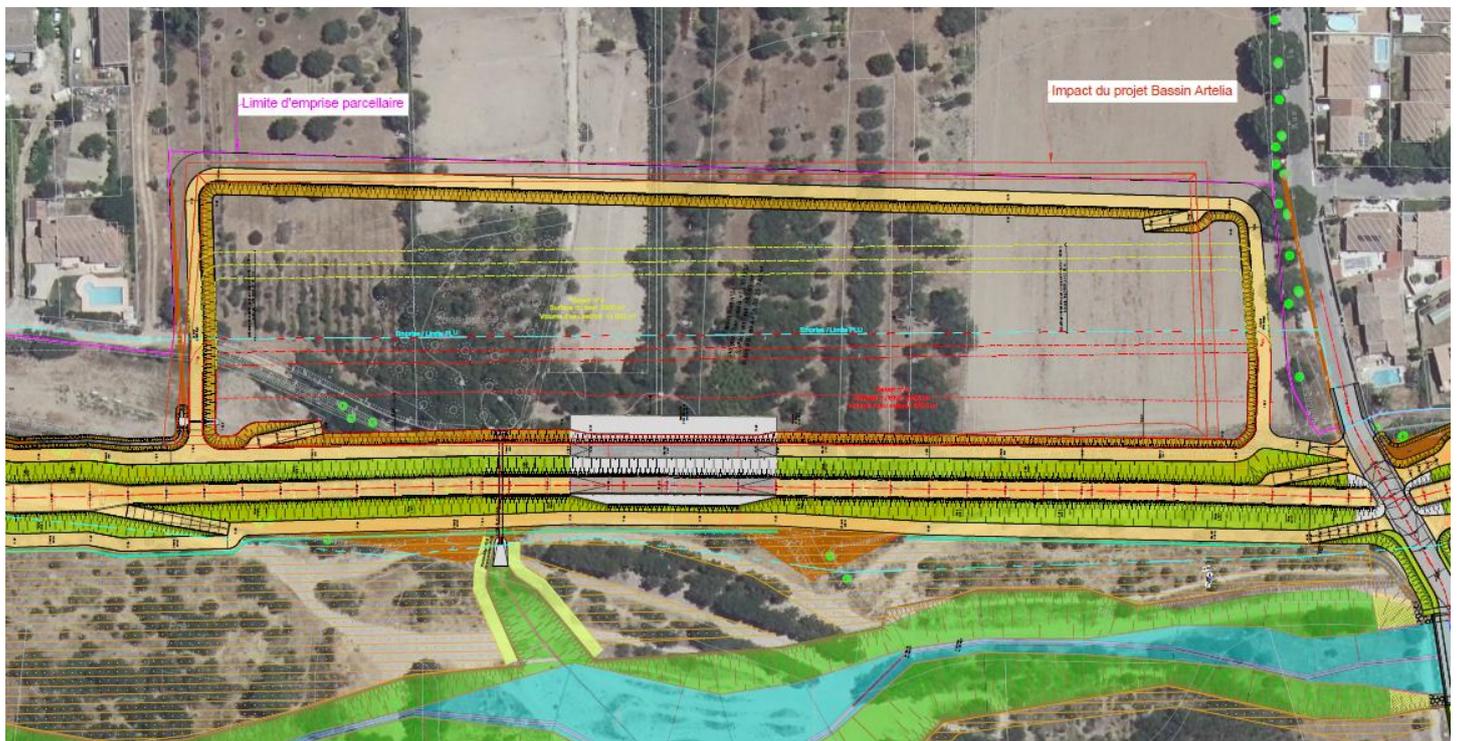
2. RAPPEL DE LA SITUATION

Une première rencontre s'est tenue le 29 mars 2023, à 17h00, avec certains riverains, à la Communauté de communes Rhône – Vistre - Vidourle et à la suite de laquelle un redimensionnement du bassin a été étudié.

Il s'agit donc de la deuxième réunion sur le sujet à laquelle, cette fois-ci, tous les propriétaires concernés ont été conviés.

En préalable et pour mémoire, la vocation du bassin est de servir en premier lieu de déversoir de sécurité en cas de crues supérieures au niveau de protection de la future digue. Il a également pour effet de récupérer une partie des eaux de ruissellement, modulé en fonction de son importance, selon son dimensionnement et en fonction de l'intensité du phénomène.

Les différents scénarios sont d'abord rappelés avec les tracés correspondants sur le plan ci-après :



Plan 1 - Scénarios de dimensionnement du bassin - Légende :

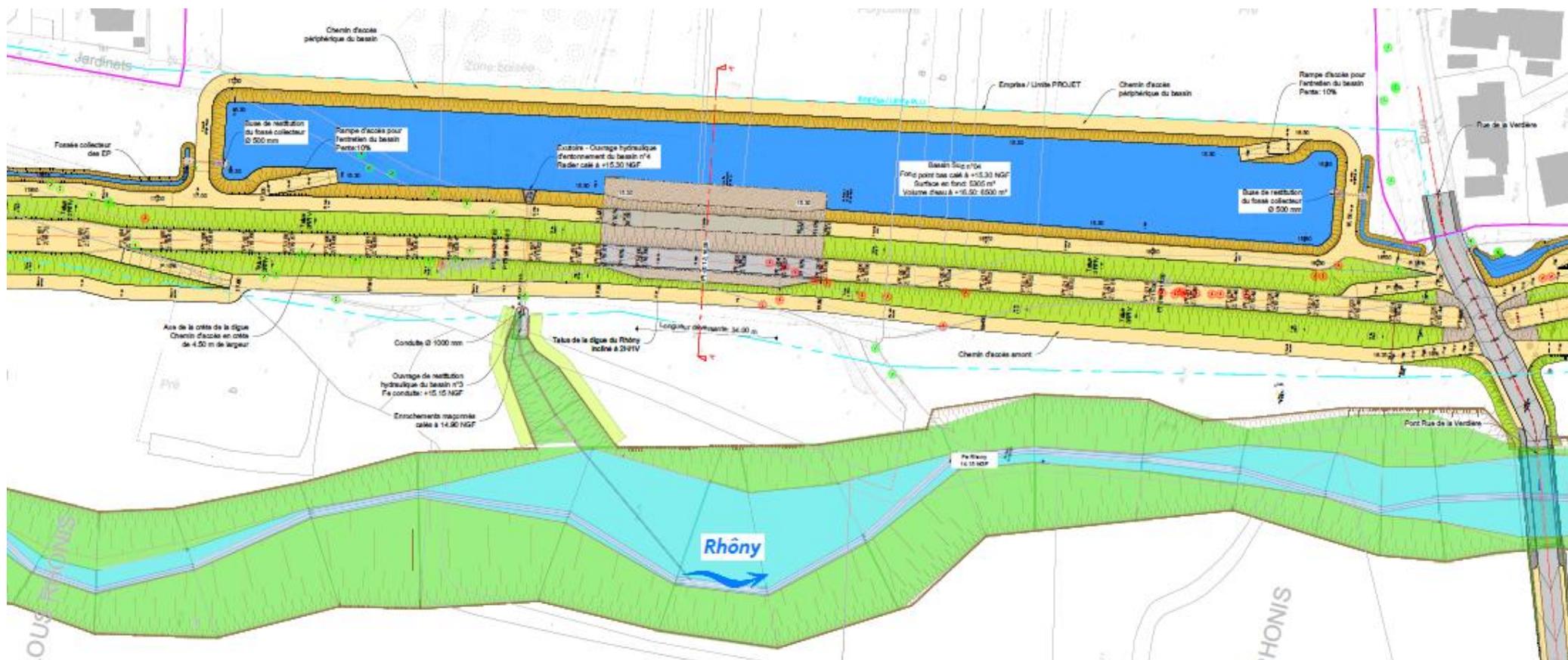
1. Trait plein marron-orangé : Dimensionnement du bassin initialement tracé par le Bureau d'étude Artélia lors des premières études de conception,
2. Pointillé jaune : Dimensionnement du bassin en suivant la doctrine de l'état pour une compensation pluviale de période de retour de 30 ans (y compris piste périphérique), volume d'eau 14 000 m³,
3. Pointillé rouge : Dimensionnement du bassin suivant l'emprise de l'emplacement réservé du PLU pour le projet digue (y compris piste périphérique) volume d'eau 6 500 m³.

Par ailleurs, la solution d'un siphon supplémentaire sous le canal BRL n'a pas été retenue au motif des incidences qu'elle génèrerait, notamment en matière de sur-inondation des secteurs habités en aval.

Il en est de même pour l'hypothèse de création de grands bassins de rétention au nord de l'A9, qui engendrerait le déblaiement de plusieurs dizaines de milliers de mètres cubes de terres avec un fort impact économique et environnemental.

3. SCENARIO RETENU ET IMPACT SUR LES PARCELLES

Le scénario qui est retenu et présenté aux riverains est celui du dimensionnement du bassin qui reprend les limites prévues en emplacement réservé au PLU tel que figuré sur le schéma ci-après :



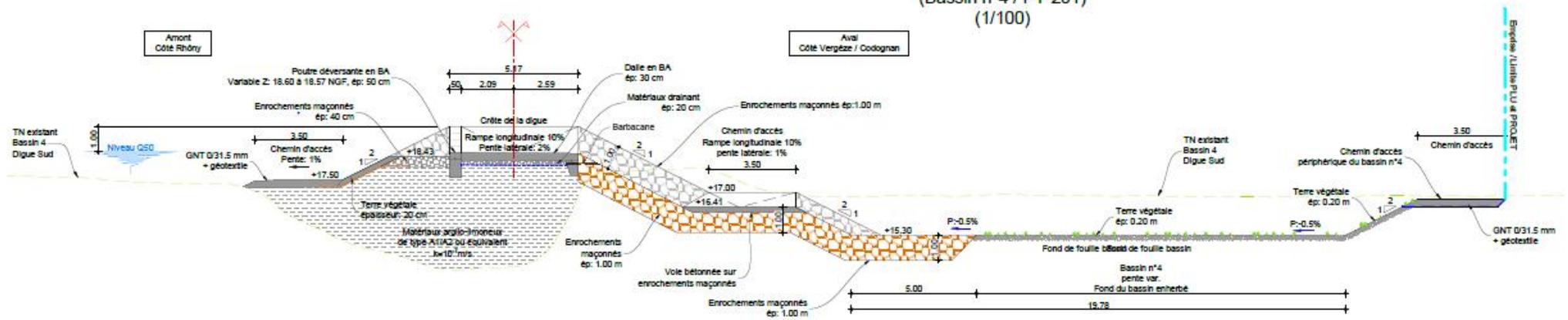
Plan 2 - Scénarios retenus de dimensionnement du bassin suivant emplacement réservé PLU

Les emprises sur les parcelles privées sont évaluées de manière approximative et indicative comme suit :

- Parcelle AD 37 : 620 m² (Propriétaire BASSAGET),
- Parcelle AD 38 : 1 790 m² (propriétaire GRAS),
- Parcelle AD 45 : 42 m² (propriétaire SCI MARN),
- Parcelle AD 40 : 330 m² (propriétaire BILLEREY),
- Parcelle AD 41 : 1 445 m² (propriétaire BEAUMELLE),
- Parcelle AD 1 : 750 m² (propriétaire BOURRELY),
- Parcelle AD2 : 200 m² (propriétaire BARLAGUET),
- Parcelle AD 3 : 610 m² (propriétaire SCI DE LA BARRE),
- Parcelle AD 4 : 2 880 m² (propriétaire BOURRELY).

Les riverains ont également fait part du fait que le propriétaire de la parcelle AD 27 (M. COULOMB) serait d'accord pour en céder une partie afin d'agrandir encore le bassin (dans le sens Nord-Sud). Celui-ci sera donc contacté et, le cas échéant, la délimitation du bassin sera étendue dans l'emprise foncière.

Coupe A-A
 au droit de la zone déversante
 (Bassin n°4 / PT-201)
 (1/100)



Plan 3 – Plan en coupe

L'ensemble des propriétaires, et notamment ceux qui étaient présents à la première réunion, sont satisfaits de la prise en compte des observations initiales et du redimensionnement ainsi proposé.

4. POSSIBILITE D'AMENAGEMENT DU FUTUR SITE

Suite au déplacement sur site, il ressort que l'environnement actuel est préservé car relativement sauvage, naturel et caractérisé notamment par la présence de plusieurs arbres ainsi qu'illustré sur les photos ci-dessous :



Il a été convenu que des échanges auraient encore lieu pour convenir conjointement des modalités :

- De clôture à prévoir entre le bassin et les parcelles privées,
- Des aménagements paysagers à prévoir entre le bassin et les parcelles privées,
- Des accès privés et sécurisés aux parcelles à aménager depuis le chemin des jardinets et le chemin de la Védière aux parcelles (à noter ici qu'un des propriétaires - Mme Bassaget a émis son désaccord),
- De la largeur du chemin qui longe le bassin en particulier coté Est, Sud et Nord,
- De la possibilité de ne faire qu'une rampe d'accès dans le bassin,
- De la mise en place d'une grille de protection sur l'exutoire destiné à vidanger le bassin vers le Rhône.

En parallèle, une estimation est en cours par le service d'évaluation des domaines à la DGFIP du Gard afin de pouvoir procéder ensuite aux découpages parcellaires et aux actes de cession.