

# ENQUETE PUBLIQUE

relative à la demande d'autorisation présentée, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, par le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM) concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

Ordonnance n° E17000088 / 13 du 26 mai 2017 prise par  
Messieurs les Présidents des Tribunaux Administratifs de  
Marseille et de Nîmes

Arrêté Inter préfectoral de Messieurs les Préfets des Bouches du Rhône et du  
Gard du 22 septembre 2017

## RAPPORT

de la

## COMMISSION d'ENQUETE

PREFECTURE DES B-D-R  
ARRIVEE  
DCLE

24 JAN. 2018

BUREAU DES INSTALLATIONS  
ET TRAVAUX REGLEMENTES  
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

*Rapport de la Commission d'enquête*

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

## SOMMAIRE

<b>TITRE I - CHRONOLOGIE DE L'ENQUETE</b>	4
<b>CHAPITRE I.1 - Opérations préalables à l'ouverture de l'enquête publique</b>	4
<b>CHAPITRE I.2 - Déroulement de l'enquête</b>	5
<b>CHAPITRE I.3 - Actions conduites pendant l'enquête</b>	9
<b>CHAPITRE I.4 - Actions conduites après l'enquête</b>	10
<b>TITRE II - ACCESSIBILITE au DOSSIER</b>	11
<b>1 - Informations prévues par l'arrêté inter préfectoral</b>	11
<b>2 - Conditions d'accès au dossier</b>	11
<b>2.1 - Accès aux lieux de l'enquête</b>	11
<b>2.2 - Accès postérieurement à l'enquête publique</b>	11
<b>TITRE III - ETUDE du DOSSIER D'ENQUETE</b>	12
<b>CHAPITRE III.1 Contexte de l'enquête publique</b>	12
<b>A Objet</b>	12
<b>A.1 - Présentation de l'opération</b>	12
<b>A.1.1 - Création d'une digue d'une digue de 1<sup>er</sup> rang</b>	13
<b>A.1.2 - Mise en transparence hydraulique du remblai ferroviaire</b>	13
<b>A.1.3 - Mesures d'annulation et de réduction de l'impact hydraulique</b>	13
<b>A.1.4 - Aménagements favorisant le ressuyage</b>	13
<b>A.1.5 - Aménagements de sécurisation</b>	14
<b>A.2 - Opérateurs assurant la maîtrise d'ouvrage</b>	14
<b>A.3 - Maîtres d'ouvrage associés pour le projet</b>	14
<b>A.4 - Délégations de maîtrise d'ouvrage</b>	14
<b>A.5 - Système actuel de protection contre les crues au niveau du delta du Rhône</b>	15
<b>A.6 - Périmètre des zones protégées</b>	15
<b>A.7 - Gestion actuelle des ouvrages</b>	15
<b>A.8 - Structure du SYMADREM</b>	16
<b>B - Contexte antérieur</b>	16
<b>B.1 - Historique des crues</b>	16
<b>B.2 - Création du SYMADREM</b>	17
<b>B.3 - Schéma de gouvernance spécifique de l'opération concernée</b>	17
<b>B.3.1 - Comité de pilotage (COFIL)</b>	17
<b>B.3.2 - Comité de suivi technique des études</b>	18
<b>B.3.3 - Comité de suivi des dossiers réglementaires</b>	18
<b>B.4 - Réglementation antérieure</b>	18
<b>B.4.1 - Loi sur l'eau</b>	18
<b>B.4.2 - Loi Grenelle 1</b>	19
<b>B.4.3 - Loi Grenelle 2</b>	19
<b>B.4.4 - Code de l'environnement</b>	19
<b>B.5 - Le plan Rhône</b>	20
<b>B.5.1 - Contexte</b>	20

### Rapport de la Commission d'enquête

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

## SOMMAIRE (suite)

<b>B.5.2</b> - Présentation du Plan Rhône signé le 6 mars 2006	20
<b>B.5.3</b> - Différentes thématiques du contrat	20
a - <i>Culture et identité</i>	20
b - <i>Energie</i>	20
c - <i>Transports fluviaux</i>	20
d - <i>Tourisme</i>	20
e - <i>Prévention des risques liés aux inondations</i>	20
f - <i>Qualité des eaux, ressource et biodiversité</i>	21
<b>C</b> - Contexte juridique	21
<b>C1</b> - Cadre réglementaire applicable au projet	21
<b>C2</b> - Evaluation environnementale	22
<b>C3</b> - Nomenclature des installations classées	23
<b>C4</b> - Nomenclature des installations classées	23
<b>C5</b> - Rubriques concernées par le projet	24
<b>C6</b> - Décret « <i>digues</i> »	25
<b>C7</b> - Etudes de Dangers	26
<b>C8</b> - Evolutions juridiques récentes	27
C.8.1 - Loi MAPTAM et la GEMAPI	27
C.8.2 - Etude SOCLE	28
<b>CHAPITRE III.2</b> - Dossier soumis à enquête publique	29
▶ Composition du dossier	29
▶ Description sommaire des éléments du dossier	30
A/ <i>Contexte du projet</i>	30
B/ <i>Présentation du projet</i>	31
B.1/ <i>Objectifs</i>	31
B.2/ <i>Volet hydraulique</i>	31
B.3/ <i>Volet environnemental : qualité des eaux, biodiversité à l'état initial</i>	32
B.3.1/ <i>Qualité des eaux</i>	32
B.3.2/ <i>Biodiversité</i>	32
B.3.3/ <i>Volet étude de dangers (EDD)</i>	33
a/ <i>Objet</i>	33
b/ <i>Méthodologie</i>	33
c/ <i>Résultats : Définition des cotes de sécurisation</i>	34
d/ <i>Politique de prévention des accidents majeurs et système de gestion de la sécurité</i>	34
<b>TITRE IV</b> - AVIS de la (CE) sur les OBSERVATIONS de l'(AE) et les REPONSES du SYMADREM	35
<b>I</b> - Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux	35
I.1 - Contexte et programme de rattachement du projet	35
I.2 - Présentation du projet et des aménagements projetés	36
I.2.1 - Travaux principaux de protection contre la crue du Rhône	36
I.2.2 - Mesures associées de réduction d'impact hydraulique	37
I.2.3 - Aménagements complémentaires de sécurisation	38
I.2.4 - Mesures de ressuyage de la plaine du Trébon pour les crues de période de retour supérieure à 100 ans	38

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

## SOMMAIRE (suite)

I.3 - Analyse formelle du dossier fourni	39
I.4 - Procédures relatives au projet	42
I.5 - Principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE	42
<b>II - Analyse de l'étude d'impact</b>	<b>43</b>
II.1 - Appréciation globale des impacts du programme	43
II.2 - Analyse de l'état initial	43
II.2.1 - Risque d'inondation et de rupture de digue	43
II.2.2 - Qualité de l'écosystème aquatique	44
II.3 - Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu	45
II.4 - Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction, de compensation de ces impacts	46
II.4.1 - Impacts temporaires en phase travaux	47
II.4.2 - Impacts permanents en phase exploitation	47
II.4.2.1 - Effets du projet sur l'écoulement des crues du Rhône	47
II.4.2.2 - Effets du projet sur la qualité des milieux et la biodiversité	47
II.4.2.3 - Risques sanitaires	47
II.5 - Suivi des mesures et de leurs effets	48
II.6 - Résumé non technique	48
<b>III - Analyse des suites données aux recommandations de l'avis 2015-47 du 26 août 2015</b>	<b>48</b>
<b>TITRE V - ANALYSE des DELIBERATIONS COMMUNALES</b>	<b>61</b>
A - Contexte général	61
B - Synthèse des avis émis par les communes	61
<b>TITRE VI - ANALYSE des REPONSES aux QUESTIONNAIRES (2) de la (CE)</b>	<b>63</b>
<b>TITRE VII - ANALYSE des OBSERVATIONS : AVIS du SYMADREM et de la (CE)</b>	<b>75</b>
1 - Observation n° 13.A.1 – [REDACTED]	76
2 - Observation n° 13.A.2 – [REDACTED]	76
3 - Observation n° 13.A.3 – Comité de Défense des riverains du Vigueirat et du Rhône	76
4 - Observation n° 13.A.4 – Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat, de la roubine du Roy	76
5 - Observation n° 13.A.5 – M Weber – Association du Trébon Campagne	77
6 - Observation n° 13.A.6 [REDACTED]	77
7 - Observation n° 13.A.7 [REDACTED]	77
8 - Observation n° 13.A.8 – M Weber – Association du Trébon Campagne	78
9 - Observation n° 13.A.9 [REDACTED]	81
10 - Observation n° 13.A.10 [REDACTED]	81
11 - Observation n° 13.A.11 [REDACTED]	82
12 - Observation n° 13.A.12 [REDACTED]	82
13 - Observation n° 13.A.13 – Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la Roubine du Roy	83
14 - Observation n° 13.A.14 – M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL	83
15 - Observation n° 13.A.15 [REDACTED]	92
16 - Observation n° 13.A.16 [REDACTED]	92

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

## SOMMAIRE (suite)

17 - Observation n° 13.B.1 - M. M. DATTILO Alain	92
18 - Observation n° 13.B.2 - M. DUPONT Bernard	93
19 - Observation n° 13.B.3 - M. GAUSSELIAN Guy	93
20 - Observation n° 13.C.1 - Mairie de Fontvieille	93
21 - Observation n° 13.C.2 - M. SAMBURY	95
22 - Observation n° 13.C.3 - Mme Annie Blanchet - Ligue de Défense des Alpilles	96
23 - Observation n° 13.C.4 - GAEC Sylvestre & autres	98
24 - Observation n° 13.C.5 - M. THIÉRIOT	99
25 - Observation n° 13.D.1 - Mme LA ROUXESSE Sabine	99
26 - Observation n° 13.G.1 - M. PACCIANO Alain	100
27 - Observation n° 13.N.1 Conseil municipal de MOURIES	100
28 - Observation n° 13.N.2 - M. PISQUET	100
29 - Observation n° 13.N.1 - Délibération Mairie de Saint-Pierre de Mézoargues	101
30 - Observation n° 13.N.2 - Famille GANTEGE	102
31 - Observation n° 13.Q.1 - SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric	102
32 - Observation n° 13.Q.2 - M. IMBART (CNR)	120
33 - Observation n° 13.Q.3 - M. IMBART René (Mme LAMBERT)	121
34 - Observation n° 13.Q.4 - M. MARTINEZ Serge	121
35 - Observation n° 13.Q.5 - M. DUMAS Alain	121
36 - Observation n° 13.Q.6 - M. GILBERT SAUSSE POULS	122
37 - Observation n° 13.Q.7 - M. THÉBAUD Philippe	126
38 - Observation n° 30.B.1 - Délibération du Conseil Municipal d'AIMARGUES	136
39 - Observation n° 30.C.1 - M. YVON ANJES	136
40 - Observation n° 30.C.2 - M. MORSALES	136
41 - Observation n° 30.E.1 - Délibération du Conseil Municipal de BELLEGARDE	136
42 - Observation n° 30.G.1 - Mme LHERMET Brigitte	137
43 - Observation n° 30.G.2 - Délibération du Conseil Municipal de COMPS	137
44 - Observation n° 30.I.1 - Délibération du Conseil Municipal de LE CAILAR	137
45 - Observation n° 30.L.1 - Délibération du Conseil Municipal de SAINT-GILLES	137
46 - Observation n° 30.O.1 - M. LINDSCHIEZ Robert	138
47 - Observation n° 30.O.2 - Délibération du Conseil municipal de VALLABREGUES	138
<b>TITRE VIII - AVIS de SYNTHÈSE de la COMMISSION d'ENQUÊTE</b>	<b>140</b>
<b>TITRE IX - CLOTURE du RAPPORT</b>	<b>142</b>

### Rapport de la Commission d'enquête

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

# ENQUETE PUBLIQUE

relative à la demande d'autorisation présentée, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, par le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM) concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

Ordonnance n° E17000088 / 13 du 26 mai 2017 prise par  
Messieurs les Présidents des Tribunaux Administratifs de  
Marseille et de Nîmes

Arrêté Inter préfectoral de Messieurs les Préfets des Bouches du Rhône et du  
Gard du 22 septembre 2017

# RAPPORT de la COMMISSION d'ENQUETE

PREFECTURE DES B-D-R  
ARRIVEE  
DCLE

24 JAN. 2018

BUREAU DES INSTALLATIONS  
ET TRAVAUX REGLEMENTES  
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

### Tribunaux Administratifs de Marseille et de Nîmes

Par ordonnance n° E17000088/13 du 26 juin 2017 (**ANNEXE 1**), Messieurs les Présidents des Tribunaux Administratifs de Marseille et de Nîmes ont désigné M. André MOUTTE (Président), Mme. Jeannine VACCARO et M. Alain ORIOL (membres) comme commissaires-enquêteurs au sein de la Commission d'Enquête (**CE**) en charge de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation présentée, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, par le SYMADREM et concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées.

### Préfecture des Bouches du Rhône

Par arrêté inter préfectoral du 22 septembre 2017 (**ANNEXE 2**), Messieurs les Préfets des Bouches du Rhône et du Gard ont ordonné l'ouverture de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation présentée, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement par le SYMADREM et concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées.

Cette enquête publique s'est déroulée du lundi 30 octobre au vendredi 8 décembre 2017 inclus sur le territoire des communes de :

- dans le département des Bouches du Rhône : Arles, Boulbon, Fontvieille, Fos-sur-Mer, Graveson, Maillane, Mas-Blanc-des-Alpilles, Maussane-les-Alpilles, Mouriès, Le Paradou, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Etienne-du-Grès, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Pierre-de-Mézoargues, Saint-Rémy-de-Provence, Les Saintes-Maries-de-la-Mer et Tarascon ;

- dans le département du Gard : Aigues-Mortes, Aimargues, Aramon, Beaucaire, Bellegarde, Beauvoisin, Comps, Fourques, Le Cailar, Le Grau-du-Roi, Montfrin, Saint-Gilles, Saint-Laurent d'Aigouze, Théziers, Vallabrègues et Vauvert



**VU** le code de l'environnement et notamment les articles R.123-1 à R.123-27 concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et les articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-32 issus de la loi sur l'eau ;

**VU** le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée approuvé par le préfet coordonnateur de bassin le 3 décembre 2015 et arrêtant le programme pluriannuel de mesures correspondant pour la période 2016-2021 ;

**VU** les arrêtés dressant la liste des journaux habilités à publier les annonces légales dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Gard pour l'année en cours ;

**VU** les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaires-enquêteurs pour l'année en cours ;

**VU** l'avis n° 2015-47 émis le 26 août 2015 par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, autorité environnementale, sur le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles au titre du dossier de déclaration d'utilité publique ;

**VU** l'arrêté préfectoral du 13 mai 2016 déclarant d'utilité publique, au bénéfice du SYMADREM et de SNCF-Réseaux, la création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles et les travaux de mise en transparence hydraulique du remblai ferroviaire et mesures associées, et emportant mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols des communes d'Arles et de Tarascon ;

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

**VU** la délibération n° 2016-52 du Comité Syndical du SYMADREM du 20 octobre 2016 approuvant le dossier de demande d'autorisation de travaux de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles et sollicitant la mise à l'enquête publique ;

**VU** la demande d'autorisation du 14 novembre 2016 présentée au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement par le SYMADREM concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées, réceptionnée le 17 novembre 2017 à la Préfecture des Bouches-du-Rhône, guichet unique de l'eau, enregistrée sous les numéros 153-2016 EA et 13-2016-00010 et déposée au guichet unique de l'eau du département du Gard ;

**VU** les pièces du dossier annexé à la demande et notamment l'étude d'impact comportant l'évaluation des incidences au titre de NATURA 2000 ;

**VU** l'avis du 19 décembre 2016 de la Délégation Territoriale des Bouches-du-Rhône de l'Agence Régionale de Santé Provence Alpes Côte d'Azur joint au dossier d'enquête publique ;

**VU** le courrier du 24 mai 2017 de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne Rhône-Alpes, chargée de la police de l'eau, concernant la recevabilité du dossier émise le 15 mai 2017 ;

**VU** la décision n° E17000088/13 du 26 juin 2017 des Présidents des Tribunaux Administratifs de Marseille et Nîmes portant désignation d'une **(CE)** ;

**VU** le courrier du 22 août 2017 de la Direction régionale des affaires culturelles, service régional de l'archéologie joint au dossier d'enquête publique ;

**VU** l'avis n° 2017-50 émis le 13 septembre 2017 par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable, autorité environnementale, sur le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles au titre du dossier d'autorisation relevant de la législation sur l'eau, joint au dossier d'enquête publique et consultable sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ;

**VU** l'arrêté inter préfectoral du 22 septembre 2017 de Messieurs les Préfets des Bouches du Rhône et du Gard ordonnant l'ouverture de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation présentée, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement par le SYMADREM et concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées.

**VU** le registre d'enquête et ses pièces jointes ;

**La (CE) a établi le rapport qui suit :**

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

## TITRE I – CHRONOLOGIE DE L'ENQUETE

### CHAPITRE I.1 – Opérations préalables à l'ouverture de l'enquête publique

**Lundi 26 juin 2017** : nomination des membres de la (CE) par ordonnance de Messieurs les Présidents des Tribunaux Administratifs de Marseille et de Nîmes (n° E17000088/13)

#### Composition de la Commission d'enquête :

<b>Président</b>	MOUTTE André	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
<b>Membres</b>	VACCARO Jeannine	Médiatrice – Licenciée en droit
	ORIOU Alain	Ingénieur Hydraulique

**Mardi 19 septembre 2017** : à 9 h ½, au domicile du Président de la (CE), réunion préparatoire de travail des membres de ladite Commission ;

**Mardi 19 septembre 2017** : travail en commun des membres de la (CE) – préparation de l'enquête publique

**Vendredi 22 septembre 2017** : arrêté inter préfectoral du 22 septembre 2017 de Messieurs les Préfets des Bouches du Rhône et du Gard ordonnant l'ouverture de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation présentée, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement par le SYMADREM et concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées ;

**Vendredi 28 septembre 2017** : à 9 h ½, au siège du SYMADREM, réunion préparatoire de travail avec les représentants du maître d'ouvrage. Le compte-rendu de cette réunion est annexé au présent rapport (**ANNEXE n° 3**) ;

**Visite des communes concernées** : contrôle de l'organisation de l'enquête – paraphes et ouverture des registres d'enquête

COMMUNES avec DOSSIER « PAPIER »		
MISSIONS EXECUTEES en MAIRIE Présentation de l'enquête Vérification de la complétude du dossier, paraphes du dossier et du registre d'enquête Vérification de l'affichage et des conditions d'accès au dossier		
COMMUNES	DATE	COMMISSAIRE-ENQUETEUR
ARLES	24/10/17	M. MOUTTE André
BOULBON	23/10/17	M. MOUTTE André
FONTVIEILLE	23/10/17	M. VACCARO J
SAINT-PIERRE de MEZOARGUES	23/10/17	M. MOUTTE André
TARASCON	23/10/17	M. VACCARO J
ARAMON	23/10/17	M. MOUTTE André
BEAUCAIRE	23/10/17	M. MOUTTE André
COMPS	25/10/17	M. ORIOU Alain
VALLABREGUES	23/10/17	M. MOUTTE André

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

COMMUNES avec DOSSIER DEMATERIALISE		
MISSIONS EXECUTEES Présentation de l'enquête Vérification de l'installation du dossier numérique, paraphe du registre d'enquête Vérification de l'affichage et des conditions d'accès au dossier		
COMMUNES	DATE	COMMISSAIRE-ENQUETEUR
FOS-sur-MER	25/10/17	M. VACCARO J
GRAVESON	23/10/17	M. MOUTTE André
MAILLANE	23/10/17	M. MOUTTE André
MAS-BLANC-des-ALPILLES	23/10/17	M. VACCARO J
MAUSSANE-les-ALPILLES	24/10/17	M. VACCARO J
MOURIES	25/10/17	M. VACCARO J
LE PARADOU	24/10/17	M. VACCARO J
PORT-SAINT-LOUIS-du-RHONE	25/10/17	M. VACCARO J
SAINT-ETIENNE-du-GRES	23/10/17	M. MOUTTE André
SAINT-MARTIN-de-CRAU	25/10/17	M. VACCARO J
SAINT-REMY-de-PROVENCE	26/10/17	M. VACCARO J
LES SAINTES-MARIES-de-la-MER	26/10/17	M. VACCARO J
AIGUES-MORTES	26/10/17	M. ORIOL Alain
AIMARGUES	25/10/17	M. ORIOL Alain
BEAUVOISIN	27/10/17	M. ORIOL Alain
BELLEGARDE	25/10/17	M. ORIOL Alain
FOURQUES	24/10/17	M. MOUTTE André
LE CAILAR	25/10/17	M. ORIOL Alain
LE GRAU-du-ROI	26/10/17	M. ORIOL Alain
MONTFRIN	25/10/17	M. ORIOL Alain
SAINT-GILLES	27/10/17	M. ORIOL Alain
SAINT-LAURENT-d'AIGOUZE	26/10/17	M. ORIOL Alain
THEZIERS	23/10/17	M. MOUTTE André
VAUVERT	25/10/17	M. ORIOL Alain

Les avis d'enquête ont fait l'objet des affichages réglementaires et les publications légales ont été réalisées.

Les certificats d'affichage (**ANNEXE n° 4**), les insertions dans la presse (**ANNEXE n° 5**), les attestations de complétude des dossiers et de paraphe (**ANNEXE n° 6**), sont jointes en annexe au présent rapport.

## CHAPITRE I.2 – Déroulement de l'enquête

**Lundi 30 octobre 2017** : l'enquête publique a débuté dans chacune des trente-trois communes concernées, les trois commissaires-enquêteurs ayant respectivement siégé en ouverture à :

- ARLES (M. MOUTTE André) : de 9 h à 12 h ;
- BEUCAIRE (M. ORIOL Alain) : de 9 h à 12 h ;
- TARASCON (Mme VACCARO Jeannine) : de 9 h à 12 h.

Le tableau suivant présente les jours et heures d'ouverture au public dans les 33 mairies :

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

COMMUNES	JOURS	HORAIRES	
ARLES	du lundi au vendredi	9 h - 12 h	14 h - 16 h ½
BOULBON	du lundi au vendredi	9 h - 12 h	13 h ½ - 17 h
FONTVIEILLE	du lundi au vendredi	9 h ½ - 12 h ½	13 h ½ - 17 h ½
SAINT-PIERRE de MEZOARGUES	du lundi au vendredi		14 h - 17 h ½
TARASCON	du lundi au vendredi	8 h - 12 h	13 h ½ - 17 h
ARAMON	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h
BEAUCAIRE	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h
COMPS	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	15 h - 17 h ½
VALLABREGUES	du lundi au vendredi lundi après-midi	8 h ¾ - 12 h	14 h ½ - 18 h ½
FOS-sur-MER	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h
GRAVESON	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 18 h
MAILLANE	du lundi au vendredi	8 h - 12 h	14 h - 18 h
MAS-BLANC-des-ALPILLES	lundi et vendredi mardi mercredi et jeudi	9 h - 12 h 9 h - 12 h	14 h - 17 h 14 h - 17 h
MAUSSANE-les-ALPILLES	lundi, mardi, jeudi et ven mercredi	8 h - 12 h	14 h ½ - 16 h ½
MOURIES	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h
LE PARADOU	du lundi au vendredi 1 <sup>er</sup> samedi du mois	8 h ½ - 12 h 9 h - 12 h	14 h - 17 h
PORT-SAINT-LOUIS-du-RHONE	lundi mardi, mercredi, vendredi jeudi	8 h ½ - 12 h 8 h ½ - 12 h 10 h - 12 h	13 h ½ - 18 h 13 h ½ - 17 h 13 h ½ - 17 h
SAINT-ETIENNE-du-GRES	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h
SAINT-MARTIN-de-CRAU	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h ½
SAINT-REMY-de-PROVENCE	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h
LES SAINTES-MARIES-de-la-MER	du lundi au vendredi	9 h - 12 h ¼	14 h - 17 h ½
AIGUES-MORTES	lundi mardi, mercredi, jeudi vendredi	9 h - 12 h 8 h - 12 h 8 h - 12 h	13 h ½ - 17 h ½ 13 h ½ - 17 h ½
AIMARGUES	du lundi au jeudi vendredi	8 h ½ - 12 h ½	13 h ½ - 17 h ½ 13 h ½ - 17 h
BEAUVOISIN	lundi, mercredi, vendr mardi, jeudi	9 h - 12 h	15 h - 17 h ½
BELLEGARDE	lundi, mardi, mercredi jeudi vendredi	8 h - 12 h 8 h ½ - 12 h 8 h - 12 h	13 h ½ - 17 h 14 h - 18 h ½
FOURQUES	du lundi au vendredi	9 h - 12 h	13 h ½ - 17 h
LE CAILAR	du lundi au vendredi	8 h - 12 h	14 h - 17 h ½
LE GRAU-du-ROI	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h ½
MONTFRIN	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h
SAINT-GILLES	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h	13 h ½ - 17 h ½
SAINT-LAURENT-d'AIGOUZE	du lundi au vendredi	8 h - 12 h ½	14 h - 17 h ½

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

COMMUNES	JOURS	HORAIRES	
THEZIERS	du lundi au vendredi	8 h ½ - 12 h ¼	13 h ½ - 17 h ½
VAUVERT	lundi, mercredi	8 h - 12 h	14 h - 17 h
	mardi, jeudi		14 h - 17 h
	vendredi	8 h - 12 h	14 h - 16 h

Les membres de la (CE) ont siégé conformément aux tableaux suivants, dans le respect des dispositions de l'arrêté inter préfectoral de MM. les Préfets des Bouches du Rhône et du Gard :

Mme VACCARO J			M. ORIOL A		
Date	Lieu	Horaire	Date	Lieu	Horaire
30/10	TARASCON	9 h - 12 h	30/10	BEUCAIRE	9 h - 12 h
	FONTVIEILLE	14 h ½ - 17 h ½		ARAMON	14 h - 17 h
31/10	SAINT-PIERRE de M	14 h ½ - 17 h ½	31/10	COMPS	9 h - 12 h
06/11	ARLES	9 h - 12 h	06/11	FONTVIEILLE	9 h ½ - 12 h ½
	BOULBON	14 h - 17 h		TARASCON	14 h - 17 h
07/11	COMPS	9 h - 12 h	07/11	VALLABREGUES	9 h - 12 h
				SAINT-PIERRE de M	14 h ½ - 17 h ½
13/11	ARAMON	9 h - 12 h	13/11	ARLES	9 h - 12 h
	BEUCAIRE	14 h - 17 h		BOULBON	14 h - 17 h
14/11	VALLABREGUES	14 h ½ - 17 h ½	14/11	SAINT-PIERRE de M	14 h ½ - 17 h ½
20/11	ARLES	9 h - 12 h	20/11	FONTVIEILLE	9 h ½ - 12 h ½
	BOULBON	14 h - 17 h		TARASCON	14 h - 17 h
21/11	COMPS	9 h - 12 h	21/11	VALLABREGUES	14 h ½ - 17 h ½
27/11	ARAMON	9 h - 12 h	27/11	ARLES	9 h - 12 h
	BEUCAIRE	14 h - 17 h		BOULBON	14 h - 17 h
28/11	VALLABREGUES	14 h ½ - 17 h ½	28/11	COMPS	9 h - 12 h
				SAINT-PIERRE de M	14 h ½ - 17 h ½
07/12	FONTVIEILLE	9 h ½ - 12 h ½	07/12	ARAMON	14 h - 17 h
	SAINT-PIERRE de M	14 h ½ - 17 h ½		08/12	COMPS
08/12	TARASCON	14 h - 17 h	08/12	BEUCAIRE	14 h - 17 h

M. MOUTTE A		
Date	Lieu	Horaire
30/10	ARLES	9 h - 12 h
	BOULBON	14 h - 17 h
31/10	VALLABREGUES	9 h - 12 h
06/11	ARAMON	9 h - 12 h
	BEUCAIRE	14 h - 17 h
13/11	FONTVIEILLE	9 h ½ - 12 h ½
	TARASCON	14 h - 17 h
14/11	COMPS	14 h ½ - 17 h ½
20/11	ARAMON	9 h - 12 h
	BEUCAIRE	14 h - 17 h
21/11	SAINT-PIERRE de M	14 h ½ - 17 h ½
27/11	FONTVIEILLE	9 h ½ - 12 h ½
27/11	TARASCON	14 h - 17 h

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

M. MOUTTE A		
07/12	BOULBON	14 h -17 h
08/12	VALLABREGUES	9 h - 12 h
	ARLES	13 h ½ -16 h ½

### Numérotation des observations

Compte tenu du nombre important de communes (33) concernées par l'enquête publique, chaque commune s'est vu attribuer un n° servant de partie fixe à la numérotation des observations ayant été consignées dans chaque registre.

Le tableau ci-après présente, pour chaque commune des Bouches du Rhône et du Gard, le n° que la (CE) lui a affecté.

Communes des Bouches du Rhône	N°	Communes du Gard	N°
ARLES	13.A	AIGUES-MORTES	30.A
BOULBON	13.B	AIMARGUES	30.B
FONTVIEILLE	13.C.	ARAMON	30.C
FOS-sur-MER	13.D	BEUCAIRE	30.D
GRAVESON	13.E	BELLEGARDE	30.E
MAILLANE	13.F	BEAUVOISIN	30.F
MAS-BLANC-les-ALPILLES	13.G	COMPS	30.G
MAUSSANE-les- ALPILLES	13.H	FOURQUES	30.H
MOURIES	13.I	LE CAILAR	30.I
LE PARADOU	13.J	LE GRAU-du-ROI	30.J
PORT-SAINT-LOUIS-du-RHONE	13.K	MONTFRIN	30.K
SAINT-ETIENNE-du-GRES	13.L	SAINT-GILLES	30.L
SAINT-MARTIN-de-CRAU	13.M	SAINT-LAURENT-d'AIGOUZE	30.M
SAINT-PIERRE-de-MEZOARGUES	13.N	THEZIERS	30.N
SAINT-REMY-de-PROVENCE	13.O	VALLABREGUES	30.O
LES SAINTES-MARIES-de-la-MER	13.P	VAUVERT	30.P
TARASCON	13.Q		

**Vendredi 8 décembre 2017** : l'enquête publique s'est achevée dans chacune des trente-trois communes concernées, les trois commissaires-enquêteurs ayant respectivement siégé en clôture à :

- ARLES (M. MOUTTE André) : de 13 h ½ -16 h ½ ;
- BEUCAIRE (M. ORIOL Alain) : de 14 h à 17 h ;
- TARASCON (Mme VACCARO Jeannine) : de 14 h à 17 h.

Les tableaux ci-après fournissent toutes indications utiles sur la récupération des pièces suivantes :

- 33 registres d'enquête (**ANNEXE n° 7**) ;
- les certificats d'affichage ;
- les attestations de complétude du dossier d'enquête publique.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

Communes des Bouches-du-Rhône	Registre d'enquête (date clôture)	Certificat d'affichage (date)	Attestation complétée
ARLES	08/12/2017	10/11/2017 – 08/12/2017	Non jointes
BOULBON	12/12/2017	12/12/2017	jointes
FONTVIEILLE	11/12/2017	11/12/2017	jointes
FOS-sur-MER	11/12/2017	11/12/2017	jointes
GRAVESON	12/12/2017	11/12/2017	jointes
MAILLANE	12/12/2017	08/12/2017	jointes
MAS-BLANC-les-ALPILLES	11/12/2017	11/12/2017	jointes
MAUSSANE-les-ALPILLES	12/12/2017	11/12/2017	jointes
MOURIES	12/12/2017	non conforme	jointes
LE PARADOU	12/12/2017	12/12/2017	jointes
PORT-SAINT-LOUIS-du-RHONE	11/12/2017	11/12/2017	jointes
SAINT-ETIENNE-du-GRES	11/12/2017	11/12/2017	non jointes
SAINT-MARTIN-de-CRAU	12/12/2017	12/12/2017	jointes
SAINT-PIERRE-de-MEZOARGUES	12/12/2017	non daté	jointes
SAINT-REMY-de-PROVENCE	08/12/2017	11/12/2017	jointes
LES SAINTES-MARIES-de-la-MER	12/12/2017	11/12/2017	jointes
TARASCON	11/12/2017	08/12/2017	jointes

Communes du Gard	Registre d'enquête (date clôture)	Certificat d'affichage (date)	Attestation complétée
AIGUES-MORTES	11/12/2017	11/12/2017	jointes
AIMARGUES	11/12/2017	11/12/2017	jointes
ARAMON	12/12/2017	11/12/2017	jointes
BEUCAIRE	08/12/2017		jointes
BEUVOISIN	12/12/2017	12/12/2017	jointes
BELLEGARDE	12/12/2017	13/10/2017 – 12/12/2017	jointes
COMPS	12/12/2017	12/12/2017	jointes
FOURQUES	12/12/2017	05/10/2017- 11/12/2017	jointes
LE CAILAR	11/12/2017	11/12/2017	jointes
LE-GRAU-du-ROI	11/12/2017	11/12/2017	jointes
MONTFRIN	12/12/2017	12/12/2017	jointes
SAINT-GILLES	11/12/2017	11/12/2017	jointes
SAINT-LAURENT-d'AIGOUZE	11/12/2017	08/12/2017	jointes
THEZIERS	12/12/2017	08/12/2017	jointes
VALLABREGUES	12/12/2017	08/12/2017	jointes
VAUVERT	11/12/2017	non daté	jointes

### CHAPITRE I.3 – Actions conduites pendant l'enquête

**Mercredi 22 novembre 2017** : transmission par mail au représentant du SYMADREM, par le Président de la (CE), du **Questionnaire n° 1 (ANNEXE n° 8)**

**Mercredi 29 novembre 2017** : dans ses locaux arlésiens, remise et présentation à la (CE) des réponses du SYMADREM au **Questionnaire n° 1**. Voir le compte-rendu de cette réunion de travail joint au présent rapport (**ANNEXE n° 9**).

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

## CHAPITRE I.4 – Actions conduites après l'enquête

Réunions de travail de la (CE) : mercredi 13 et vendredi 15 décembre 2017, à Saint-Etienne-du-Grès

**Mardi 19 décembre 2017** : dans les locaux du SYMADREM, réunion des membres de la (CE) – formalisation du **Questionnaire n° 2** et SCAN des documents annexés aux observations du public

**Mercredi 20 décembre 2017** : remise, par le président de la (CE), au représentant du SYMADREM, du **Questionnaire n° 2** et de ses pièces annexes (15), documents joints au présent rapport (**ANNEXE n° 10**)

**Jedi 4 janvier 2018** : dans les locaux du SYMADREM, remise et présentation de la réponse du SYMADREM au **Questionnaire n° 2**. Le compte-rendu de cette journée est joint au présent rapport (**ANNEXE n° 11**)

Réunions de travail de la CE :

Mardi 9 janvier 2017 : à Saint-Etienne-du-Grès ;  
 Mercredi 10 janvier 2017 : en Arles ;  
 Vendredi 12 janvier 2017 : en mairie de Tarascon ;  
 Lundi 15 janvier 2017 : en mairie de Tarascon ;  
 Mardi 16 janvier 2017 : en mairie de Tarascon ;  
 Jeudi 18 janvier 2017 : en mairie de Tarascon ;  
 Vendredi 19 janvier 2017 : en Arles

**Lundi 22 janvier 2017** : remise du rapport et des conclusions de la (CE) à M le Préfet des Bouches-du-Rhône et Mme la Présidente du TA de Marseille.

\* \* \* \* \*

### AVIS de la (CE) sur la CHRONOLOGIE de l'ENQUETE

*La durée initiale de trente (30) jours consécutifs de l'enquête publique a été portée, en accord avec M. le Préfet des Bouches du Rhône, à quarante (40) jours, à la demande de la (CE).*

*En outre, le délai de remise du rapport et des conclusions par la (CE) à M. le Préfet, avec son accord, a été porté de 30 à 40 jours pour tenir compte de l'importance du projet et de ses fortes implications techniques et environnementales.*

*La (CE) estime que ces dispositions ont favorisé, d'une part l'accès des administrés au dossier et aux lieux d'enquête publique, d'autre part le travail du maître d'ouvrage et des commissaires enquêteurs.*

#### Rapport de la Commission d'enquête

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## TITRE II – ACCESSIBILITE au DOSSIER

### 1 – Informations prévues par l'arrêté inter préfectoral

→ Mesures de publicité et d'information

La (CE) note que les mesures de publicité ont été régulièrement accomplies. Les copies des insertions dans la presse sont jointes au présent rapport.

La (CE) observe que le SYMADREM a normalement procédé à l'affichage de l'avis d'enquête sur les sites du projet. L'attestation d'affichage par huissier est jointe au présent rapport, ainsi qu'une photo prise par la (CE) (**ANNEXE n° 12**).

→ Consultation du dossier d'enquête en mairie et sur les sites internet des communes

L'information du public sur les lieux de l'enquête a, d'une manière générale, été correctement organisée, même si quelques communes, au demeurant peu nombreuses, n'ont pas affiché comme il se devait les avis d'enquête (format et positionnement de l'affiche...). La (CE) estime que ces imperfections ne sont pas de nature à compromettre la régularité de l'enquête publique.

En ce qui concerne les communes ayant été dotées d'un poste informatique par le maître d'ouvrage, le SYMADREM, à la demande de la (CE), a produit une affichette spéciale facilitant l'accès à ce poste informatique.

### 2 – Conditions d'accès au dossier

#### 2.1 – Accès aux lieux de l'enquête

L'accès aux lieux de l'enquête publique, en général les mairies, s'est déroulé normalement, sans problèmes notables.

#### 2.2 – Accès postérieurement à l'enquête publique

L'arrêté inter préfectoral du 22 septembre 2017 (article 7), fixe les conditions d'accès au dossier d'enquête publique, au rapport et aux conclusions de la (CE).

\* \* \* \* \*

#### AVIS de la (CE) sur l'ACCESSIBILITE au DOSSIER

*La (CE) note que les mesures de publicité et d'information (insertions dans la presse, affichage sur le site), ont été régulièrement accomplies.*

*La (CE) estime que l'information du public sur les lieux de l'enquête a, d'une manière générale, été correctement organisée, malgré quelques imperfections qui ne sont pas de nature à compromettre la régularité de l'enquête publique.*

#### Rapport de la Commission d'enquête

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## TITRE III – ETUDE du DOSSIER D'ENQUETE

### CHAPITRE III.1 – Contexte de l'enquête publique

#### A – Objet

Suivant les articles L.214-1 à L.214-6 et spécifiquement l'article L.214-3 du code de l'environnement, le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM) a présenté une demande d'autorisation loi sur l'eau en date du 14 novembre 2016, ayant pour objet :

- un projet d'endiguement concernant la création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées ;
- une dérogation à la destruction des espèces protégées a été obtenue le 29 février 2016.

Par un arrêté Inter Préfectoral en date du 13 mai 2016, ce projet a été déclaré d'Utilité Publique, au bénéfice du SYMADREM et de SNCF-Réseaux.

- un arrêté de cessibilité en janvier 2017 ;
- une ordonnance d'expropriation du 20 juin 2017 afin de procéder au rachat des certaines parcelles incluses dans le périmètre de l'opération.

#### **Systeme d'endiguement définition**

La notion de « *systeme d'endiguement* », a été introduite par le « *décret digues* » (*décret n°2015-526 du 12 mai 2015 relatif aux règles applicables aux ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et aux règles de sûreté des ouvrages hydrauliques*).

Le système d'endiguement est compatible avec le plan de gestion du risque d'inondation. Il se compose de digues à proprement parler, mais aussi de l'ensemble d'éléments concourant à préserver une même zone protégée des inondations soit : digues, infrastructures routières et ferroviaires, vannes, écluses, aménagements hydrauliques spécifiques...

Il appartient aux collectivités ayant en charge la compétence GEMAPI (Confer C § IV) de définir :

- les zones qu'elles souhaitent protéger des inondations au moyen de digues ;
- les systèmes d'endiguement associés ;
- le niveau de protection du système d'endiguement.

Les collectivités territoriales ont jusqu'au 31 décembre 2019 pour solliciter une autorisation pour leurs systèmes d'endiguements existants – comprenant des digues classées par arrêtés préfectoraux – si ces derniers relèvent de la classe A ou B (*population protégée supérieure à 3 000 personnes*) et jusqu'au 31 décembre 2021 s'ils relèvent de la classe C (*population comprise entre 30 et 3 000 personnes*).

Ces éléments seront justifiés par l'étude de dangers associée à la demande d'autorisation du système d'endiguement au titre de la « *loi sur l'eau* ».

Suivant le deuxième alinéa de l'article L.562-8-1, qui prévoit l'exonération de la responsabilité du gestionnaire d'une digue à raison des dommages qu'elle n'a pu prévenir, celle-ci est subordonnée à l'inclusion de celle-ci à un système d'endiguement autorisé.

#### **A.1 – Présentation de l'opération**

Suivant l'arrêté inter préfectoral signé en date du 18 septembre et du 23 septembre 2017, par Messieurs les Préfets du Gard et des Bouches du Rhône, l'ensemble du projet se compose de cinq grandes familles de travaux, soit :

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

**A.1.1 – Création d'une digue d'une digue de 1<sup>er</sup> rang de 9 km à l'ouest du remblai ferroviaire** comprenant :

- 1) un tronçon de digue résistante à la surverse d'une longueur développée de 5 km et un déversement sans rupture d'ouvrage jusqu'à la crue exceptionnelle ;
- 2) des tronçons de digues « *millénales* » calées 50 cm au-dessus du niveau d'eau atteint par la crue exceptionnelle du Rhône, en amont et en aval des tronçons résistants à la surverse ;
- 3) la création d'un bassin en aval du tronçon de digue résistant à la surverse, appelé « *bassin de dissipation de la digue* » ;
- 4) des pistes d'exploitation en crête de digue et pieds de digue.

**A.1.2 – Mise en transparence hydraulique du remblai ferroviaire**

- 5) 10 ouvrages hydrauliques traversant, dimensionnés de façon à évacuer, le débit de déversement de la crue exceptionnelle du Rhône de 1070m<sup>3</sup>/s estimé entre Beaucaire et Arles ;
- 6) des ouvrages de dissipation de l'énergie de l'eau dit « *bassin de restitution des ouvrages de transparence* » à réaliser en aval de chaque ouvrage hydraulique ;
- 7) le confortement du remblai ferroviaire par la mise en œuvre d'une technique de génie végétal et la pose d'un complexe géo membrane aux abords immédiats des ouvrages de transparence ;
- 8) des ouvrages d'entonnement dans l'espace inter-remblais (entre la digue et le remblai ferroviaire) au droit des ouvrages de transparence ;
- 9) le nivellement de l'espace inter-remblais entre 0 et 1m, afin de garantir l'écoulement hydraulique Nord-Sud ;
- 10) la suppression des cavaliers latéraux des trois trémies routières existantes ;
- 11) la réalisation des 2 guides-eaux aux extrémités *nord* et *sud* de la digue résistante à la surverse ;
- 12) la réalisation d'une piste d'exploitation côté *est* du remblai ferroviaire et de déviations du chemin du Grand Castelet au droit des ouvrages OA0 à OA4.

**A.1.3 – Mesures d'annulation et de réduction de l'impact hydraulique**

Le rehaussement des déversoirs suivants :

- 13) Boulbon de 10,45 m NGF à 10,85 m NGF ;
- 14) Comps de 14,1 m NGF à 14,4 m NGF ;
- 15) la digue d'Aramon de 14,4 m NGF à 14,5 m NGF ;
- 16) la digue des Marguilliers de 13,0 m NGF à 14,5 m NGF et la création d'un déversoir de sécurité à 14,0 m NGF ;
- 17) la création d'une lône en rive gauche entre les PK Rhône projeté 271+000 et PK Rhône projeté 274+500, comprenant la renaturation écologique du site ;
- 18) la suppression de l'atterrissement au droit de l'usine Fibre Excellence environ 600 000 m<sup>3</sup>
- 19) la reprise des ouvrages liés à l'exploitation de l'usine Fibre Excellence impactés par les travaux de suppression de l'atterrissement ;

**A.1.4 – Aménagements favorisant le ressuyage**

- 20) la transparence hydraulique du canal des Alpines par mise en siphon de ce dernier sur une longueur de 300m ;
- 21) la création d'un fossé ouest/est raccordé au contre canal du Vigueirat pour favoriser les transferts d'eau à l'est ;

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

22) la création d'un siphon de transfert sous le Vigueirat au droit de Fort d'Herval et réalisation d'un canal d'amenée au canal de la vidange ;

#### **A.1.5 – Aménagements de sécurisation**

23) la sécurisation des digues du Vigueirat et calage à la cote atteinte dans le Vigueirat pour la crue millénale du Rhône sans brèche dans les digues du Rhône et sans brèche sur les digues du Vigueirat assortie d'une revanche de 20 cm sur les linéaires suivants :

- a/ - Rive droite du Vigueirat de la digue nord jusqu'à la RN113
- b/ - Rive gauche du Vigueirat de la RD453 jusqu'au RN113

24) le remodelage des berges du tronc commun du canal de la vallée des Baux pour éviter tout débordement pour la crue de référence.

### **A.2 – Les opérateurs assurant la maîtrise d'ouvrage**

Une convention tripartite a été signée entre le SYMADREM, Réseau Ferré de France et Monsieur le Préfet coordonnateur de bassin, le 25 février 2011, définissant l'opération dans son ensemble, la répartition des études et des travaux entre le SYMADREM et SNCF Réseau. Elle précise l'organisation des dossiers d'autorisation, les échanges de données, le plan de financement, la répartition des tâches de maintenance et d'exploitation après la réalisation des travaux.

Au regard de l'article R.214-43 du code de l'environnement, le SYMADREM intervient en tant que mandataire, porte ce dossier pour son compte et pour celui de :

- SNCF-Réseau pour ce qui concerne la transparence hydraulique du remblai ferroviaire ;
- la ville de Beaucaire pour ce qui concerne le système d'endiguement des Marguilliers ;
- l'association de dessèchement des marais d'Arles pour les travaux concernant le canal du Vigueirat ;
- l'association de dessèchement des marais des Baux pour les travaux de rehausse du tronc commun ;
- le Syndicat Intercommunal du Canal des Alpines Septentrionales pour ce qui concerne le Canal des Alpines.

### **A.3 – Maîtres d'ouvrage associés pour le projet**

- 1) Maîtrise d'ouvrage du projet de digue (AVP-PRO-REA) : SYMADREM ;
- 2) Maîtrise d'ouvrage du projet de transparence du remblai (AVP-PRO-REA) : SNCF-Réseau ;
- 3) Procédure d'Enquête publique - Etude d'impact - Procédure loi sur l'eau : SYMADREM SNCF-Réseau ;
- 4) Gestion de la digue : SYMADREM ;
- 5) Gestion du remblai ferroviaire : SNCF-Réseau.

### **A.4 – Délégations de maîtrise d'ouvrage**

Délégations signées entre le SYMADREM et les partenaires suivants :

- commune d'Aramon pour la rehausse de la digue d'Aramon, suivant un porté-à-connaissances au titre de l'article R.214-18 du code de l'environnement et des dispositions du décret du 11/12/2007 ;
- commune de Beaucaire pour les travaux de rehausse de la digue des Marguilliers et la création d'un déversoir de sécurité ;
- CNR pour les travaux de rehausse du déversoir de Comps ;
- ADMB pour les travaux de remodelage des berges du tronc commun ;
- ADMA pour les travaux de création d'un siphon sous le Vigueirat et d'un canal d'évacuation ;
- SICAS pour les travaux de transparence hydraulique du canal des Alpines ;

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

- Conseil Départemental 13, la commune de Tarascon et l'ADMA pour les travaux d'aménagement d'un fossé *ouest-est* dans la plaine du Trébon.

#### **A.5 – Système actuel de protection contre les crues au niveau du delta du Rhône**

Le Delta du Rhône est soumis au double risque inondation du Rhône et de la mer. Le système de protection actuel, d'environ 225 km de digues fluviales et de 50 km de digues maritimes, date de plus de 150 ans et présente encore des niveaux de sureté très hétérogènes, et le plus souvent insuffisants au droit des secteurs urbanisés.

Il y a lieu de considérer qu'il contient quatre zones protégées, considérées comme hydrauliquement liées, dont la rive gauche du Rhône en amont du canal du Rhône à Fos.

#### **A.6 – Périmètre des zones protégées**

On distingue quatre zones protégées, considérées comme hydrauliquement liées :

- la rive gauche du Rhône en amont du canal du Rhône à Fos comprenant notamment les centres urbains de Tarascon et d'Arles, la plaine de Trébon, les anciens marais d'Arles et marais de la Vallée des Baux, le Plan du Bourg et le village de Mas-Thibert. La population protégée (hors période estivale) est estimée à 52 000 personnes. Cette zone protégée englobe 16 communes, dont 13 protégées par les ouvrages du SYMADREM ;

- la rive gauche du Grand Rhône en aval du canal du Rhône à Fos comprenant notamment le centre urbain de Port-Saint-Louis-du-Rhône. La population protégée (hors période estivale) est estimée à 9 000 personnes ;

- la rive droite du Rhône et Petit Rhône correspondant à la zone inondée en novembre 1840 et couvrant 11 communes du Gard. Les trois unités de cette zone sont la plaine de Beaucaire, la Camargue Gardoise et la Camargue Saintoise. La population protégée (hors période estivale) est estimée à 45 000 personnes ;

- la Camargue Insulaire comprenant notamment les centres urbains des Saintes-Maries-de-la-Mer, et des villages de la commune d'Arles (Saliers, Sambuc, Salin de Giraud, Albaron...). La population protégée (hors période estivale) est estimée à 8 000 personnes.

Au total, une population de près de 114 000 personnes sont directement concernées par les ouvrages.

#### **A.7 – Gestion actuelle des ouvrages**

Le linéaire des aménagements du Grand Delta du Rhône est composé d'environ 225 km de digues fluviales et de 50 km de digues maritimes gérées majoritairement par le SYMADREM (environ 207 km de digues fluviales et 25 km de digue à la mer).

D'autres gestionnaires interviennent également. Il s'agit de :

- SNCF-Réseau, qui gère le remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles sur environ 10 km ;
- la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), qui gère les Sites-Industriolo-portuaires de Beaucaire, Tarascon et Arles (linéaire total d'environ 7 km), aménagés en 1970 ;
- les Voies Navigables de France (VNF) qui gèrent les écluses de Beaucaire, d'Arles et de Saint Gilles et les digues d'embouquement des écluses (environ 200 mètres), ainsi que la partie basse des quais du Rhône en traversée d'Arles et le quai du 8 mai 1945 en totalité (environ 3 km) ;
- la Compagnie des Salins du Midi et le Conservatoire du Littoral, qui gèrent la digue à la mer depuis le Rhône vif jusqu'à son raccordement à l'est avec la digue du Grand Rhône rive droite, sur une longueur d'environ 25 km ;
- le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, qui gère 3 tronçons routiers : la RD35 en rive gauche du Grand Rhône, le RD36d sur le Grand Rhône rive droite, le RD85 en rive droite du Petit Rhône.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## A.8 – Structure du SYMADREM

Depuis 2004, le SYMADREM, Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer regroupe :

- deux régions : Conseils Régionaux de Provence-Alpes-Côte d'Azur et d'Occitanie ;
- deux départements : Les Bouches du Rhône et le Gard ;
- 4 communes des Bouches du Rhône : Arles, Tarascon, Port-Saint-Louis-du\_Rhône et Les-Saintes-Maries-de-la-Mer ;
- 8 communes et 1 communauté de communes du Gard : Aimargues, Beaucaire, Beauvoisin, Bellegarde, Le Cailar, Fourques, Saint-Gilles, Vauvert, la Communauté de Communes Terre de Camargue (regroupant les Communes de Aigues-Mortes, Grau du Roi, Saint Laurent d'Aigouze).

## B – Contexte antérieur

### Préambule

L'installation des hommes s'est toujours faite au bord de l'eau, elle était considérée comme source de vie, que ce soit proche de la mer, des lacs, des rivières et des fleuves qui, au fil du temps, ont enrichi les terres de leurs alluvions.

Le Rhône parcourt en France plus de 550 km, et de tout temps, les villes et les villages vivant aux abords du fleuve ont dû lutter contre ses débordements, et les crues du Rhône ont marquées l'histoire, même si celui-ci, a enrichi les régions qu'il traverse.

### B.1 – Historique des crues

En 1745, une crue du Rhône et du Vidourle ont ravagé le village d'Aramon. M. Pitot, un illustre habitant, s'est consacré à la réalisation de digues de protection contre les inondations, ainsi que l'aqueduc de Saint-Clément à Montpellier, le pont routier au pied du Pont du Gard, et la remise en état des digues de Gallargues-le-Montueux.

En 1840, suite à des inondations récurrentes une politique de l'Etat de protection contre les crues du Rhône est instituée. Un service spécial du Rhône administré par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, va établir des plans et construire les premières digues dites « *insubmersibles* ». La crue de mai 1856 accélère et amplifie la réalisation des travaux d'endiguement à l'ensemble du Grand Delta. L'Etat intervient alors dans la conception, la réalisation et le financement des travaux d'investissement.

Une série de crues s'est produite en 1993, 1994 et en 2002, la digue d'Aramon ayant cédé, l'inondation a envahi la ville, provoquant le décès de 5 personnes. En décembre 2003 une nouvelle crue du Rhône, d'un temps de retour légèrement supérieur à cent ans, a provoqué des brèches dans le remblai ferroviaire et a entraîné l'inondation de secteurs habités.

En rive gauche, le territoire communal de Tarascon et d'Arles a ainsi été inondé dans toute sa partie sud-est par :

- les eaux du Rhône sont sorties du lit mineur à partir de l'usine Fibre Excellence occasionnant de nombreux dégâts à cette entreprise ;
- le passage par les 2 trémies du remblai de la voie ferrée Arles/Tarascon. L'eau a pu envahir la plaine à l'est du remblai et atteindre par gravité une partie de la vieille d'Armes (celle situé au nord de la roubine du Roy) ;
- les eaux de ruissellement provenant du secteur de Graveson ;
- les débordements des canaux saturés : Bagnolette, Vigueirat, Canal des Alpines Septentrionales.

Cet épisode de crue a engendré globalement plus de 700 M€ de dommages affectant plus de 12 000 personnes dans le Delta du Rhône, les dommages agricoles représentant 7,4 % de ces dégâts.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

La contribution financière de l'Etat sera de 40 % après les crues de 1993 et 1994. Une fois les travaux réalisés, la charge des travaux d'entretien a été confiée à des Associations Syndicales Forcées (ASF) ou « tous les intéressés doivent contribuer à la dépense, chacun dans la proportion de son intérêt ».

La recherche dans l'intérêt des terrains aux travaux des digues, dépendant de leur valeur, de la chance d'inondation et du dommage : l'Etat se limitant dorénavant au contrôle des ouvrages.

## **B.2 – Création du SYMADREM**

Pour les Bouches-du-Rhône, les inondations d'octobre 1993 et janvier 1994 ont mis en évidence le manque de moyens des Associations Syndicales gestionnaires des ouvrages. Suivant les préconisations du rapport DAMBRE, et de l'Arrêté Préfectoral du 06 décembre 1996, un maître d'ouvrage public, pour la gestion des digues de Camargue prend la dénomination de SIDRHEMER – (syndicat Intercommunal de Gestion des Dignes du Rhône et de la Mer), regroupant les Communes d'Arles, de Port Saint Louis du Rhône et des Saintes Maries de la Mer.

Par l'Arrêté Préfectoral du 27 juillet 1999, il deviendra le Syndicat Mixte permettant ainsi l'adhésion du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, sous la dénomination de SYMADREM (Syndicat Mixte d'Aménagement des Dignes du Rhône Et de la Mer).

Le 27 décembre 2004, le Préfet autorise l'extension du périmètre et les modifications des statuts du SYMADREM qui devient SYNDICAT INTERREGIONAL avec l'adhésion du Conseil Régional Languedoc-Roussillon et du Conseil Départemental du Gard. Le périmètre est étendu en rive gauche du Rhône avec l'adhésion de la Commune de Tarascon et la dissolution de l'Association des Chaussées de Tarascon qui gérait la digue de la Montagnette.

## **B.3 – Schéma de gouvernance spécifique de l'opération concernée**

Pour la phase de conception (études AVP et PRO) 1<sup>er</sup> niveau : le comité de pilotage (COPIL) ;

Pour la phase réglementaire (procédures administratives) repose sur 2 niveaux d'intervention :

- 1<sup>er</sup> niveau : le comité de pilotage (COPIL) ;
- 2<sup>nd</sup> niveau : le comité de suivi technique (COTECH).

### **B.3.1 – Comité de pilotage (COPIL)**

Son rôle est de valider les études. Il est constitué de représentants des organismes suivants :

- le SYMADREM – SNCF Réseau et son mandataire ;
- le Conseil Régional Provence Alpes-Côte-d'Azur ;
- le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône ;
- la Préfecture des Bouches du Rhône ;
- la DREAL de bassin – Mission Rhône et service de police de l'eau Rhône ;
- la DRAAF Rhône-Alpes ;
- DREAL Provence Alpes Côte d'Azur ;
- la DDTM des Bouches-du-Rhône ;
- la commune de Tarascon ;
- la commune d'Arles ;
- le Service Départemental d'Incendie et de Secours des Bouches-du-Rhône ;
- Parc Naturel Régional de Camargue ;
- le Syndicat Mixte de Gestion des Associations Syndicales ;
- le SICAS ;

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

- le SI2VB ;
- la Chambre d'Agriculture Bouches-du-Rhône ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles ;
- la CNR ;
- le SMAGE des Gardons ;
- la Communauté d'Agglomération Crau Camargue Montagnette
- le Directeur de projet de l'étude.

Le comité de pilotage se réunit au moins 5 fois à partir du démarrage de l'étude à la réception finale des études. Ceux-ci sont précédés d'un comité de pilotage dit restreint.

### **B.3.2 – Comité de suivi technique des études**

Le comité de suivi technique a pour objectifs de suivre et valider les choix techniques proposés par les bureaux d'études. Le SYMADREM et SNCF-Réseau disposent chacun de leur propre comité de suivi technique pour les études qui les concernent. Le comité de suivi technique des études réalisées par le SYMADREM, est constitué de représentant(s) des organismes suivants :

- le SYMADREM ;
- la maîtrise d'œuvre de la digue ;
- un collège d'experts constitué respectivement de l'IRSTEA, d'EDF (ouvrages hydrauliques) et du CEREGE (morpho dynamique) ;
- la DREAL de bassin – Mission Rhône ;
- la SNCF-Réseau et son mandataire SYSTRA.

Le comité de suivi peut solliciter la présence de bureaux d'études ou d'autres organismes en fonction des besoins identifiés par le MOA. Le comité de suivi technique restreint est constitué uniquement du SYMADREM et SNCF Réseau. Il a pour vocation de permettre aux deux maîtres d'ouvrage de coordonner leurs actions.

### **B.3.3 – Comité de suivi des dossiers réglementaires**

Le comité de suivi des dossiers réglementaires est constitué de représentants des organismes suivants :

- le SYMADREM ;
- la SNCF Réseau et son mandataire ;
- le Service Navigation Rhône Saône ;
- la DREAL de bassin – Mission Rhône et service de police de l'eau Rhône ;
- DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la DREAL Occitanie ;
- la DDTM du Gard ;
- la DDTM des Bouches-du-Rhône.

## **B.4 – Réglementation antérieure**

Cette enquête est encadrée par la loi sur l'eau du 16 décembre 1964 relative « au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution », mais aussi par le Plan Rhône qui s'est imposé après les inondations de 2003 et une réflexion globale des pouvoirs publics sur les risques d'inondations du Rhône. La Doctrine Rhône est la principale réglementation en matière de PPRi.

### **B.4.1 – Loi sur l'eau**

Les fondements de la politique de l'eau remontent au XVI<sup>ème</sup> siècle, et l'organisation actuelle repose sur la loi du 16 décembre 1964, relative au régime de la répartition des eaux et de la lutte contre la pollution.

Elle pose trois principes essentiels :

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

- une gestion décentralisée au niveau des grands bassins hydrographiques ;
- une gestion concertée, des outils financiers incitatifs ;
- la création d'une structure pour chaque grand bassin pour organiser la concertation et le partage des responsabilités, le Comité de Bassin (consultatif) et l'Agence de l'Eau (organisme exécutif).

La loi du 3 janvier 1992, dite « *Loi sur l'eau* », apporte les principes suivants :

- le caractère patrimonial de l'eau (patrimoine commun de la Nation) ;
- la gestion équilibrée entre les différents usages de l'eau ;
- la gestion globale (superficielle, souterraine, marine côtière) ;
- la préservation des écosystèmes aquatiques et des zones humides ;
- la valorisation de l'eau comme ressource économique ;
- la priorité de l'alimentation en eau potable.

Elle a mis en place des instruments de planification à l'échelle des bassins soit pour les :

- grands bassins versants le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) ;
- sous-bassins le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux).

Suite au Conseil des Ministres en date du 12 février 2003, a été transposé en droit français la « *directive-cadre du 23 octobre 2000* » sur la politique de l'eau en date du 21 avril 2004 n° 2004-338. En 30 décembre 2006 est intervenue la loi (dite « LEMA ») elle a rénové l'ensemble de la politique de l'eau ; dont les objectifs sont d'atteindre les préconisations de la DCE, d'améliorer les conditions d'accès à l'eau, d'apporter de la transparence au fonctionnement du service public de l'eau, et de la pêche en eau douce.

Elle a aussi reconnu « *le droit à l'eau pour tous* », la prise en compte de l'adaptation au changement climatique, et créer le nouvel Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques.

#### **B.4.2 – Loi Grenelle 1**

Cette loi, n°2009-967 du 3 août 2009 définit le cadre d'action, organise la gouvernance et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés, contribuer à un environnement respectueux de la santé, préserver et mettre en valeur les paysages.

Ces engagements concernent la biodiversité, les écosystèmes et les milieux naturels et de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, de retrouver une bonne qualité écologique de l'eau et d'assurer son caractère renouvelable dans le milieu.

#### **B.4.3 – Loi Grenelle 2**

Cette loi, n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement met en œuvre six chantiers : le bâtiment et l'urbanisme, les transports, l'énergie, la biodiversité, les risques et la gouvernance.

#### **B.4.4 – Code de l'environnement**

Il indique que l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général. Il traite du régime général et de la gestion de la ressource des déversements susceptibles d'altérer la qualité de l'eau et de porter atteinte aux milieux aquatiques, zones soumises à des contraintes environnementales, eaux potables et des eaux minérales naturelles.

Il planifie les SDAGE et les SAGE, des structures administratives et financières, et des activités, installations et usages.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

## B.5 – Le plan Rhône

### B.5.1 – Contexte

Après les crues de 1993, 1994, 2002 et 2003 qui ont provoqué de lourdes pertes matérielles avec de graves conséquences humaines et financières, le Préfet coordonnateur de bassin a mis en place une stratégie globale de prévention du risque inondation. Avec l'objectif de :

- concilier la prévention des inondations, les pressions d'un développement urbain et des activités humaines en zone inondable ;
- respecter et améliorer le cadre de vie des habitants, protéger et restaurer la qualité des eaux, maintenir la biodiversité, par la valorisation du patrimoine lié au fleuve ;
- favoriser l'identité culturelle et sociale et le tourisme vert par protection des espaces naturels ;
- assurer un développement économique, en favorisant le transport fluvial.

### B.5.2 – Présentation du Plan Rhône signé le 6 mars 2006

Il a été entériné par le Comité Interministériel de l'Aménagement et de la Compétitivité Territoriale (C.I.A.C.T.). Celui-ci a mandaté le Préfet coordonnateur de Bassin afin de l'intégrer dans le double cadre de la contractualisation *Etat-Région* et des prochains programmes européens.

Le contrat de projet interrégional Plan Rhône a été signé le 21 mars 2007, avec les participations financières de :

- l'Etat, l'Agence de l'eau, l'ADEME, VNF apportent 228,4 Millions d'euros ;
- la CNR 185 millions d'euros ;
- les cinq Régions 200, 04 millions d'euros.

### B.5.3 – Différentes thématiques du contrat

**a – Culture et identité** : renforcer le sentiment d'appartenance et de transmettre l'histoire des relations entre les hommes et leur fleuve ;

**b – L'énergie** : le bassin du Rhône produit 25 % de l'énergie électrique française et près de 60% de l'énergie hydroélectrique nationale. L'objectif est de renforcer les capacités énergétiques en respectant l'environnement ;

**c – Les transports fluviaux** : ils sont sous-exploités. Il faut donc les privilégier pour répondre à la demande croissante de déplacements, en privilégiant :

- Le développement de la compétitivité de la profession ;
- L'aménagement et l'équipement des ports fluviaux ;
- Le développement des interfaces entre maritime et fluvial.

**d – Le tourisme** : il est sous-développé au regard de ses possibilités, les touristes empruntant de préférence, les infrastructures routières. Il s'agit de renforcer la compétitivité et l'attractivité de ce territoire tout en faisant un tourisme durable et en concourant à l'amélioration du cadre de vie des riverains et la valorisation des territoires.

**e – Prévention des risques liés aux inondations** : Les crues majeures de ces dernières décennies ont mis à jour la vulnérabilité de l'occupation humaine de la vallée inondable. L'objectif aujourd'hui, est de réduire les aléas dommageables dans le cadre d'une solidarité amont-aval et rive gauche-rive droite par :

- la fiabilisation des digues et l'optimisation des Zones d'expansion des crues ;
- la réduction de la vulnérabilité de l'habitat, des réseaux, de l'agriculture ;
- l'implantation des systèmes d'alerte, de prévision et d'information de la population.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

f – *Qualité des eaux, ressource et biodiversité* - Les récentes directives européennes amènent à avoir des projets plus ambitieux en :

- luttant contre la micropollution qui menace la qualité des eaux ;
- poursuivant la restauration fonctionnelle des secteurs artificialisés ;
- rétablissant la progression de la circulation des poissons migrateurs ;
- améliorant la connaissance du fleuve ;
- mettant en œuvre les modalités de gestion en conformité avec les règlements européens.

Le SYMADREM, maître d'ouvrage du projet de création « *d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire et de la mise en transparence hydraulique de ce remblai* », indique que, les projets ont été développés dans le cadre d'une réflexion globale à l'échelle du bassin et en cohérence avec les objectifs et les orientations fixés par le Plan Rhône.

## **C / Contexte juridique**

### **C.1 – Cadre réglementaire applicable au projet**

Ce cadre est le suivant :

- le tableau des nomenclatures concernant le projet art L.214-1 Code de l'Environnement et soumis à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils représentent et la gravité de leur effets sur la ressource en eau et les écosystèmes ;
- l'étude d'impact comportant l'évaluation des incidences au titre de NATURA 2000 ;
- une dérogation à la destruction des espèces protégées, suivant les articles L.411-2-1 et R.411-6 du code de l'environnement, a été obtenue le 29 février 2016 ;
- l'avis n° 2015-47, émis le 26 août 2015 par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, Autorité Environnementale (**AE**), sur le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon au titre du dossier de déclaration d'utilité publique ;
- l'approbation par M. le Préfet coordonnateur de Bassin, le 3 décembre 2015, du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée en ce qu'il a arrêté le programme pluriannuel de 2016-2021, « *création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon* ».

En février 2016 intervient une déclaration de projet suivant les dispositions des articles L.122-1 du Code de l'Expropriation et L.126-1 du code de l'Environnement qui précisent que : « *lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité locale territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération* ».

La déclaration de projet reprend les éléments essentiels figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel elle ne saurait en aucun cas se substituer. Celle-ci ne concerne que les travaux portés par le SYMADREM. En effet, concernant les travaux portés par SNCF-Réseau (ex RFF), et d'après l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet, sachant que l'expropriation est poursuivie au profit d'un établissement public de l'Etat ;

- l'arrêté préfectoral du 13 mai 2016 déclarant d'utilité publique, suivant l'article L.121-2 du Code de l'Expropriation, au bénéfice du SYMADREM et de SNCF-Réseaux, la création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon et les travaux de mise en transparence hydraulique du remblai ferroviaire et mesures associées ;
- la demande d'autorisation en date du 14 novembre 2016 présentée au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement par le (SYMADREM) concernant :

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

« le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées », a été réceptionnée le 17 novembre 2017 à la Préfecture des Bouches-du-Rhône et du département du Gard guichet unique de l'eau.

, elle a été enregistrée sous les numéros 153-2016 EA et 13-2016-00010 ;

- la procédure d'expropriation a été actionnée afin de procéder au rachat des certaines parcelles incluses dans le périmètre de l'opération, sont intervenus : un arrêté de cessibilité en janvier 2017, et une Ordonnance d'expropriation, le 20 juin 2017 ;

- l'avis n°2017-50 émis le 13 septembre 2017 par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, (**AE**), sur le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon au titre du dossier d'autorisation relevant de la législation sur l'eau ;

- l'arrêté Inter préfectoral en date du 22 septembre 2017 du Préfet des Bouches du Rhône et du Préfet du Gard, suivant le Code de l'environnement et les articles R.123-1 à R.123-27 concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ainsi que les articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-32 issus de la loi sur l'eau.

## C.2 – Evaluation environnementale

Au visa de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, modifié par l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016, article 1 :

« Pour la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale par l'Autorité Environnementale ».

Elle décrit et apprécie les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur :

« 1 – La population et la santé humaine ;

2 – La biodiversité, aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;

3 – Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;

4 – Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;

5 – L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1/ à 4/.

Les projets constitués de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, ils doivent être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

Un avis, n °2015-47 avait été émis le 26 août 2015 par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), (**AE**), dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

L'(**AE**), s'est à nouveau réunie le 13 septembre 2017, dans le cadre de la demande d'autorisation des travaux au titre de l'article L. 214.3 de la loi sur l'eau, délibérant sur l'avis sur :

- le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon ;
- l'actualisation de son avis n°2015-47 en date du 26 août 2015.

Dans ce cadre, l'(**AE**) a consulté :

- le Préfet de département des Bouches-du-Rhône ;
- l'Agence Régionale de Santé (ARS) ;
- la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes Côte d'azur.

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois, et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

*Il est à noter que cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.*

***Il n'est donc ni favorable, ni défavorable.*** Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

### C.3 – L'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017

Suivant l'article L.214-6 du Code de l'environnement, modifié par l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017, qui précise :

« II – Les installations, ouvrages et activités déclarés ou autorisés en application d'une législation ou réglementation relative à l'eau antérieure au 4 janvier 1992 sont réputés déclarés ou autorisés en application des dispositions de la présente section. Il en est de même des installations et ouvrages fondés en titre ; .....

IV – Les installations, ouvrages, travaux ou activités qui, après avoir été régulièrement mis en service ou entrepris, viennent à être soumis à déclaration ou à autorisation en vertu d'une modification de la législation ou de la nomenclature prévue à l'article L. 214-2 peuvent continuer à fonctionner, si l'exploitant, ou à défaut le propriétaire, s'est fait connaître à l'autorité administrative, ou s'il se fait connaître dans le délai d'un an à compter de la date à laquelle l'obligation nouvelle a été instituée ; .....

VI – Les installations, ouvrages et activités visés par les II, III et IV sont soumis aux dispositions de la présente section ».

Suivant l'article L.512-1 modifié par l'ordonnance du 26 février 2017 qui édicte :

« Sont soumises à autorisation les installations qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés à l'article L. 511-1. L'autorisation, dénommée autorisation environnementale, est délivrée dans les conditions prévues au chapitre unique du titre VIII du livre 1<sup>er</sup> ».

NOTA : Conformément à l'article 15 de l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017, ces dispositions entrent en vigueur le 1er mars 2017 sous réserves des dispositions citées audit article.

### C.4 – Nomenclature des installations classées

**Définition de l'article 511-1 du Code de l'environnement** : il entend par installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) : « les usines, ateliers, dépôts, **chantiers.....**, détenus par des personnes morales publiques ou privées qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients pour la commodité du voisinage pour la santé la sécurité la salubrité publiques pour l'agriculture pour la protection de la nature de l'environnement et des paysages ».

Suivant l'article L.511-2, modifié par la décision n°2011-183/184 QOC du 14 octobre 2011 :

« Les installations visées à l'article L.511-1 sont définies dans la nomenclature des installations classées établie par décret en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé des installations classées, après avis du Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques. Ce décret soumet les installations à autorisation, à enregistrement ou à déclaration suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation ».

NOTA : Dans sa décision n° 2011-183/184 QPC du 14 octobre 2011 (NOR : CSCX1128132S), le Conseil Constitutionnel a déclaré contraire à la Constitution le second alinéa de l'article L. 511-2 du code de l'environnement dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2009-663 du 11 juin 2009 relative à l'enregistrement de certaines installations classées pour la protection de l'environnement. La déclaration d'inconstitutionnalité de l'article 1er prend effet le 1er janvier 2013 dans les conditions fixées au considérant n°10.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

### C.5 – Rubriques concernées par le projet

L'article R.214-1 du code de l'environnement comporte le tableau de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation concernant les rubriques suivantes :

→ 3.1.2.0. Article 1<sup>er</sup>

Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau :

1/ Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ;

→ 3.1.4.0. Article 1<sup>er</sup>

Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes :

1/ Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) ;

→ 3.2.1.0. Article 1<sup>er</sup>

Entretien de cours d'eau ou de canaux, à l'exclusion de l'entretien visé à l'article L. 215-14 réalisé par le propriétaire riverain, des dragages visés à la rubrique 4.1.3.0 et de l'entretien des ouvrages visés à la rubrique 2.1.5.0, le volume des sédiments extraits étant au cours d'une année :

1/ Supérieur à 2 000 m<sup>3</sup> (A) ;

→ 3.2.2.0. Article 1<sup>er</sup>

Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :

1/ Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m<sup>2</sup> (A) ;

→ 3.2.6.0. Articles 1 & 2

Ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions :

Les systèmes d'endiguement au sens de l'article R.562-13 (A)

« **Art. R. 562-13** – La protection d'une zone exposée au risque d'inondation ou de submersion marine au moyen de digues est réalisée par un système d'endiguement :

*Le système d'endiguement est défini par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent eu égard au niveau de protection, au sens de l'article R. 214-119-1, qu'elle ou il détermine, dans l'objectif d'assurer la sécurité des personnes et des biens.*

*Ce système comprend une ou plusieurs digues ainsi que tout ouvrage nécessaire à son efficacité et à son bon fonctionnement, notamment des :*

- Ouvrages, autres que des barrages, qui, eu égard à leur localisation et à leurs caractéristiques, complètent la prévention ;
- Dispositifs de régulation des écoulements hydrauliques tels que vannes et stations de pompage ;
- Ne sont toutefois pas inclus dans le système d'endiguement les éléments naturels situés entre des tronçons de digues ou à l'extrémité d'une digue ou d'un ouvrage composant le système et qui en forment l'appui ».

Les aménagements hydrauliques au sens de l'article R.562-18 (A)

« **Art. R. 562-18** – La protection d'une zone exposée au risque d'inondation ou de submersion marine avec un aménagement hydraulique est réalisée par l'ensemble des ouvrages qui permettent soit de stocker provisoirement des écoulements provenant d'un bassin, sous-bassin ou groupement de sous-bassins hydrographiques, soit le ressuyage de venues d'eau en provenance de la mer.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

*Cet ensemble comprend les ouvrages conçus en vue de la prévention des inondations ainsi que ceux qui ont été mis à disposition d'une commune ou d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre à cette fin dans les conditions fixées au II de l'article L.566-12-1 et sans préjudice des fonctions qui leur sont propres, notamment les barrages.*

*Cet ensemble d'ouvrages est défini par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations eu égard au niveau de protection, au sens de l'article R.214-119-1, qu'elle ou il détermine, dans l'objectif d'assurer la sécurité des personnes et des biens ».*

Conformément à l'article R.214-6 du code de l'environnement, seuls les AVP des ouvrages concernés par la rubrique 3.2.6.0 du tableau de l'article R. 214-1 du code de l'environnement (décret « Dignes » du 12 mai 2015) ont été joints au dossier. Les travaux de transparence hydraulique du remblai ferroviaire ne sont pas concernés.

→ 3.3.1.0. Article 1<sup>er</sup>

Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant :

1/ Supérieure ou égale à 1 ha (A) ;

### **C.6 – Décret « digues »**

Le décret « digues » modifie sensiblement le décret n° 2007-1735 du 11 décembre 2007 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques et au Comité Technique Permanent des barrages et des ouvrages hydrauliques, qui réglementait jusqu'alors les obligations des gestionnaires d'ouvrages de protection.

Le décret n° 2015-526 du 12 mai 2015 relatif aux règles applicables aux ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions et garantir l'efficacité et la sûreté des ouvrages hydrauliques, a été pris en application de l'article L.562-8-1 du Code de l'Environnement.

Les modifications entre la réglementation de 2007 et de 2015, sont les suivantes :

- suppression de la classe D ;
- abaissement du seuil de 50 000 à 30 000 personnes pour les digues de classe A ;
- diminution de la fréquence minimale des visites techniques approfondies de 1 à 3 ans pour les digues de classe A et de 1 à 5 ans pour les digues de classe B ;
- les études de dangers (EDD) ne peuvent plus être réalisées à l'échelle des ouvrages mais uniquement à l'échelle des systèmes d'endiguement préalablement définis par le bloc communal/EPCI,
- la suppression de l'Examen Technique Complet (ETC) et de la revue de sûreté (RS), tous deux remplacés par un diagnostic approfondi comme partie intégrante des études de dangers ;
- l'étude de dangers est unique pour un système d'endiguement. Elle devra être mise à jour à chaque dépôt d'un dossier d'autorisation ;
- les études de dangers devront déterminer le niveau de protection de la zone protégée sur lequel le gestionnaire s'engagera ;
- les systèmes d'endiguement de classe A et B devront faire l'objet d'une demande d'autorisation avant le 31 décembre 2019. A défaut, à compter du 1er janvier 2021, les ouvrages ne seront plus constitutifs d'une digue et l'autorisation dont bénéficiaient ces ouvrages sera réputée caduque.

Article L.562-8-1 modifié par loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 - article 58

« Les ouvrages construits en vue de prévenir les inondations et les submersions doivent satisfaire à des règles aptes à en assurer l'efficacité et la sûreté.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

*Pour éviter les atteintes que pourraient leur porter des travaux réalisés à proximité, ces ouvrages bénéficient des dispositions prévues à l'article L.554-1 au profit des réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, dans les conditions fixées aux articles L.554-2 à L.554-5.*

*La responsabilité d'un gestionnaire d'ouvrages ne peut être engagée à raison des dommages que ces ouvrages n'ont pas permis de prévenir dès lors que les obligations légales et réglementaires applicables à leur conception, leur exploitation et leur entretien ont été respectées.*

*Un décret en Conseil d'Etat fixe les obligations de conception, d'entretien et d'exploitation auxquelles doivent répondre les ouvrages en fonction des enjeux concernés et des objectifs de protection visés. Il précise également le délai maximal au-delà duquel les ouvrages existants doivent être rendus conformes à ces obligations ou, à défaut, doivent être neutralisés. Il définit les modalités selon lesquelles le représentant de l'Etat dans le département est informé des actions contribuant à la mise en œuvre de la prévention des inondations par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, du niveau de protection apporté et des territoires qui en bénéficient ».*

L'Article L.562-8-1 organise le transfert de la compétence GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations) (confer C § VI) aux communes et intercommunalités, celui-ci est entré en vigueur le 15 mai 2015. Les collectivités territoriales doivent déposer une demande de régularisation des ouvrages existants avant le :

- 31 décembre 2019 pour les ouvrages de classe A ou B ;
- 31 décembre 2021 pour ceux de classe C.

Le décret digues précise le champ de l'article L.562-8-1 du code de l'environnement (responsabilité d'un gestionnaire de digues / système d'endiguement) et s'inscrit dans la continuité de l'attribution obligatoire de la compétence GEMAPI aux communes et établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI FP) introduite par la loi du 27 janvier 2014 dite MAPTAM. (confer C § VI).

Il modifie et simplifie les prescriptions de sécurité applicables aux ouvrages hydrauliques (dignes/systèmes d'endiguement et barrages).

Pour les ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations soit la rubrique 3.2.6.0. Concernant les ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions, le système d'endiguement au sens de l'article R.562-13 (A) et l'aménagement hydraulique au sens de l'article R.562-18 (A) sont désormais réglementairement définis.

### **C.7 – Etudes de Dangers**

Suivant l'article R.214-116 modifié par le décret n°2015-526 du 12 mai 2015 - article 18

*« I – L'étude de dangers ou son actualisation est réalisée par un organisme agréé conformément aux dispositions des articles R.214-129 à R.214-132.*

.....  
*III – Pour un système d'endiguement ou un aménagement hydraulique, l'étude de dangers porte sur la totalité des ouvrages qui le composent.*

*L'étude de dangers présente la zone protégée sous une forme cartographique appropriée. Elle définit les crues des cours d'eau, les submersions marines et tout autre événement naturel dangereux contre lesquels le système ou l'aménagement apporte une protection.*

*Pour un système d'endiguement, elle comprend un diagnostic approfondi de l'état des ouvrages et prend en compte le comportement des éléments naturels situés entre des tronçons de digues ou à l'extrémité d'une digue ou d'un ouvrage composant le système.*

*Elle justifie que les ouvrages sont adaptés à la protection annoncée et qu'il en va de même de leur entretien et de leur surveillance.*

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

Elle indique les dangers encourus par les personnes en cas de crues ou submersions dépassant le niveau de protection assuré ainsi que les moyens du gestionnaire pour anticiper ces événements et, lorsque ceux-ci surviennent, alerter les autorités compétentes pour intervenir et les informer pour contribuer à l'efficacité de leur intervention.

Son résumé non technique décrit succinctement les événements contre lesquels le système apporte une protection, précise le cas échéant les limites de cette protection et présente la cartographie de la zone protégée.

Un arrêté des ministres chargés de l'environnement et de la sécurité civile définit le plan de l'étude de dangers d'un système d'endiguement ainsi que celui d'un aménagement hydraulique et en précise le contenu, en pouvant dans le cas de l'aménagement hydraulique prévoir des adaptations lorsque des informations ont déjà été transmises au préfet en application de dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté des barrages ».

NOTA : Conformément à l'article 31 du décret n° 2015-526 du 12 mai 2015, les dispositions du code de l'environnement dans leur rédaction antérieure au 15 mai 2015 modifiées par le présent décret et les textes pris pour leur mise en œuvre restent applicables aux demandes d'autorisation d'ouvrages relevant des rubriques 3.2.5.0 et 3.2.6.0 introduites avant cette date ».

## C.8 – Evolutions juridiques récentes

### C.8.1 – Loi MAPTAM et la GEMAPI

La loi n°2010-788 du 12/072010, portant engagement national pour l'environnement, dite Loi Grenelle 2, a été modifiée par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles dite loi « MAPTAM ».

Cette loi « MAPTAM » (article 56) a doté les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre, d'une compétence obligatoire en matière de Gestion des Milieux Aquatiques et de Prévention contre les Inondations (GEMAPI).

La prise de compétence GEMAPI par le bloc communal/intercommunal a été repoussée au 1<sup>er</sup> janvier 2018 par la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dit « Loi NOTRe » (article. 76). Elle sera exclusive à compter du 01/01/2020, ce qui signifie que les autres collectivités ne seront plus habilitées à intervenir. Cette compétence est inscrite dans le CGCT, mais ses missions sont décrites par un renvoi vers le code de l'environnement et plus particulièrement vers l'article L.211-7 relatif à la déclaration d'intérêt général.

Le législateur s'est contenté de préciser les missions concernées à savoir :

- l'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique ;
- l'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau, y compris les accès à ce cours d'eau, à ce canal, à ce lac ou à ce plan d'eau ;
- la défense contre les inondations et contre la mer ;
- la protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines.

L'article 58 de la Loi MAPTAM a introduit dans le code de l'environnement un article L.566-12-1, qui stipule que :

« Les digues sont des ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations et les submersions. Les digues appartenant à une personne morale de droit public et achevées avant la date d'entrée en vigueur de la loi no 2014- 58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles sont mises gratuitement à la disposition, selon le cas, de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent pour la défense contre les inondations et contre la mer, par voie de conventions.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

*La digue n'est pas mise à disposition si son influence hydraulique dépasse le périmètre de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et s'il existe un gestionnaire ».*

En application de l'article L.213-12 du code de l'environnement, ces EPCI pourront déléguer ou transférer, dans les conditions prévues à l'article L.1111-8 du CGCT, tout ou partie des missions relevant de la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations définie au I bis de l'article L.211-7 du présent code.

Les études de dangers (EDD) ne peuvent plus être réalisées à l'échelle des ouvrages mais uniquement à l'échelle des systèmes d'endiguement préalablement définis par le bloc communal/EPCI,

La suppression de l'Examen Technique Complet (ETC) et de la revue de sûreté (RS), tous deux remplacés par un diagnostic approfondi comme partie intégrante des études de dangers ;

L'étude de dangers sera unique pour un système d'endiguement. Elle devra être mise à jour à chaque dépôt d'un dossier d'autorisation ;

Les études de dangers devront déterminer le niveau de protection de la zone protégée sur lequel le gestionnaire s'engagera.

Les systèmes d'endiguement de classe A et B devront faire l'objet d'une demande d'autorisation avant le 31 décembre 2019. A défaut, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, les ouvrages ne seront plus constitutifs d'une digue et l'autorisation dont bénéficiaient ces ouvrages sera réputée caduque.

### **C.8.2 – Etude SOCLE**

Le Préfet des Bouches-du-Rhône et le Préfet du Gard ont sollicité le SYMADREM pour que ce dernier, compte tenu de son périmètre de compétences, qui couvre l'ensemble du Delta du Rhône, puisse porter une démarche analogue. L'étude est divisée en 4 phases :

- 1/ réalisation d'un diagnostic exhaustif du territoire ;
- 2/ définition de scénarii d'organisation pour la gestion du grand cycle de l'eau ;
- 3/ rédaction du SOCLE ;

4/ rédaction des projets de délibération des EPCI, des projets de conventions de délégation, des statuts des structures (hors EPCI) qui exerceront après 2020 des missions GEMAPI.

L'animation de l'étude reposera sur :

- un comité technique réunissant le SYMADREM, les services de l'Etat, les EPCI, l'Agence de l'Eau, le Parc Naturel Régional de Camargue, le Syndicat Mixte de la Camargue Gardoise, le SICAS, les Régions et les Départements concernés ;
- un comité de pilotage élargi.

\* \* \* \* \*

### **AVIS de la (CE) sur le CONTEXTE de l'ENQUETE**

*La (CE) considère que, nonobstant sa complexité et l'enchaînement dense des procédures qui la régissent, le dossier soumis à enquête publique ne souffre pas d'incompatibilité avec les dispositions législatives et réglementaires applicables en la matière.*

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## CHAPITRE III.2 – Le dossier soumis à enquête publique

### ► Composition du dossier

Le dossier d'enquête, au format papier, comprend 11 classeurs et 1 livre. Son contenu est le suivant :

<b>Classeur Pièce 0</b>	Préambule général		<b>Volume 1/1</b>	102 pages
<b>Classeur Pièce 1</b>	Dossier Loi sur l'Eau	Autorisation de travaux	<b>Volume 1/1</b>	393 pages
<b>Classeur Pièce 2</b>	Études d'avant-projet	AVP – Création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire Tarascon/Arles et mesures associées	<b>Volume 1/2</b>	267 pages 20 annexes
<b>Classeur Pièce 2</b>	Études d'avant-projet	AVP – Mesures de ressuyage 53 documents cartographiques	<b>Volume 2/2</b>	145 pages 2 annexes
<b>Classeur Pièce 3</b>	Autorisation système d'endiguement Rive Gauche (hors EDD)	Etude de dangers. Système d'endiguement Rive gauche	<b>Volume 1/1</b>	1 page
		Règlement d'exploitation des ouvrages Rhône – Consignes de surveillance		19 pages
		Plan de gestion des ouvrages en période de crues - Consignes de surveillance		27 pages
<b>Classeur Pièce 3</b>	Autorisation système d'endiguement Rive Gauche : Etude de dangers	Rubrique 0 : Résumé non technique	<b>Volume 1/3</b>	45 pages
		Rubrique 1 : Renseignements administratifs		31 pages
		Rubrique 2 : Objet de l'étude		127 pages
		Rubrique 3A : Analyse fonctionnelle ouvrage et son environnement		379 pages
		Rubrique 3B : Description de la zone protégée		43 pages
		Rubrique 4 : Politique de prévention des accidents majeurs et système de gestion de la sécurité		65 pages
		Rubrique 5 : Identification et caractérisation des potentiels de dangers		12 pages
		Rubrique 6 : Caractérisation des aléas naturels		314 pages
<b>Classeur Pièce 3</b>	Autorisation système d'endiguement Rive Gauche : Etude de dangers	Rubrique 7 : Etude accidentologie, retour d'expérience	<b>Volume 2/3</b>	263 pages
		Rubrique 8A : Identification et caractérisation des risques en termes de probabilité d'occurrence		230 pages
		Rubrique 8B : Identification et caractérisation des risques en termes de probabilité d'occurrence (calculs)		205 pages
		Rubrique 8C : Cinétique d'inondations		241 pages
		Rubrique 8D : Niveaux de protection		29 pages
		Rubrique 9 : Etude de réduction des risques		8 pages
<b>Classeur Pièce 3</b>	Autorisation système d'endiguement Rive Gauche : Etude de dangers	Rubrique 10 : Cartographies	<b>Volume 3/3</b>	
		Cartographie Rubrique 2		7 planches
		Cartographie Rubrique 3		11 planches
		Cartographie Rubrique 6		36 planches
		Cartographie Rubrique 7		22 planches
		Cartographie Rubrique 8 : Etat initial		105 planches
		Cartographie Rubrique 8 : Etat intermédiaire après réalisation de la digue		3 planches
		Cartographie Rubrique 8 : Etat final après réalisation complète du programme de sécurisation		135 planches
Cartographie Rubrique 8 : Sous-zones protégées et niveaux de protection	5 planches			
<b>Classeur Pièce 4</b>	Autorisation système endiguement Digue des Marguilliers	Etude de dangers de la digue des Marguilliers	<b>Volume 1/1</b>	193 pages
		Consignes écrites – Commune de Beaucaire		27 pages
<b>Classeur</b>	Etude de dangers de la rehausse du déversoir de Boulbon		<b>Volume 1/1</b>	181 pages

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

<b>Annexes</b>			
<b>Classeur Pièce 5</b>	Annexe 0 : Arrêtés obtenus pour l'opération	DUP et mise en compatibilité du POS des communes d'Arles et Tarascon	
		Dérogation à l'interdiction de destruction, de perturbation ou de déplacement de spécimens d'espèces végétales et animales protégées et de leurs habitats	
	<b>Annexe 1</b> : Planning prévisionnel de l'opération		
	<b>Annexe 2</b> : Les conventions entre le SYMAREM et :	1) La commune d'ARAMON	
		2) L'Association Dessèchement des Marais d'Arles (ADMA ou ASCO), 1 <sup>ère</sup> convention	
		3) L'Association Dessèchement des Marais d'Arles (ADMA ou ASCO), 2 <sup>nd</sup> e convention	
		4) L'Association Dessèchement des Marais des Baux (ADMB)	
		5) La commune d'Arles	
		6) La commune de Beaucaire	
		7) Le Syndicat Intercommunal du Canal des Alpines Septentrionales (SICAS)	
		8) L'Etat + Réseau Ferré de France - Convention tripartite	
		9) SNCF Réseau - Courrier donnant mandat	
		10) La commune de Tarascon	
		11) Le département des Bouches du Rhône - Projet de convention	
12) La Compagnie Nationale du Rhône (CNR) - Convention d'application n° 6			
<b>Annexe 3</b> : Programme sécurisation	Livre : Programme sécurisation des ouvrages de protection	488 pages	
<b>Annexe 4</b> : Evaluation incidences NATURA 2000	Addendum à l'évaluation incidences NATURA 2000	79 pages	
<b>Annexe 5</b> : Aménagement écologique de la îlône de compensation		51 pages 6 cartes	
<b>Annexe 6</b> : Courriers adressés aux mairies concernant la localisation des puits privés		2 courriers	
<b>Annexe 7</b> : Inventaires faunistiques et floristiques – Etat initial		82 pages	
<b>Annexe 8</b> : Localisation investigations, résultats des analyses sur l'atterrissement et la îlône		6 cartes 13 tableaux	
<b>Annexe 9</b> : PHASE PRO – Etude hydraulique de compatibilité avec l'étude de calage		43 pages	

► Description sommaire des éléments du dossier

*A/ Contexte du projet*

Les grandes crues du Rhône des siècles précédents, et celle de décembre 2003, ont mis en danger les populations des rives droite et gauche du Rhône et ont provoqué des dégâts considérables.

Lors de l'inondation de décembre 2003, la hauteur d'eau atteignait plus de 1 m dans les quartiers de Trébon et Montplaisir en Arles.

Ces catastrophes naturelles appellent des mesures de prévention et de réduction des risques.

La réalisation des ouvrages prévus au Plan Rhône permet, sur le plan environnemental, d'assurer une meilleure protection des populations contre les inondations et les risques induits, tout en préservant les espaces naturels et les possibilités de développement durable.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digués du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

## **B/ Présentation du projet**

### **B.1/ Objectifs**

- construire en rive gauche de Tarascon à Arles, une digue capable de résister à la rupture jusqu'à une crue exceptionnelle de type millénale (14 160 m<sup>3</sup>/s) ;
- contenir une crue équivalente à celle de décembre 2003, de type centennale (11 500 m<sup>3</sup>/s) et permettre au-delà, en sécurité, son expansion en zone inondable ;
- ajuster en conséquence les ouvrages de protection existant en amont, en rive droite et en rive gauche tout en respectant le principe de solidarité amont/aval et rive droite-rive gauche ;
- assurer pour les crues supérieures à celle de décembre 2003, un ressuyage rapide des terres ;
- construire les ouvrages nécessaires dans le respect de l'environnement.

### **B.2/ Volet hydraulique**

La zone à protéger contre les inondations du Rhône se situe sur la rive gauche où se trouvent notamment les agglomérations de Tarascon et Arles, les secteurs industriels et portuaires (SIP) de ces villes et la voie ferrée.

Les opérations envisagées entrent dans le cadre d'un vaste plan de rénovation et de sécurisation du système de protection, le plan Rhône, engagé à la suite d'une succession d'inondations catastrophiques.

L'objectif global est de construire une digue capable de résister à la rupture pour une crue exceptionnelle millénale. Elle va du pont de Tarascon (route D90, PK 269+600) au SIP d'Arles (digue du mas Molin, PK 279). La voie ferrée Tarascon-Arles n'a plus vocation à assurer cette fonction. Elle est maintenant située en zone protégée.

Il est prévu la réalisation de tronçons de hauteurs différentes :

- tronçons de hauteur calée à la cote de danger, niveau atteint par la crue exceptionnelle millénale, plus 50 cm de marge d'erreur ;
- tronçon de hauteur calée pour contenir la crue de 2003, crue centennale. Le tronçon est renforcé pour permettre l'expansion des eaux à des débits supérieurs. Dans ce cas, le débit de référence est celui de la crue historique de mai 1856, 12 500 m<sup>3</sup>/s.

La digue et le remblai ferroviaire constituent, en préalable d'étude environnementale, un obstacle à l'expansion naturelle des crues dans les plaines adjacentes. Les effets sont multiples et il existe une interaction avec les ouvrages existants qui ont artificialisé le fleuve au cours du temps. Le projet propose un nouvel équilibre entre débits de référence, hauteurs de protection des populations et capacités des zones d'expansion de crue. Les effets induits par la construction de la digue font l'objet de mesures d'annulation et de réduction d'impact :

- mise en transparence du remblai ferroviaire ;
- rehaussement des déversoirs de Boulbon et de Comps ;
- rehaussement de la digue d'Aramon ;
- rehaussement de la digue des Marguilliers à Beaucaire avec la création d'un déversoir de sécurité ;
- rehaussement du rideau de palplanches à hauteur de l'usine Fibre-Excellence ;
- suppression de l'atterrissement d'alluvions au droit de l'usine Fibre-Excellence ;
- création d'une lône d'expansion des eaux entre les PK 271 et 274,5. Cette dernière permet aussi de compenser les impacts sur la biodiversité.

L'implantation de la digue est définie après étude de la propagation des inondations historiques, des formations de brèches, de la topographie de la plaine adjacente et de la présence des enjeux.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

Après examen de différentes solutions alternatives, elle est implantée parallèlement au remblai ferroviaire, sur son côté ouest, à une distance de 10 à 15 m, mesurée à la base.

Les ouvrages hydrauliques traversant la voie ferrée sont régulièrement répartis sur un linéaire de 5 km, au droit du tronçon déversant.

Des réalisations complémentaires ont pour but d'améliorer l'écoulement des eaux de crue dans la plaine de Trébon (ressuyage de la plaine) et de rétablir le niveau de sécurité des digues existantes au nord et à l'est d'Arles :

→ Amélioration du ressuyage de la plaine

- Création d'un linéaire en siphon de 300 m pour le canal des Alpines, car il constitue localement un obstacle à l'écoulement naturel des eaux ;

- Recalibrage d'un fossé *ouest-est*, situé entre le canal des Alpines et le Vigueirat à la limite des communes de Tarascon et Arles, pour favoriser les transferts d'eau dans un secteur bien drainé ;

- Création d'un siphon de transfert sous le Vigueirat et d'un canal d'évacuation, de 470 m de long, vers le canal de la vidange.

→ Sécurisation des digues d'Arles-est

- confortement et recalage altimétrique, à la cote millénale + 20 cm, de la digue rive droite du Vigueirat (de la digue nord à la RN113) et de la digue rive gauche (de la RD453 à la RN113) ;

- rehaussement des berges du tronc commun du canal de la vallée des Beaux entre la RN570 et la RN113.

**B.3/ Volet environnemental : qualité des eaux, biodiversité à l'état initial**

**B.3.1/ Qualité des eaux**

Bien que l'état écologique de l'eau du Rhône relève d'une classe « **bon état à très bon état** », son état chimique est plutôt mauvais du fait de la présence de micropolluants.

Ces derniers se retrouvent dans l'atterrissement au droit de l'usine Fibres-Excellence. Les sédiments ne pourraient donc pas être restitués au fleuve à l'issue des travaux, mais ils peuvent cependant être utilisés pour construire la digue.

Les usages de l'eau du Rhône concernent l'Alimentation en Eau Potable (AEP) et l'agriculture. Les propriétaires du secteur prélèvent l'eau de la nappe alluviale. Un usage en alimentation humaine n'est pas exclu.

L'usine Fibres-Excellence possède, au niveau de l'atterrissement, une station de pompage des eaux ainsi qu'un émissaire d'eau traitée.

**B.3.2/ Biodiversité**

Le périmètre-projet étant très anthropisé, il subsiste peu d'espace à vocation naturelle. Parmi eux, la ripisylve du Rhône constituée de peupleraies blanches, l'atterrissement au droit de l'usine Fibres-Excellence, le canal des Alpines, abritent des espèces animales et végétales protégées.

Le périmètre, faisant partie du Site d'Importance Communautaire (SIC) n° FR 9301590 « *le Rhône aval* », se trouve intégré au réseau NATURA 2000 des sites naturels européens ayant une grande valeur patrimoniale. Le suivi écologique du secteur est également effectué dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Écologique et de la trame bleue du Rhône. Cette dernière garantit un axe de circulation et d'échange incontournable pour les espèces résidant dans les départements limitrophes.

Un certain nombre d'espèces d'intérêt régional et national sont présentes sur les sites concernés. Elles apparaissent potentiellement menacées par la création de la digue et des ouvrages complémentaires.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

→ Espèces floristiques :

- nivéole d'été dans le secteur du remblai ferroviaire ;
- alpiste mineur dans le secteur de l'atterrissement Fibre Excellence ;
- nénuphar jaune dans le secteur des roubines du Vigueirat.

→ Espèces faunistiques :

- castor d'Europe dans le secteur de l'atterrissement Fibre Excellence ;
- rollier d'Europe dans le même secteur ;
- couleuvre d'Esculape à l'extrémité nord de la digue ;
- diane au niveau du canal des Alpines et des fossés de la plaine de Trébon ;
- éphippigère carénée à l'extrémité sud de la digue.

### **B.3.3/ Volet étude de dangers (EDD)**

#### **a/ Objet**

L'EDD regroupe les éléments qui permettent de définir le niveau de protection de la zone d'étude : hauteur maximale atteinte par la crue et débordement contrôlé sur le linéaire déversant de la digue.

Elle définit la probabilité d'occurrence des crues correspondant aux différents niveaux de protection assurés. Elle démontre que les ouvrages sont adaptés à la protection annoncée et qu'il en va de même de leur entretien et de leur surveillance.

L'EDD est globale. Elle couvre le delta, du barrage de Vallabrègues à la mer, et prend en compte l'ensemble du système d'endiguement à l'état final.

Le territoire concerné est de 319 km<sup>2</sup>, d'altitude comprise entre 3 et 12 m NGF et comprend une population de 57 000 personnes.

Pour mémoire, le débit moyen du Rhône est de 1 690 m<sup>3</sup>/s et son débit d'étiage de 670 m<sup>3</sup>/s.

#### **b/ Méthodologie**

L'EDD est effectuée par modélisation de la propagation des crues. Les caractéristiques de l'aléa naturel sont les débits atteints dans le Rhône en amont et en aval de la diffluence, les volumes déversés dans les brèches, les hauteurs d'eau atteintes aux différentes stations limnométriques et celles atteintes dans la plaine.

L'étude de dangers prend en compte les désordres qui peuvent apparaître dans le système d'endiguement (brèche, surverse, vanne défaillante), la morphologie du lit du fleuve et l'anthropisation. Le fleuve a en effet connu, depuis 150 ans, une évolution morphologique due à l'aménagement des digues, à la réalisation d'épis et à la construction des barrages.

Dans le secteur du projet, les digues protégeant les trémies du remblai ferroviaire, du mas Tessier et des Ségonnaux, se sont rompues en 2003 et ont laissé passer 17 Mm<sup>3</sup>. Des modélisations sont effectuées pour prendre en compte différents scénarios :

- les scénarios E 101 à E 109 et EI 10 à EI 14 concernent le fonctionnement du système de protection à l'état initial, inondation de 2003 de débit 11500 m<sup>3</sup>/s. Le terme de « *crue de calage* » est utilisé dans ce cadre ;

- EF 01 à EF 06 concernent le fonctionnement du système d'endiguement proposé à l'état final, pour un débit de 12500 m<sup>3</sup>/s (crue historique de mai 1856) ;

- EF 07 et EF08, fonctionnement à l'état final, pour la crue exceptionnelle de 14160 m<sup>3</sup>/s ;

- EF 09 et EF 10, à l'état final, simulation des débordements sur les digues non déversantes.

Les débits correspondants sont de 15 500 et 17 000 m<sup>3</sup>/s de période de retour 2 000 et 7 000 ans ;

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

- EF11 à EF 18 concernent, à l'état final, le fonctionnement hydraulique des plaines de Boulbon, du canal du Vigueirat, le fonctionnement des ouvrages en situation dégradée (brèches) et la prise en compte de futurs aménagements routiers.

Les différents risques de rupture, tels que l'érosion interne, sont évalués en termes de probabilité d'occurrence. Ainsi, pour le remblai ferroviaire en état initial, l'apparition de brèches est très probable à partir de 9 500 m<sup>3</sup>/s inférieur au débit-projet.

Le niveau de sécurité des personnes, leurs possibilités de déplacement en fonction de la hauteur d'eau atteinte sont également déterminés.

*c/ Résultats : Définition des cotes de sécurisation*

Le niveau de protection et la probabilité d'occurrence en projet sont exprimés sous forme de côtes et de périodes de retour.

La cote de protection des populations correspond au débit historique de décembre 2003 : 11 500 m<sup>3</sup>/s + ou - 5%.

La crue de 2003 présente une probabilité de retour de 100 ans. Le débit dans les brèches, 1 070 m<sup>3</sup>/s, est pris en compte dans les différents scénarii.

Le débit de la crue historique de mai 1856, 12 500 m<sup>3</sup>/s, est pris pour référence dans le dimensionnement du tronçon sécurisé de déversement.

La cote de sûreté correspond à un débit théorique, exceptionnel, de période de retour 1 000 ans. Le débit millénal est de 14 160 m<sup>3</sup>/s. De façon pratique, la digue est définie pour résister à la rupture et ne pas déborder à un tel débit.

La cote de danger est égale, pour le débit millénal de 14 160 m<sup>3</sup>/s, à la cote de sûreté + 50 cm.

*d/ Politique de prévention des accidents majeurs et système de gestion de la sécurité*

La prévision de crue est assurée par le Service de Prévision des Crues du Grand Delta (SPC GD) connu sous le nom de VIGICRUES – <http://www.vigicrues.gouv.fr/>.

Le SYMADREM a mis en place un Plan de Gestion des Ouvrages en Période de Crues (PGOPC).

Les digues font l'objet d'un plan de surveillance. Les seuils d'alerte et les mesures à prendre sont définis en fonction du débit atteint à la station de Beaucaire -Tarascon.

\* \* \* \* \*

**AVIS de la (CE) sur le DOSSIER SOUMIS à ENQUETE PUBLIQUE**

*La (CE) ne peut que constater le volume considérable du dossier soumis à enquête publique, état qui pour le moins est de nature à décourager les moins obstinés ou entrepreneurs, que l'on se penche sur sa version « papier » ou sur sa version dématérialisée.*

*Son contenu, débordant d'informations techniques et environnementales, d'analyses probabilistes, n'est pas d'une lecture aisée pour le commun des mortels, et le Résumé Non Technique (RNT), malgré sa qualité, reste encore relativement abscons pour bon nombre.*

*Nonobstant, la (CE) précise que le dossier respecte les dispositions légales et réglementaires qui régissent son élaboration et son contenu.*

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## TITRE IV – AVIS de la COMMISSION D'ENQUETE sur les OBSERVATIONS de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE) et les REPONSES du SYMADREM

Dans son avis délibéré n° 2017-50 du 13 septembre 2017 (**ANNEXE 13**), l'(AE) rappelle les dispositions de la loi qui stipulent que les projets soumis à étude d'impact lui sont communiqués pour avis (article L222-1-1 du code de l'environnement).

Elle précise que le préfet des Bouches-du-Rhône et l'Agence Régionale de Santé (ARS) ont été consultés et leurs réponses prises en compte (article R122-7).

Elle indique que son avis vise à améliorer la conception du projet et à faciliter l'information du public (article L222-1-1). En introduction, l'(AE) rappelle les enjeux environnementaux du projet et ses principales recommandations :

### Enjeux

- la réduction du lit majeur actif du Rhône par l'implantation de la digue ;
- la modification des écoulements hydrauliques en période de crue en particulier celle de la vitesse de l'eau au pied du remblai ferroviaire ;
- les espèces protégées affectées par le projet, notamment la nivéole d'été, et les conditions de fonctionnement écologiques de la future île ;
- la coupure des continuités écologiques due à l'accroissement des emprises des différents ouvrages (80 à 100 m pour la digue, le remblai ferroviaire et les pistes de service) ;
- la qualité des matériaux extraits de l'atterrissement de Fibres-Excellence ;
- l'impact sédimentaire dû à l'extraction de cet atterrissement ;
- la présence d'une décharge sauvage et les différents travaux qui la concernent.

### Recommandations

- apporter un complément d'information sur la vitesse d'écoulement des eaux entre digue et remblai ferroviaire afin de vérifier l'absence de risque de sape par érosion de leur base ;
- établir un état de vulnérabilité des habitations concernées par les crues de références en termes de hauteur d'eau et de vitesse d'écoulement.
- expliquer les raisons qui ont conduit à écarter le projet alternatif « renforcement du remblai ferroviaire et organisation de sa surverse centennale », particulièrement au regard des impacts sur l'environnement.
- indiquer comment seront prises en compte les indications de cet avis et du précédent.

L'(AE) développe ensuite son avis de la façon suivante (les réponses numérotées du SYMADREM et l'avis de la commission d'enquête sont indiqués dans le corps du texte) :

### **I – Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux**

#### **I.1 – Contexte et programme de rattachement du projet**

Après avoir rappelé les objectifs du plan Rhône, l'(AE) note que le lien entre les travaux de la rive gauche (digue du Rhône) et ceux de la rive droite (digue des Marguilliers à Beaucaire), objet de la même demande d'autorisation, n'est pas clairement expliqué.

L'(AE) fait également remarquer que le projet est composé d'un assemblage assez complexe de quatre catégories de travaux.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

<b>1</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>L'(AE) renouvelle sa recommandation, déjà formulée dans son avis antérieur, d'intégrer au dossier une description synthétique des différents systèmes concernés par le projet et de ne pas limiter l'étude au seul secteur de la digue du Trébon.</i></p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Une description synthétique des deux systèmes d'endiguement concernés par le projet (Rive Gauche et Marguilliers) figure déjà dans le document, pièce 0 - § 4.3 p.64-80.</p> <p>Cette présentation est complétée par les éléments suivants :</p> <p>Ajout du § 4.3.1 – Contexte général</p> <p>Le « <i>Delta du Rhône</i> » est constitué de trois systèmes d'endiguement, considérées comme hydrauliquement liés : [...] Les communes d'Aramon, Comps, Montfrin, Théziers étant potentiellement impactées par les travaux prévus dans la demande d'autorisation, le SYMADREM a construit une programmation et un phasage des opérations prévues dans le programme de sécurisation des ouvrages de protection contre les crues du Rhône du Barrage de Vallabrègues à la Mer et un panel de mesures, de manière à ce que les travaux objet de la demande d'autorisation n'aient aucun impact sur ces communes jusqu'à la crue exceptionnelle du Rhône.</p> <p>La commune de Beaucaire et plus particulièrement le quartier des Marguilliers est directement bénéficiaire des travaux de rehaussement de la digue des Marguilliers. La commune étant potentiellement impactée par les travaux prévus dans la demande d'autorisation, le SYMADREM a construit une programmation et un phasage des opérations prévues dans le programme de sécurisation des ouvrages de protection contre les crues du Rhône du Barrage de Vallabrègues à la Mer et un panel de mesures, de manière à ce que les travaux objet de la demande d'autorisation n'aient aucun impact sur ce quartier, jusqu'à la crue exceptionnelle du Rhône.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Les différentes zones protégées en rive gauche du Rhône sont complètement définies en ce qui concerne la situation géographique et les cotes de protection. Deux référentiels concernant les hauteurs d'eau atteintes par le Rhône en période de crue sont utilisés conjointement dans les modélisations. Le 1<sup>er</sup> conduit à la courbe de calage de CNR-Ingénierie et le 2<sup>nd</sup> à la courbe de tarage du SYMADREM. Cette dernière intègre le débit des brèches.</p> <p>Les cotes de hauteur d'eau qui en résultent (12,65 m NGF au lieu de 12,01 m NGF) sont relatives à l'état final du plan Rhône et sont donc plus cohérentes pour fixer les cotes de protection.</p> <p>Les villes autres que Aramon, Arles, Beaucaire, Boulbon, Comps, Fontvieille et Tarascon, où les ouvrages sont construits ou modifiés, font partie des zones protégées dans le plan Rhône et sont présentées comme étant bénéficiaires ou non impactées par les travaux. Pour autant le niveau de risque et la protection dont elles bénéficient ne sont pas décrits.</p> <p><b><i>La (CE) estime que le niveau de risque et de protection doit être fourni par le maître d'ouvrage aux communes (adhérentes au SYMADREM) non impactées par les travaux.</i></b></p>
----------	--

## I.2 – Présentation du projet et des aménagements projetés

### I.2.1 – Travaux principaux de protection contre la crue du Rhône

L'(AE) rappelle les fonctions complémentaires de surverse de la digue et de transparence du remblai ferroviaire qui permettent de mobiliser la plaine du Trébon en tant que zone d'expansion de crues. Elle note que l'espace existant entre les 2 ouvrages est soumis à la vitesse de passage de l'eau et que les pylônes électriques qui sont implantés à cet endroit sont maintenus malgré les recommandations du bureau d'étude ARTELIA. L'(AE) a été informée oralement qu'un socle en béton protégera ces pylônes).

<b>2</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>L'(AE) recommande d'apporter un complément d'information sur les caractéristiques de l'écoulement entre les 2 ouvrages et sur les dispositions qui permettent d'éviter l'érosion à leur base.</i></p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Les éléments de précision demandés sont ajoutés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexe 3 (Synthèse de l'étude hydraulique) du présent mémoire en réponse ;</li> <li>• Pièce 1 : § 2.4.2.1 p.71-72 ;</li> <li>• Pièce 5 : annexe 12 (Synthèse de l'étude hydraulique).</li> </ul> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte.</p>
----------	---

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

### I.2.2 – Mesures associées de réduction d'impact hydraulique

En ce qui concerne les mesures associées de réduction d'impact hydraulique, l'(AE) note que la création de la lône permet de reconstituer, sans toucher à la ripisylve, des milieux humides écologiquement intéressants.

Sans faire de recommandations formelles, l'(AE) souligne les incertitudes suivantes qui nuisent à une bonne compréhension du dossier :

<b>3</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>La suppression de l'atterrissement fait-elle partie d'un projet ultérieur de rehausse des SIP ou de la présente demande d'autorisation de travaux ?</i></p> <p><i>La suppression de l'épi, qui implique le déplacement des stations de pompage et de rejet de Fibres-Excellence, fait-il partie de la présente demande d'autorisation de travaux ou d'une opération ultérieure ?</i></p> <p><i>Le bilan en terme de capacité d'expansion de crue sur l'opération envisagée est négatif : 2,23 Mm<sup>3</sup> occupés par la digue et l'ancienne décharge et 1,17 Mm<sup>3</sup> recouverts par la suppression de l'atterrissement (0,6 Mm<sup>3</sup>) et la création de la lône (0,5 7Mm<sup>3</sup>).</i></p> <p><i>Ce type de bilan ne devient positif que si l'on considère l'ensemble des opérations du schéma directeur. Le dossier évoque, à ce sujet, l'élargissement du vieux Rhône en aval du barrage de Vallabrègues (450 000 m<sup>3</sup>) et le décaissement de l'île du Comté (1,5 Mm<sup>3</sup>).</i></p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>La contradiction évoquée n'est présente qu'à un endroit du dossier et est due uniquement à un mot manquant, en l'occurrence le mot « épi ».</p> <p>Les travaux de suppression de l'atterrissement devant l'usine Fibres-Excellence font partie intégrante des travaux objets du présent dossier.</p> <p>A contrario, les travaux de suppression de l'épi aval de l'atterrissement seront réalisés ultérieurement dans le cadre de l'opération de rehausse des SIP de Beaucaire et Tarascon.</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>La (CE) note que le projet n'est pas défini en ce qui concerne le déplacement des stations de pompage et de rejet de Fibres Excellence.</p> <p>La partie de l'atterrissement qui reste en place risque de perturber le débit du fleuve et ne permet pas de compenser comme prévu l'emprise de la digue dans le ségonnal. L'usine est par ailleurs protégée à la cote millénale par un rideau de palplanches et par un endiguement (PK R 269,6 à PK R 270,750).</p> <p>Le maître d'ouvrage doit préciser si l'élargissement du vieux Rhône en aval du barrage de Vallabrègues et le décaissement de l'île du Comté font partie du bilan des capacités d'expansion de crue du projet.</p> <p><b><i>La (CE) recommande que le déplacement des installations techniques de Fibres-Excellence soit partie intégrante de l'autorisation de travaux.</i></b></p>

Concernant les opérations prévues en rive droite, rehausse du déversoir de Comps, de la digue d'Aramon, de la digue des Marguilliers et de son déversoir ainsi que du déversoir de Boulbon en rive gauche, l'(AE) observe que :

<b>4.A</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>Les fiches techniques des 2 premiers ouvrages mentionnés ci-dessus font défaut dans le dossier.</i></p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Observation non examinée.</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Numérotation 4.A attribuée par la (CE). Voir l'observation n° 8.</p>

Les explications fournies oralement font état d'une mobilisation différente des zones d'expansion de crues concernées sans que cela ne modifie l'équilibre entre la rive droite et la rive gauche.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

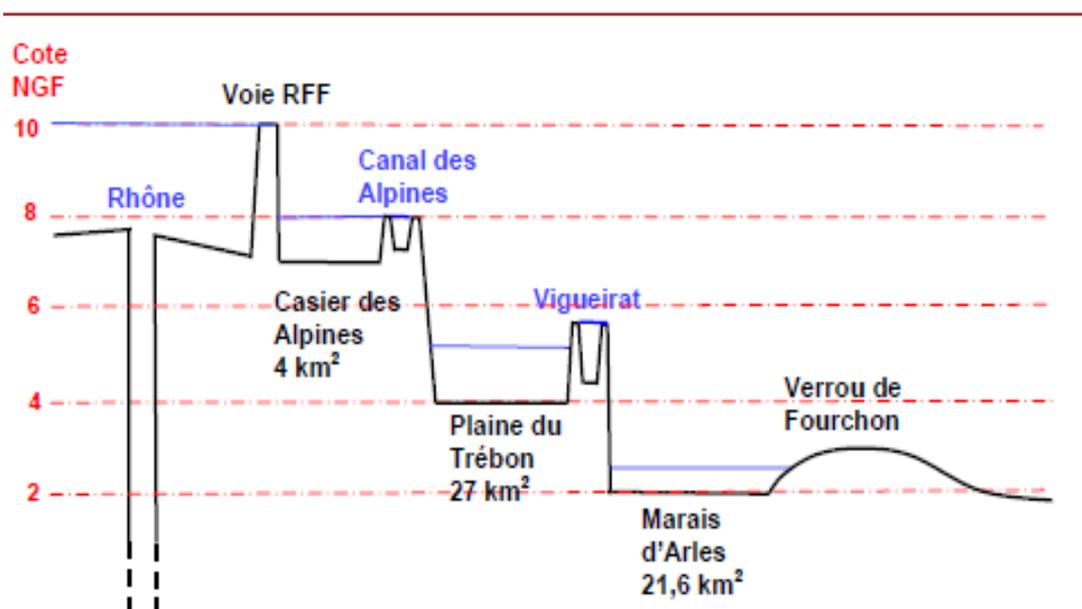
<b>4.B</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p>Le dossier pourrait utilement intégrer un bref développement permettant de mieux comprendre les raisons qui conduisent à modifier les ouvrages en question (10,85 m NGF pour le déversoir de Boulbon, crue vingtennale et 14 m NGF pour le déversoir des Marguilliers, crue centennale).</p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Les précisions suivantes sont ajoutées au dossier :</p> <p>Le rehaussement du déversoir de Boulbon et de la digue des Marguilliers font partie des mesures définies de manière à annuler l'impact hydraulique lié à l'empiètement dans le ségonnal de la digue à créer entre Tarascon et Arles et de manière à harmoniser les niveaux de protection au droit des communes d'Aramon et de Comps et du quartier des Marguilliers à Beaucaire avec les niveaux de protection entre Beaucaire et Arles. La protection de la plaine de Boulbon vis-à-vis de la crue centennale n'a pas pu être atteinte compte tenu de l'impact qu'aurait eu une rehausse conséquente du déversoir de Boulbon sur les niveaux d'eau en aval de Beaucaire/Tarascon.</p> <p>Le rehaussement du déversoir de Boulbon a été limité à 40 cm. Ce nouveau calage du déversoir à la cote 10,85 m NGF permet une mobilisation plus tardive de la zone d'expansion de crue de Boulbon et un écrêtement des crues du Rhône en aval de Beaucaire/Tarascon, écrêtement qui permet d'annuler partiellement pour les crues cinquantenales et centennales l'impact du à l'empiètement dans le ségonnal de la digue à créer entre Tarascon et Arles.</p> <p>Ces éléments sont ajoutés dans le dossier pièce 1 - § 2.5.1.3 p.104.</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>La commission constate que l'emprise d'un remblai supplémentaire dans le ségonnal a modifié l'équilibre hydraulique de la protection définie dans le plan Rhône. En plus des conséquences en rive droite, l'objectif de protection centennale n'est atteint qu'en sollicitant plus longtemps la zone d'expansion de crue de la plaine de Boulbon.</p> <p>La <b>(CE)</b> estime que le compromis trouvé dans une rehausse du déversoir à la cote de 10,85 m NGF satisfait l'objectif de protection globale fixé dans le plan Rhône.</p>

### I.2.3 – Aménagements complémentaires de sécurisation

L'(AE) note qu'ils permettront d'éviter (sans autre précision) l'inondation en Arles des quartiers des Alyscamps, Fourchon et Barriol.

I.2.4 – Mesures de ressuyage de la plaine du Trébon pour les crues de période de retour supérieure à 100 ans

Elles sont examinées par l'(AE) qui rappelle leur nécessité (structure altimétrique du fleuve en « toit »), en s'appuyant sur le document suivant :



Elles comprennent :

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

- la mise en transparence hydraulique du canal des Alpines ;
- la création d'un fossé de drainage ouest-est de 3 km de long ;
- la mise en place d'un siphon, sous le Vigueirat, pour collecter les eaux du fossé et les conduire par un nouveau canal de 470 m au canal de la vidange.

L'(AE) indique que :

<b>5.A</b>	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Les éléments de modélisation hydraulique disponibles ne permettent pas d'identifier la contribution propre à chaque aménagement.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Observation non examinée.
<b>5.B</b>	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Numérotation 5.A attribuée par la commission d'enquête. Les aménagements de ressuyage de la plaine font partie de la compensation à l'emprise de la digue dans le champ d'expansion des crues. <i>Le manque de précision sur les volumes évacués par chaque aménagement ne permet pas de constater que l'objectif global de ressuyage est atteint.</i>
	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>L'incohérence dans la description du siphon du canal des Alpines (mise en siphon sur 300 m / canal à démolir, mise en place de 30 siphons) doit être rectifiée. Le SYMADREM a reconnu oralement une imprécision concernant le graphique associé.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	La figure correspondant à la solution retenue (mise en siphon du canal sur un linéaire de 300 m) a remplacé la figure précédente qui correspondait à une solution étudiée et finalement écartée, dans la fiche technique ouvrage : • Pièce 0 : § 4.2.5 p.57      • Pièce 1 : § 2.5.2 p.127
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte. Voir aussi la remarque précédente concernant la contribution de chaque ouvrage au ressuyage de la plaine.

L'(AE) signale par ailleurs que les maîtres d'ouvrage ont indiqué oralement le coût des travaux de ressuyage : 156 M€ dont 76 M€ pour la partie sous maîtrise d'ouvrage SYMADREM, et 80 M€ pour la partie sous maîtrise d'ouvrage SNCF-Réseau.

### 1.3 – Analyse formelle du dossier fourni

L'(AE) estime que l'appréhension du dossier à partir du résumé non technique (RNT), par faute de renvois aux pièces complémentaires, addendum et annexes, est particulièrement difficile et prend un temps excessif.

<b>6</b>	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Elle recommande d'intégrer les addendum dans le corps du dossier, d'ajouter dans la pièce 1, des renvois aux parties explicatives (pièces 2 à 5 et annexes) et de citer systématiquement les graphiques et figures utilisés.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Ont été ajoutés dans le corps du dossier (pièces 0 et 1) : - Les addendum qui avaient été transmis en volumes séparés à l'AE CGEDD ; - Des renvois aux autres pièces du dossier (pièce 2 (AVP digue et mesures de ressuyage) et pièce 5 (annexes)) ; - Le sourçage complémentaire des figures et tableaux présentés. A l'exception du sourçage, les autres ajouts sont matérialisés en rouge dans le corps de texte.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.

L'(AE) note que la localisation sur carte de certains aménagements est imprécise, peu lisible, parfois manquante (exemple : contre canal du Vigueirat).

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

7	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Elle recommande l'ajout, au RNT et à la pièce 1, de cartes localisant l'ensemble des aménagements faisant partie du projet, à une échelle permettant une lecture aisée.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	La carte localisant l'ensemble des aménagements faisant partie du projet est déjà présente à de nombreux endroits dans le dossier, et a également été ajoutée en complément : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pièce 0 : § 4.1.4.1 p.28 et § 4.2.4 p.36 ;      • Pièce 1 : § 1.1 p.5 et § 2.5.1.5 p.105 et § 3.2.1.1 p.138 ;</li> <li>• Pièce 5 – annexe 3 (programme de sécurisation).</li> </ul>
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.

La contradiction entre zone d'études et zone relative au système global d'endiguement, déjà signalée, aboutit au fait que les rehausses des ouvrages de Comps et d'Aramon ne sont pas évoquées dans les fiches techniques.

8	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	L'(AE) recommande qu'une fiche technique d'ouvrage soit ajoutée aux pièces 0 et 1 portant sur les travaux de rehausse de la digue d'Aramon et du déversoir de Comps.
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Les deux fiches techniques ouvrages ont été intégrées : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pièce 0 : § 4.2.5 p.48-49 ;      • Pièce 1 : § 2.5.2 p.118-119.</li> </ul>
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.

L'ajout des hauteurs d'eau atteintes par les crues historiques aux caractéristiques des ouvrages, serait utile.

9	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	L'(AE) recommande d'intégrer aux tableaux du § 4.1.1 du RNT et au § 3.2.2.5.2 de la pièce 1, une correspondance en côtes NGF avec les principales crues référencées.

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## 9 SYNTHÈSE de la REPONSE du SYMADREM

Tableau du 4.1.1 du RNT

Evènement type	Débit de pointe (m <sup>3</sup> /s) à Beaucaire / Tarascon	Période de retour (ans)	Probabilité de dépassement (en %) sur les n prochaines années		Cote modélisée*
			100 ans	10 ans	
Décembre 2003	11 500 (± 5%)	100	63	10	11,33 m NGF
Mai 1856	12 500	250	33	4	11,68 m NGF
Crue Exceptionnelle	14 160	1000	10	1	12,01 m NGF

Tableau du 3.2.2.5.2 de la pièce 1

Période de retour	Débit de pointe (m <sup>3</sup> /s)	Intervalle de confiance à 80 % (m <sup>3</sup> /s)		Cote modélisée*
		Borne inférieure	Borne supérieure	
2 ans	6 060	5 860	6 290	
5 ans	7 460	7 150	7 870	
10 ans	8 390	7 970	8 950	9,94 m NGF
50 ans	10 440	9 760	11 350	10,73 m NGF
100 ans	11 300	10 510	12 370	11,33 m NGF
500 ans	13 300	12 250	14 720	
1000 ans	14 160	13 000	15 730	12,02 m NGF

Débits de pointe à Tarascon et périodes de retour associées

Période de retour	Débit de pointe (m <sup>3</sup> /s)	Cote modélisée*
10 ans	8 390	9,94 m NGF
20 ans	9 300	10,36 m NGF
30 ans	9 800	
40 ans	10 200	
50 ans	10 440	10,73 m NGF

Les précisions suivantes sont ajoutées au dossier :

Les débits en tête de delta sont estimés à partir de la courbe de tarage de Beaucaire/Tarascon en vigueur depuis le 7 décembre 2003.

Cette courbe de tarage comme indiqué dans le fichier du SPC « ancien et nouveau CT Tarascon modDB\_V2.xls » du 7 août 2006 n'est pas valable pour les niveaux supérieurs à 11,5 m NGF, compte tenu du fait que les surverses occasionnées entre Beaucaire et Arles en rives droite et gauche du Rhône ont pour effet de contrôler les niveaux au droit de la station.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

<b>9</b>	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM (suite et fin)</b></p> <p>Cette valeur extrapolée de la relation Q(H) avant déversement massif entre Beaucaire et Arles ne tient pas compte du plafonnement de la ligne d'eau du au déversement massif entre Beaucaire et Arles, qui lui est pris en compte dans le modèle de l'étude de calage et donne une cote d'environ 12,05 m NGF dans l'état initial et 12,01 m NGF dans l'état après travaux. Il est donc indispensable de modifier la courbe de tarage en vigueur pour les débits supérieurs à 11 500 m<sup>3</sup>/s pour tenir compte du fonctionnement hydraulique (actuel ou projeté) entre Beaucaire et Arles.</p> <p>De la même façon, on constate des écarts notables entre la courbe de tarage et les résultats de la modélisation CNR (en dehors de la fourchette de précision des débits de <math>\pm 5\%</math>) pour les débits de pointe inférieurs à 9 500 m<sup>3</sup>/s ; cet écart étant dû au fait le modèle a été calé sur la seule crue de décembre 2003.</p> <p>Ces éléments ont été insérés : • Pièce 0 : § 4.1.1 p.21 ; • Pièce 1 : § 3.2.2.5.2 p.158-159.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p><i>La correspondance entre débits et hauteurs d'eau atteintes ainsi que les incertitudes de calcul sont indiquées. Dont acte.</i></p> <p>Au sujet de la courbe de tarage des débits prise en compte pour définir les côtes de protection et de sûreté : voir aussi notre avis à la réponse MO n°1 concernant la différence entre les 2 référentiels de données hydrauliques.</p>
----------	--

Certaines parties du dossier sont anciennes, voire obsolètes. Par exemple des données permettant de caractériser l'état initial des milieux aquatiques remontent au début des années 2000 (§ 3.2.3.1.4 et § 3.2.3.3 de la pièce 1).

<b>10</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>L'(AE) recommande de mettre à jour ces passages ou, si leur apport n'est pas jugé utile, de les supprimer.</i></p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Le chapitre sur le SRCE a été mis à jour : Pièce 1 : § 3.2.3.1.4 p.196, § 3.5.2.1.2 p.357 ; Les données anciennes du chapitre sur l'état initial des milieux aquatiques ont été supprimées : Pièce 1 : § 3.2.3.3.1 p.202</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>L'étude de la société Ecosphère sur la biodiversité est datée d'août 2014. La (CE) estime que les mesures proposées restent valables, aucune modification majeure de l'écosystème n'étant, à sa connaissance, intervenue depuis cette date.</p>
-----------	--

#### I.4 – Procédures relatives au projet

L'(AE) donne l'historique des procédures qui se sont succédées, dont une demande de dérogation pour destruction d'habitat d'espèces protégées. Elle note que la compatibilité du projet avec le nouveau SDAGE du 21/12/2015 a été mise à jour, et que le SYMADREM a fait part de son espoir de conclure à l'amiable les acquisitions foncières nécessaires au projet.

<b>11.A</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>Le projet devrait faire l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement. La compatibilité du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) arrêté par le Préfet de région le 24/11/2014 n'est pas mise à jour.</i></p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Observation non examinée</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Numérotation 11A attribuée par la commission d'enquête. Les mesures de compensation au défrichement sont détaillées à l'observation n° 16-17.</p> <p>La compatibilité du projet avec le SRCE est analysée de façon succincte dans le dossier.</p> <p><b><i>La (CE) recommande de prendre en compte toutes les orientations du SRCE du 24/11/2014.</i></b></p>
-------------	---

#### I.5 – Principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE

Les enjeux environnementaux du projet sont rappelés. Ils demeurent inchangés par rapport au précédent avis.

- réduction apportée au lit majeur actif du Rhône et compensation des effets sur l'écoulement des crues ;

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

- modification des vitesses d'écoulement en situation de crue ;
- atteinte aux espèces protégées et fonctionnement écologique de la lône de compensation ;
- effet de coupure des continuités écologiques accru par les emprises jumelées des différents ouvrages (80 à 100 m) ;
- qualité des matériaux extrait de l'atterrissement de Fibres-Excellence ;
- impact sédimentaire de l'enlèvement de l'atterrissement de Fibres-Excellence ;
- conditions de dépôt des matériaux prélevés dans la décharge sauvage devant tenir compte de la réhabilitation d'une installation de stockage de déchets, des enjeux paysagers et de la réduction du champ d'inondation (prescription du SDAGE).

## II – Analyse de l'étude d'impact

L'avis 2015-47 faisait remarquer que les aménagements de la rive droite n'étaient pas traités avec le même niveau de détail que ceux de l'aire d'étude immédiate (ségonnal rive gauche). Le présent dossier justifie ce fait, en s'appuyant sur les conclusions d'un expert géologue, par l'absence d'aménagement ayant un impact environnemental.

<b>11.B</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p>L'(AE) recommande de référencer le rapport d'étude de l'expert écologue sur les enjeux environnementaux hors de l'aire d'étude immédiate et de le joindre au dossier d'enquête publique.</p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>La précision suivante est apportée au dossier : la visite, réalisée par un expert écologue (société Ecosphère), des digues à rehausser (Marguilliers, Aramon, Boulbon, Comps) a permis de montrer l'absence de sensibilité et d'enjeux écologiques sur ces secteurs. En conséquence, l'expert écologue n'a pas jugé nécessaire d'initier une prospection, sachant qu'il n'y avait pas d'enjeu recensé.</p> <p>L'étude faune/flore complète est présentée en pièce 5 - annexe 7. Elle montre bien en page 11 que le fossé est-ouest, retenu par le SYMADREM dans le cadre des mesures de ressuyage, a bien fait l'objet d'une prospection de terrain en 2014, dont les résultats ont été repris dans l'étude faune/flore annexée. Cette précision est ajoutée au dossier pièce 1 - § 3.2.1.2 p.139.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>La (CE) constate que les périmètres d'étude de la biodiversité ne comprennent pas la rive droite du Rhône également concernée par des travaux et que l'étude du secteur de la digue date en fait de 2012. (voir aussi la réponse MO et notre avis en n°10).</p> <p>Compte tenu de la faible emprise des travaux en rive droite et de leur localisation, la (CE) estime qu'il est peu probable qu'une espèce de la biodiversité soit menacée.</p> <p>L'(AE) considère que les études portant sur les zones humides de la plaine de Trébon, datant de 2013 et 2014, restent valables compte tenu de l'absence de modification majeure de l'écosystème local depuis lors. La (CE) prend acte de la mise à jour Natura 2000 effectuée par SNCF Réseau.</p> <p><b>La (CE) recommande que le compte-rendu de la visite effectuée par l'expert écologue soit intégré au dossier.</b></p>
-------------	---

### II.1 – Appréciation globale des impacts du programme

L'(AE) souligne que les impacts seront relativement modérés.

### II.2 – Analyse de l'état initial

#### II.2.1 – Risque d'inondation et de rupture de digue

L'état de vulnérabilité des habitations concernées par les inondations reste peu développé (remarque également formulée par la DREAL-ARA, voir l'addendum en rubrique 3d de l'EDD). L'(AE) note une absence de synthèse de l'état de vulnérabilité des habitations (hauteur d'eau atteinte, vitesse d'écoulement, présence éventuelle d'un étage).

<b>12</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p>L'(AE) recommande d'établir une synthèse de l'état de vulnérabilité des habitations concernées par les crues en termes de hauteur d'eau et de vitesse d'écoulement pour les crues de référence.</p>
-----------	--

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

**12 SYNTHÈSE de la REPONSE du SYMADREM**

Cette synthèse figure déjà le dossier pièce 0 - § 4.5.1.3.2 p.87 et pièce 1 - § 3.3.4.2.2 p.332. Elle est rappelée ci-dessous : Conclusion sur les impacts sur le fonctionnement hydraulique de la plaine protégée.

Le projet permet une réduction de l'aléa et des dommages de 100% pour la crue type décembre 2003 et de 75 % à 95 % pour les crues supérieures. La seule création de la digue et des transparences amène une réduction important de l'aléa.

Cependant selon la modélisation *phase projet* (c'est-à-dire à l'issue de l'ensemble des travaux) qui a été réalisée, les aménagements favorisant le ressuyage permettent de réduire encore les durées de submersion en les divisant par 2.

Le tableau ci-dessous propose une synthèse des impacts liés au fonctionnement hydraulique de la plaine.

❖ *Conclusion sur les impacts sur le fonctionnement hydraulique de la plaine protégée*

Le projet permet une réduction de l'aléa et des dommages de 100% pour la crue type décembre 2003 et de 75% à 95% pour les crues supérieures. La seule création de la digue et des transparences amène une réduction important de l'aléa. Cependant selon la modélisation *phase projet* (c'est-à-dire à l'issue de l'ensemble des travaux) qui a été réalisée, les aménagements favorisant le ressuyage permettent de réduire encore les durées de submersion en les divisant par 2.

Le tableau ci-dessous propose une synthèse des impacts liés au fonctionnement hydraulique de la plaine.

Paramètre de l'aléa	Etat initial			Etat projet		
	Crue type 2003	Crue type 1856	Q <sub>1000</sub>	Crue type 2003	Crue type 1856	Q <sub>1000</sub>
Volume déversé	15 à 500 millions de m <sup>3</sup>	500 millions à 1 milliard m <sup>3</sup>	> 1 milliard de m <sup>3</sup>	0	Environ 20 millions de m <sup>3</sup>	Environ 95 millions de m <sup>3</sup>
Hauteurs d'eau maximales	0,5 à 4 m	2 à 4 m	> 4 m	0	0,5 à 1,5 m	0,5 à 3 m
- Amont du canal des Alpines	0,5 à 1,5 m	0,5 à 2 m	> 4 m	0	0,5 à 1 m	0,5 à 1,5 m
- Centre la plaine du Trébon	1,5 à 4 m	Environ 4 m	> 4 m	0	1 à 1,5 m	2 à 3 m
- Fourchon	0,5 à 2m	Environ 4 m	> 4 m	0	0	0,5 à 1 m
Centres-villes inondés	Oui selon les scénarios	Oui selon les scénarios	Oui	Non	Non	Non
Durée de submersion	Quelques jours à 15 jours	> 15 jours	> 15 jours	0	Qq heures à 15 jours (réduction de 3 à 15 jours)	2 à 15 jours (réduction > 15 jours)
Montant des dommages estimés	37 à 1 164 millions €	1 à 1,7 milliards €	Environ 1,8 milliards €	0	Environ 50 millions €	Environ 210 millions €
- Habitat	17 à 930 millions €	950 à 1 1440 millions €	Environ 1 450 millions €	0	Environ 17 millions €	Environ 95 millions €
- Agriculture	15 à 120 millions €	130 à 170 millions €	Environ 170 millions €	0	Environ 30 millions €	Environ 85 millions €
- Entreprises	5 à 115 millions €	120 à 140 millions €	Environ 140 millions €	0	Environ 5 millions €	Environ 30 millions €
Habitations touchées (estimation de la population)	300 à 6 500 (1 200 à 50 000)	6 700 à 9 000 (jusqu'à 50 000)	Environ 9 000 (jusqu'à 50 000)	0	Environ 300 (environ 1 200)	Environ 1 500 (non estimée)

**AVIS de la (CE)**

Dont acte. Voir aussi la réponse du SYMADREM n° 5 et notre avis à ce sujet.

**II.2.2 – Qualité de l'écosystème aquatique**

L'(AE) fait remarquer que le dossier fait état d'une part, du bon état écologique du Rhône, et d'autre part de son mauvais état chimique. Elle note que les données concernant les populations de poissons sont antérieures à 2004.

**13 SYNTHÈSE de l'OBSERVATION de l'(AE)**

**L'(AE) recommande de modifier la conclusion sur l'état écologique en explicitant les raisons de l'absence de données écologiques, y compris pour le suivi annuel des populations de poissons.**

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digués du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

<b>13</b>	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>La présentation de l'état chimique et écologique du Rhône a été mise à jour en ces termes :</p> <p>Au sens de l'arrêté du 27 juillet 2015, à l'exception de quelques années, l'état chimique du Rhône, tant à l'amont qu'à l'aval de la zone d'étude, est défini comme mauvais du fait de la présence de micropolluants tels que des HAP (benzo(a)pyrène, fluoranthène, benzo(b)fluoranthène, benzo(k)fluoranthène, benzo(g,h,i)perylène), des composés organostanniques (tributylétain), ainsi que des métaux (mercure).</p> <p>Au sens de l'arrêté du 27 juillet 2015, l'état écologique du Rhône ne peut être déterminé en absence de données d'indicateurs de qualité écologique d'un milieu (invertébrés benthiques, macrophytes, indice poisson, IBGN...). Au-delà de cette approche réglementaire, on précise que la mauvaise qualité chimique du milieu peut faire craindre que l'état écologique soit dégradé, du fait notamment de ces polluants qui viennent s'ajouter aux impacts des divers aménagements physiques du cours du fleuve. Cette présentation a été insérée : Pièce 0 § 4.5.1.2.1 p.85 – Pièce 1 § 3.2.2.8.2 p.182-183, § 3.2.2.8.4 p.189 et § 3.2.8 p.247.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Le maître d'ouvrage dans sa réponse cite les textes réglementaires sans pour autant compléter le dossier, comme demandé, par une étude de la population piscicole du Rhône.</p> <p>La (CE) souligne que la présence dans le Rhône d'une population animale constitue un marqueur de la qualité des eaux du fleuve et des nappes adjacentes, et par extension des alluvions.</p> <p><b>La (CE) recommande qu'une mise à jour de l'étude de 2004 relative à l'état chimique et écologique du Rhône soit réalisée préalablement à la déclaration des travaux.</b></p>
-----------	--

L'(AE) rappelle que le Rhône est par lui-même un enjeu écologique. Elle souligne que les études effectuées permettent de conclure qu'il est possible d'utiliser les sédiments potentiellement pollués de l'atterrissement, pour la construction de la digue.

### II.3 – Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'(AE) passe en revue les alternatives présentées à l'étude d'impact. Elle fait remarquer que :

<b>14</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p>→ l'analyse des variantes tient plus compte de la fonction des ouvrages que des incidences sur l'environnement ;  → l'alternative consistant à renforcer le remblai de la voie ferrée n'est pas portée au dossier alors que le MO a indiqué oralement qu'il l'avait étudiée.</p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Le chapitre relatif à l'étude des alternatives (pièce 1 - § 2.4.1.3.2 p.45-60) est complété des deux paragraphes suivant :</p> <p><u>Familles de solutions étudiées</u></p> <p>Deux types de déversements ont été étudiés dans le cadre des études préliminaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le déversement par « surverse » vis-à-vis du remblai ferroviaire ;</li> <li>• Le déversement par « sousverse » vis-à-vis du remblai ferroviaire.</li> </ul> <p>La coupe-type du déversement par surverse présentée dans le dossier est une coupe type de principe établie dans le cadre des études préliminaires.</p> <p>Cette solution s'apparente à une digue surversible accolée au plus près du remblai ferroviaire permettant ainsi de le renforcer.</p> <p><u>Synthèse globale</u></p> <p>Les solutions étudiées de la famille de « déversement par surverse » n'ont pas permis de répondre à l'ensemble des objectifs et principes retenus dans le pré-schéma Sud et validé par le COPIL du Plan Rhône en juillet 2006.</p> <p>Elles n'ont donc pas été retenues comme des solutions favorables à la poursuite des études d'avant-projet. [...]</p> <p>Cependant, dans le cadre des études d'avant-projet, différentes simulations complémentaires détaillées ont été menées pour étudier les ouvrages de transparence dans le remblai ferroviaire.</p> <p>Il apparaît que le fonctionnement à surface libre présente des avantages certains par rapport au fonctionnement en charge, et cela pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les simulations menées pour le fonctionnement en charge des ouvrages présentent de plus fortes incertitudes, notamment sur le coefficient de débit des ouvrages en charge pris pour les représenter.</li> </ul> <p>Il a été mis en exergue les limites de la modélisation détaillée 3D, et en il a été conclu que seule une modélisation physique permettrait de lever ces incertitudes. Les simulations menées pour le fonctionnement à surface libre ne présentent pas autant d'incertitudes ;</p>
-----------	---

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

14	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM (suite et fin)</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'influence importante des niveaux d'eau maximaux à l'est du remblai ferroviaire, largement sous-estimée dans les études préliminaires, conduit également à réduire l'efficacité des ouvrages dans leur fonctionnement en charge, par rapport à ce qui avait pu être envisagé en études préliminaires.</li> </ul> <p>Ce contrôle aval n'apparaît de plus pas pénalisant outre mesure dans le fonctionnement à surface libre ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le fonctionnement des ouvrages à surface libre a montré enfin une efficacité supérieure en termes de transit de débit dans les ouvrages et de niveaux d'eau maximaux dans l'espace inter-remblai, sans augmenter sensiblement les vitesses maximales en pied du remblai ferroviaire.</li> </ul> <p>Il est à noter que l'intérêt du dispositif à surface libre avait été trop rapidement évacué lors des études préliminaires, du fait d'une configuration d'ouvrages très différente, induisant de fortes vitesses dans l'espace inter-remblai et laissant une marge d'optimisation plus faible que pour le fonctionnement en charge.</p> <p>Au stade des études d'avant-projet, il a ainsi été retenu la solution « écoulement à surface libre – ouvrages d'art courants », avec une digue localisée à l'ouest du remblai ferroviaire.</p>
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	<p>La question de l'(AE) est hors sujet, la solution consistant à renforcer le remblai ferroviaire ayant été écartée dans la phase DUP du programme de travaux.</p> <p>La (CE) prend acte des explications fournies par les maîtres d'ouvrage concernant les transparences qui sont finalement réalisées au moyen d'ouvrages de type pont permettant le passage de l'eau à surface libre.</p>

## II.4 – Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

### II.4.1 – Impacts temporaires en phase travaux

Les nuisances sonores, les risques de pollution par les engins, l'implantation des voies de circulation et des bases-vie font l'objet de mesures de prévention satisfaisantes.

### II.4.2 – Impacts permanents en phase exploitation

#### II.4.2.1 – Effets du projet sur l'écoulement des crues du Rhône

L'(AE) fait remarquer qu'il est difficile d'isoler l'impact hydraulique de la digue en projet parmi les impacts du plan Rhône global. De la même façon les impacts relatifs à chaque ouvrage construit ou modifié du projet, ne sont pas mis en évidence.

15.A	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	L'(AE) ne formule pas de recommandations à ce niveau, mais se reporte à ses remarques au § 2.1.2.2
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Le SYMADREM confirme que la modélisation hydraulique prend bien en compte l'ensemble des travaux du programme de sécurisation, qui incluent notamment les aménagements spécifiques à l'opération objet du dossier.
15.B	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Il reste difficile de reconstituer, à la lecture du dossier, la chaîne d'impacts hydrauliques et de mesures correctives associées imposés par le choix d'implanter un nouveau remblai dans le lit majeur du Rhône. Voir aussi la réponse SYMADREM et notre avis n° 5.
	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	L'appréciation de la vulnérabilité résiduelle des enjeux d'habitation après travaux n'est pas jugée claire (p 19 de l'avis de l'(AE)).
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Sans réponse.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte. Voir aussi la réponse du SYMADREM n° 5 et notre avis à ce sujet.

L'(AE) souligne que l'analyse est complétée par une évaluation du coût des dommages à l'état initial et l'état final.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

### II.4.2.2 – Effets du projet sur la qualité des milieux et la biodiversité

Les impacts principaux ont été correctement pris en compte. La création d'une lône de 23 ha est susceptible de favoriser la biodiversité du site. L'(AE) note que, suite à la destruction du boisement d'alignement de la voie ferrée, le dossier évoque de manière allusive la reconstitution d'un boisement le long de la lône et d'un autre le long de la digue.

16/17	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	L'(AE) recommande qu'un projet suffisamment détaillé de reconstitution d'un boisement d'alignement à l'ouest de la digue, en compensation de la destruction de celui existant le long du remblai ferroviaire, soit explicitement intégré au dossier. L'(AE) fait également remarquer que la création d'une piste d'accès à l'est du remblai ferroviaire provoque la destruction d'un boisement d'alignement entre la trémie n°2 et Arles. Aucune compensation n'étant prévue au dossier, l'(AE) recommande qu'une reconstitution d'un boisement d'alignement à l'est du remblai ferroviaire soit intégrée au projet.
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Point 1 (boisement à l'ouest de la digue) – Point 2 (boisement à l'est du remblai ferroviaire) Ces éléments sont ajoutés dans le dossier pièce 1 - § 3.3.3.2.3 p.291-293. Les dimensions de ce reboisement (largeur 10 m sur un linéaire de 7,5 km pour le reboisement à l'ouest de la digue, largeur de 5 m sur un linéaire de 2,35 km pour le reboisement à l'est du remblai ferroviaire) sont également ajoutées dans le dossier : • Pièce 0 : § 4.5.4.2 p.97 ;      • Pièce 1 : § 3.3.3.2.2 p.291 ;      • Pièce 1 : § 3.3.3.6 p.301
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	La reconstitution des alignements d'arbres à l'ouest de la digue et à l'est de la voie ferrée est effectuée dans le respect des différents engagements (consultation CNPN 09/2015, arrêté de dérogation du 29/02/2016, consultation CGEDD et PLU d'Arles). La notion de continuité écologique et de trame verte et bleue est respectée. Voir aussi l'observation n° 33.

L'(AE) note que l'ensemble des infrastructures, pistes + digue + voie ferrée, occupe une large bande d'espace naturel (une centaine de mètres).

Elle estime néanmoins que l'espace inter-remblais assure de façon satisfaisante la continuité écologique est-ouest et nord-sud grâce aux transparences et à l'enherbement, et qu'il joue un rôle favorable à la tranquillité des espèces qui l'empruntent.

### II.4.2.3 – Risques sanitaires

Le risque relevé par l'ARS, et noté par l'(AE), est celui de la prolifération du moustique tigre.

18	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	L'(AE) recommande de prendre soin d'éviter la création d'habitats de moustique tigre. Elle insiste sur l'importance de procéder par mesures écologiques de préférence aux mesures insecticides.
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Les éléments suivants sont ajoutés au dossier : la digue et les transparences hydrauliques, la lône. Ces éléments sont ajoutés dans le dossier pièce 1 - § 3.4.2.1 p.336-337.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	<u>Sur la digue et les transparences hydrauliques :</u> Les dispositifs de collecte des eaux de pluie au niveau des remblais, digue et ferroviaire, évite la stagnation favorable au développement du moustique tigre. En effet, les eaux sont collectées dans des noues et dirigées gravitairement vers la lône du Castelet ou vers des ouvrages d'infiltration. Cependant l'implantation, afin d'éviter les remontées d'eau, de merlons et de collecteurs / clapet anti-retour de diamètre 500 mm dans l'espace inter-remblais, pourrait constituer un obstacle à l'écoulement des crues. <u>Sur la lône :</u> Elle ne constitue pas un danger car elle est éloignée des habitations. Le moustique tigre n'est en effet pas capable de se déplacer et de se reproduire au-delà d'un rayon de 50 m.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

### II.5 – Suivi des mesures et de leurs effets

Les remarques précédentes de l'(AE) ont été prises en compte. Les mesures contre le développement des plantes invasives sont détaillées.

### II.6 – Résumé non technique

Les recommandations de l'AE sont indiquées au § 1.3.

19	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>L'(AE) recommande en outre de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Les recommandations permettant d'améliorer la lisibilité du document ou de corriger des erreurs manifestes ont été appliquées dans le Résumé Non Technique (RNT). Par contre, les éléments développés dans le présent mémoire sur des sujets très précis n'ont pas lieu d'apparaître dans le RNT.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.

### III – Analyse des suites données aux recommandations de l'avis 2015-47 du 26 août 2015

A la lecture du présent dossier, l'(AE) dresse la liste des remarques formulées en 2015 qui demeurent sans explication ou sans complément. Elle indique aussi les remarques qui ont fait l'objet d'une réponse (ces dernières ne sont pas reproduites ci-dessous).

20	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>L'(AE) n'a pas eu connaissance d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage à son avis initial.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Un mémoire en réponse aux recommandations de l'avis initial (avis n° 2015-47 du 26 août 2015) a bien été établi et présenté en pièce M – avis de l'autorité environnementale dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de septembre 2015. On rappelle par ailleurs que le projet a déjà fait l'objet : <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'un dossier et d'un arrêté de dérogation à la destruction des espèces protégées : arrêté du 29 février 2016 ;</li> <li>• d'un dossier et d'un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique : arrêté du 13 mai 2016.</li> </ul>
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte. Voir aussi la réponse suivante n°21
21	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'AE</b>
	<i>L'(AE) recommande de fournir toutes les informations indiquant comment le maître d'ouvrage entend faire suite aux recommandations qu'elle a émises dans l'avis 2015-47 et dans le présent avis.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Les maîtres d'ouvrage ont pris en compte l'intégralité des remarques émises par l'Ae dans ses avis de 2015 et 2017, qui ne concernent que les pièces 0 et 1 du dossier d'autorisation. Les modifications apportées suite à ces avis sont détaillées dans le présent mémoire en réponse, ajouté en pièce 5 – annexe 10 et figurent en couleur rouge dans le corps du dossier.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.

L'(AE) recommandait aux maîtres d'ouvrage de mieux mettre en évidence la nécessité de réaliser conjointement les composantes du projet.

22	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Le présent dossier ne comporte pas les éléments qui explicitent cette réalisation coordonnée.</i>

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

23 **SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM**

Au regard des épisodes passés, en particulier suite à la crue de décembre 2003, et d'une vulnérabilité avérée, l'Etat s'est très fortement mobilisé et a confié dès janvier 2004, au Préfet coordonnateur du bassin Rhône Méditerranée, la mission d'élaborer et de mettre en œuvre en partenariat avec les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône- Alpes une stratégie globale de prévention des inondations du Rhône (Plan Rhône). L'importance du territoire (plus de 95 000 km<sup>2</sup> soit environ 17 % du territoire métropolitain) est telle que la politique de gestion des inondations a été déclinée à des échelles adaptées.

Le plan Rhône se décline ainsi en trois niveaux d'intervention :

- 1/ A l'échelle globale, le plan Rhône (élaboré en 2006) ;
- 2/ Déclinaison locale dans le Schéma de Gestion des Inondations du Rhône aval (2009) ;
- 3/ Localement dans le delta du Rhône avec le programme de sécurisation des ouvrages de protection contre les crues du Rhône, du barrage de Vallabrègues à la mer (2012) porté par le SYMADREM.

**AVIS de la (CE)**

Dans le cadre de la loi sur l'eau, nous estimons que le périmètre « travaux et incidences directes » est clairement défini : plaines de Trébon, Boulbon, Aramon, des Marguilliers.

Le dossier n'indique pas cependant les dangers encourus par les populations vivant en dehors de ces plaines, mais qui sont pourtant localisées sur les cartes ci-dessous :

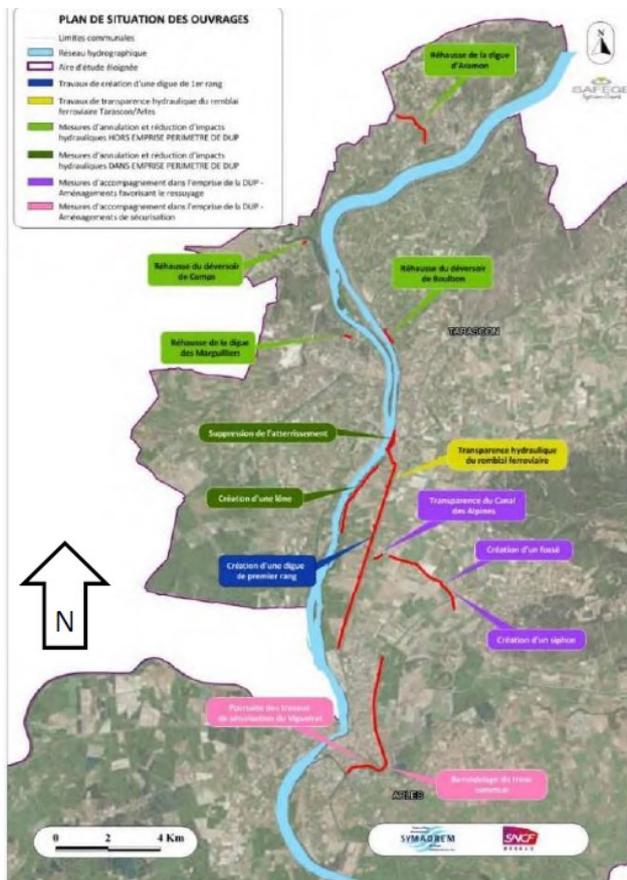
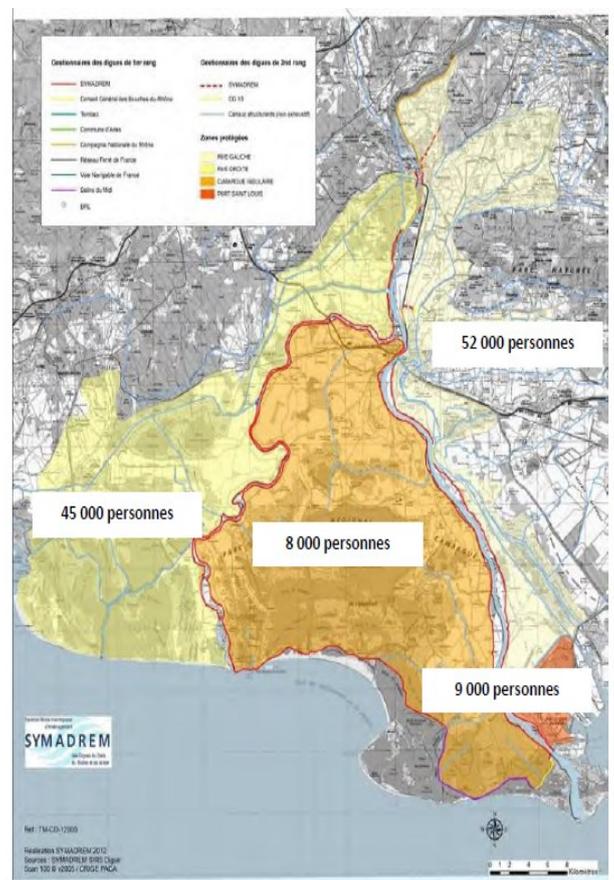


Figure 3 : Localisation des différentes composantes du projet



Source : SYMADREM (Programme de Sécurisation, pièce 5 – annexe 3)

Voir aussi la réponse n° 1.

**La (CE) recommande que le dossier soit complété en ce qui concerne les dangers encourus par les populations vivant en dehors des plaines de Trébon, Boulbon, Aramon, des Marguilliers.**

L'(AE) recommandait aux maîtres d'ouvrage d'expliquer pourquoi la demande de déclaration d'utilité publique ne porte que sur la partie des travaux prévus en rive gauche du Rhône. Le présent dossier ne comporte pas les éléments qui explicitent ce choix.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

<b>23</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>Il est nécessaire que le dossier porte bien sur les deux systèmes d'endiguement concernés et non seulement celui de la rive gauche.</i></p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Nous rappelons que le dossier soumis à l'avis de l'AE en 2015 était un dossier de Déclaration d'Utilité Publique, avec pour objectif de permettre la maîtrise foncière totale par les maîtres d'ouvrage des terrains nécessaires à la réalisation du projet. Cette DUP a fait l'objet d'un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du 13 mai 2016.</p> <p>Le présent dossier soumis à l'avis de l'AE est un dossier d'autorisation de travaux au titre de la loi sur l'eau (dossier IOTA, code de l'environnement), il ne concerne donc pas la DUP. Cependant, dans un souci de lisibilité, nous rapportons ci-dessous la réponse faite dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE pièce M du dossier DUP de 2015 :</p> <p>Les emprises nécessaires à la réalisation du projet ne s'inscrivent pas intégralement dans le patrimoine foncier du SYMADREM et de SNCF-Réseau. L'opération envisagée nécessite donc des expropriations d'immeubles et conformément à l'article L.11-1 du Code de l'Expropriation, le projet de création d'une digue de 1<sup>er</sup> rang à l'ouest de la voie ferrée Arles-Tarascon et de la mise en transparence hydraulique du remblai ferroviaire, est soumis à enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).</p> <p>L'emprise de la DUP ne concerne que les ouvrages nécessitant une expropriation. Les ouvrages se situant en rive droite du Rhône, et le réservoir de Boulbon, ne nécessitent pas d'acquisition foncière : par conséquent ces ouvrages n'ont pas été inclus dans le périmètre de DUP.</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte.</p>

L'(AE) recommandait aux maîtres d'ouvrage, au vu des cartes jointes, de compléter le dossier au sujet de l'opportunité d'une procédure d'expropriation sur le territoire de la commune de Fontvieille.

<b>24</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>Le dossier mentionne toujours la construction d'un nouveau siphon sous le Vigueirat, sur le territoire de la commune de Fontvieille, avec un propriétaire futur qui serait l'Association syndicale pour le dessèchement des marais d'Arles, mais n'ajoute aucun élément permettant de comprendre si cette opération nécessite des expropriations et donc doit être adjointe au projet de déclaration d'utilité publique.</i></p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>L'arrêté de cessibilité a été pris le 5 janvier 2017, et l'ordonnance d'expropriation a été prononcée le 20 juin 2017 sur les communes d'Arles, Tarascon et Fontvieille.</p> <p>Les travaux prévoient effectivement la réalisation d'un nouveau siphon sous le Vigueirat sur le territoire de la commune de Fontvieille. Les parcelles concernées par ces travaux ont été intégrées dans l'emprise de la déclaration d'utilité publique afin de permettre au SYMADREM de pouvoir les acquérir.</p> <p>On rappelle par ailleurs que le projet a déjà fait l'objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'un dossier et d'un arrêté de dérogation à la destruction des espèces protégées : arrêté du 29 février 2016 (fourni en annexe 0) ;</li> <li>• d'un dossier et d'un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique : arrêté du 13 mai 2016 (fourni en annexe 0) ;</li> <li>• de l'arrêté de cessibilité du 5 janvier 2017 ;</li> <li>• de l'ordonnance d'expropriation du 20 juin 2017.</li> </ul>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>L'essentiel de la remarque est hors sujet car se rapportant à la phase DUP de l'opération. La (CE) note cependant que dans le champ d'application de la loi sur l'eau, un arrêté de dérogation à la destruction des espèces protégées a été pris le 29 février 2016 (fourni en annexe 0). Dont acte.</p>

L'(AE) recommandait aux maîtres d'ouvrage :

- d'actualiser le dossier pour tenir compte du décret n° 2015-526 du 12 mai pour ce qui concerne les études de dangers et la notion de système d'endiguement et la nomenclature de la loi sur l'eau ;
- de préciser les raisons qui les conduisent à considérer que les défrichements envisagés pour réaliser les ouvrages ne nécessiteront pas d'autorisation spécifique.

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

25.A	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Le présent avis a souligné au chapitre 1.3 l'ambiguïté du dossier entre le périmètre défini pour le projet et celui des systèmes d'endiguement</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	<u>Point 1</u>
	Nous reportons ci-dessous la réponse faite dans le mémoire en réponse à l'avis de l'(AE) pièce M du dossier DUP de 2015 : Le dossier d'autorisation « <i>Loi sur l'Eau</i> » [pièce 1] et le dossier « <i>Etude de Dangers</i> » (EDD) [pièces 2 et 3] associé tiennent compte du décret n°2015-526 du 12 mai 2015. En effet dans le cadre des EDD, l'ensemble du « <i>système d'endiguement</i> » de la rive gauche et l'ensemble du système d'endiguement des Marguilliers sont étudiés.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	La notion de système d'endiguement est bien prise en compte. Dont acte.
25.B	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Le dossier prévoit toujours un certain nombre de défrichements et indique les précautions qui seront prises au titre des mesures d'évitement et de réduction d'impact, mais ne fournit aucune indication sur une éventuelle demande d'autorisation de défrichement.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	<u>Point 2</u>
	Le remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon est sous le coup d'un arrêté préfectoral de prescriptions relatives à l'exploitation et la surveillance du remblai ferroviaire, en date du 25/08/2010. En effet, compte tenu de l'impact sur la sécurité des personnes qu'est susceptible d'entraîner sa rupture ou son dysfonctionnement, l'ouvrage nécessite la réalisation d'études et l'application de règles relatives à son entretien, son exploitation et sa surveillance telles qu'elles sont définies par l'arrêté.
	La destination de ces terrains est d'assurer à la fois le transport des voyageurs (200 circulations/jour) et le rôle de digue, sans pour autant avoir été conçu pour cet objectif. Les boisements présents sont liés directement à l'infrastructure ferroviaire, les arbres se trouvent principalement dans les caisses d'emprunt qui ont été créées pour ériger le remblai ferroviaire. Ces caisses d'emprunt ont, en premier lieu, une fonction hydraulique permettant de récupérer les eaux de ruissellement ainsi que les eaux de ressuyage des crues et font donc partie intégrante de l'infrastructure ferroviaire. Par ailleurs, les terrains sont classés en I1 au PLU d'Arles, emplacements réservés à la réalisation d'infrastructures.
	Selon les articles L.341-1 et suivants du code forestier, le défrichement se caractérise comme la destruction de l'état boisé d'un terrain et la suppression de sa destination forestière. Les deux conditions doivent être vérifiées simultanément. Comme il a été démontré ci-dessus les terrains n'ont pas de destination forestière, par conséquent le déboisement, nécessaire aux travaux de sécurisation de la rive gauche du Rhône, ne nécessite pas de demande d'autorisation de défrichement.
	Après consultation des services urbanisme des Mairies d'Arles et de Tarascon, il ne s'est pas avéré nécessaire de faire une déclaration préalable d'avant travaux.
	Enfin, comme précisé dans la réponse à l'AE du dossier de DUP, le linéaire boisé mixte (arbres, arbustes, arbrisseaux) occupe une superficie cumulée d'environ 6.45 hectares (côté Rhône et côté Trébon) et s'étend sur une largeur moyenne de 10 m côté Rhône (soit une largeur inférieure à 15m en cime, minimum nécessaire pour caractériser l'état boisé d'un terrain / cf. notice d'information à l'attention des demandeurs d'autorisation de défrichement) et sur une longueur de 5000 m. Ils occupent donc une surface restreinte dans la plaine alluviale.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte. Voir les réponses n°16 et n°17

L'(AE) recommandait aux maîtres d'ouvrage de présenter les conditions prévues pour la mise en oeuvre de décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics concernant ce projet et de joindre au dossier les pièces nécessaires.

26	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>L'(AE) avait déjà noté l'absence d'étude socio-économique et souligné que pour elle l'ensemble du projet porté par les deux maîtres d'ouvrages SNCF-Réseau et SYMADREM constituait un programme unique fonctionnellement lié qui justifierait la production d'une analyse socio-économique. Elle constate que cette étude, dont elle recommande l'élaboration, ne figure toujours pas au dossier actualisé.</i>

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

<b>26</b>	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Nous reportons ci-dessous la réponse faite dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE pièce M du dossier DUP de 2015 : Le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics prévoit que les projets d'investissements financés par l'Etat ou ses établissements publics fassent l'objet d'une évaluation socio-économique préalable.</p> <p>Cette évaluation a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé. Tout d'abord, il convient de préciser que si d'un point de vue hydraulique, les travaux qu'effectuent le SYMADREM et SNCF-Réseau, sont fonctionnellement liés, ce qui explique la nécessité d'une évaluation environnementale unique portée par les deux maîtres d'ouvrage, il n'en est pas de même au regard du décret 2013-1211 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics.</p> <p>En effet, au sens du décret 2013-1211, un projet d'investissement se caractérise par un maître d'ouvrage et un type de financement. Sur cette base, le projet du SYMADREM et de SNCF-Réseau ne constituent donc pas un ensemble cohérent visé par l'article 1er du décret 2013-1211 dans la mesure où :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les maîtres d'ouvrages (SNCF-Réseaux et SYMADREM) pour la réalisation des travaux sont distincts ;</li> <li>• les sources de financement sont bien différentes : <ul style="list-style-type: none"> <li>o les travaux de transparence du remblai sont financés sur fond propre pour la part SNCF-Réseau (environ 90 % du montant total des travaux) et par le biais du BOP 181 pour l'Etat (soit 10 % du montant total des travaux),</li> <li>o les travaux de la digue de protection, portés par les collectivités membres du SYMADREM, sont financés via les Fonds de Prévention des Risques Naturels Majeurs (FPRNM).</li> </ul> </li> </ul> <p>Il y a lieu également de préciser que les ouvrages de transparence du remblai ferroviaire ne sont pas contractualisés dans le cadre du Plan Rhône à la différence de la réalisation de la digue qui figure bien dans la liste des projets éligibles au titre du contrat de projet interrégional Etat/régions.</p> <p>En conséquence, les projets de mise en transparence du remblai ferroviaire (portée par la SNCF-Réseau) et de création de la digue de protection (portée par le SYMADREM) feront l'objet de deux dossiers d'évaluation socio-économique distincts. Les éléments constitutifs du dossier sont précisés à l'article 2 alinéa III.</p> <p>Ces deux dossiers seront portés à la connaissance du commissaire général à l'investissement sous la forme d'une description synthétique du projet, comportant notamment les informations relatives à son financement.</p> <p>Bien que ces éléments ne soient pas partie intégrante d'un dossier « <i>loi sur l'eau</i> », nous les fournissons pour une parfaite information du public. Ils sont présentés dans l'avis positif formulé par le commissariat général à l'investissement quant à l'évaluation socio-économique du projet en date du 05/08/2016 : Annexe 1 du mémoire en réponse – Pièce 5 : annexe 13.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte.</p>
-----------	---

L'(AE) recommandait au maître d'ouvrage :

- de résumer de façon plus synthétique les études hydrauliques et la présentation des ouvrages dans les fascicules D (notice explicative) et I (résumé non technique) ;
- de compléter l'ensemble des éléments descriptifs et cartographiques pour bien couvrir l'ensemble des travaux et ouvrages envisagés dans le projet, y compris les interventions prévues en rive droite du Rhône ;
- de mieux justifier le choix de la zone d'étude immédiate du projet par exemple en joignant les évaluations dont il dispose ;
- d'élargir cette zone à l'ensemble des espaces directement affectés par des travaux et de décrire les mesures prises pour éviter, réduire ou composer les impacts de ces travaux.

<b>27</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>Ces recommandations non prises en compte font l'objet de nouvelles recommandations de l'AE au chapitre 1.3 : « Analyse formelle du dossier fourni ».</i></p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à ces recommandations sont présentées dans le cadre des remarques 6 à 10 du présent mémoire en réponse.</p>
-----------	---

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

27	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.

L'(AE) recommandait de préciser les mesures de réduction spécifiques des risques d'entraînement accidentel des matières de suspension dans le Rhône pendant les travaux de suppression de l'atterrissement.

L'(AE) recommandait également de préciser la localisation des aires de stockages des matériaux et de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer de la qualité des matériaux déposés, de l'étanchéité des sites pour éviter une pollution des milieux aquatiques et d'en prévoir la remise en état après usage.

A propos de la suppression de l'atterrissement au droit de l'usine « *Fibres excellence* », l'(AE) avait recommandé « *de préciser les mesures de réduction spécifiques des risques d'entraînement accidentel des matières en suspension dans le Rhône pendant les travaux de suppression de l'atterrissement [;] de préciser la localisation des aires de stockage des matériaux et de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer de la qualité des matériaux déposés et de l'étanchéité des sites pour éviter une pollution des milieux aquatiques et d'en prévoir la remise en état après usage* ».

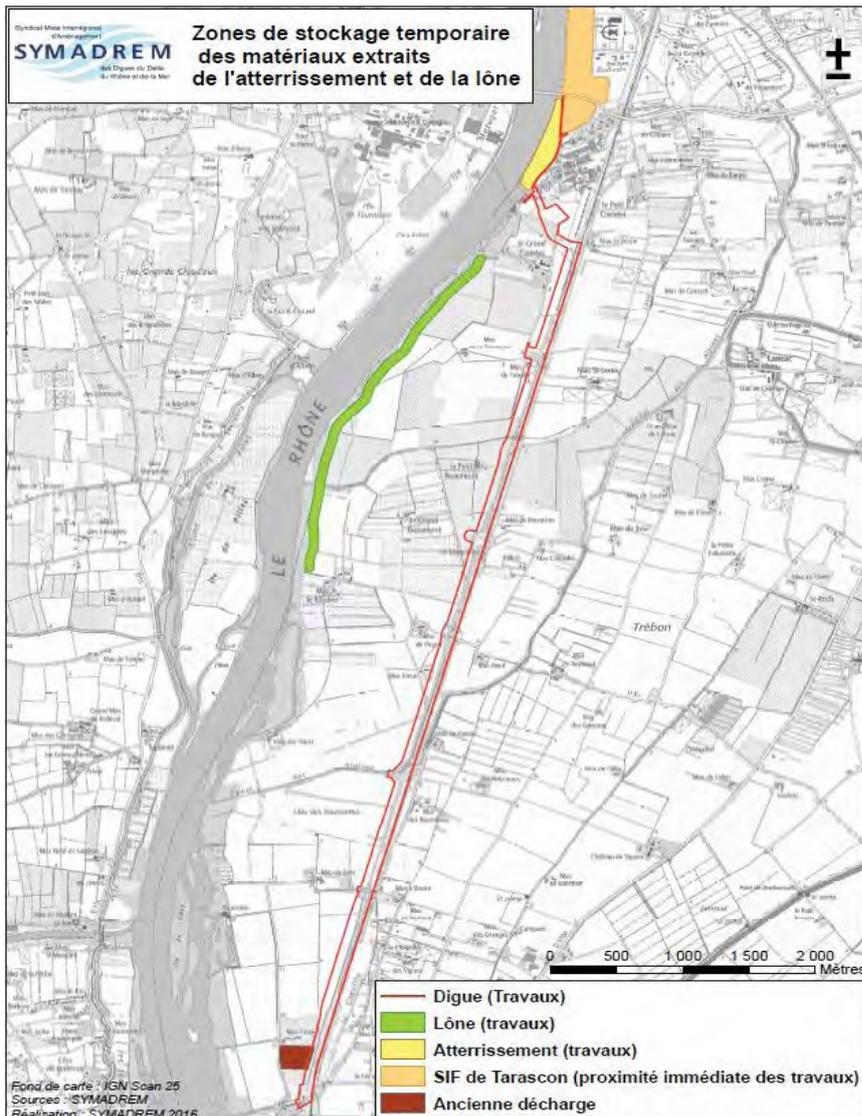
Le complément apporté est que les eaux de ruissellement seront collectées et traitées avant rejet dans le milieu.

28	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>L'identification des aires d'entreposage temporaire des sédiments extraits de l'atterrissement n'est toujours pas fournie et la remise en état n'est pas mentionnée.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	Le SYMADREM a sollicité, en date du 14 octobre 2016, la DREAL-UT13 concernant le stockage temporaire des sédiments issus de l'atterrissement. Il est joint, à cet effet, le courrier de sollicitation accompagné de la note technique explicative ainsi que de la carte d'implantation des stockages temporaires envisagés durant les travaux. Concernant ce stockage temporaire des sédiments, il n'y a pas lieu de faire un dossier ICPE. L'extraction des sédiments de l'atterrissement et leur stockage dans le lit endigué restent toutefois encadrés par la procédure Loi sur l'eau. La carte d'implantation des zones de stockage est fournie ci-dessous :

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

28



Ces précisions complémentaires sont jointes en Annexe 4 du mémoire en réponse :

- Pièce 1

§ 3.2.2.3.4 p.153-154

§ 3.2.2.8.3 p.187-188

§ 3.3.2.2.3 p. 260-261

- Pièce 5 : annexe 14

### AVIS de la (CE)

Il apparaît, en pièce 5 annexe 14, qu'une aire de stockage unique est prévue au nord du secteur de travaux, sur le SIP de Tarascon.

La (CE) souligne que cela va générer, en phase travaux, de nouvelles contraintes environnementales ayant trait au transport des matériaux, pour atteindre le sud du chantier.

Elle prend acte que les caractéristiques des sédiments, incluant des fluorures, et les méthodes de pose les rendent aptes à être utilisés comme matériaux de construction, une partie des fluorures étant par ailleurs dispersée dans le fleuve lors de l'extraction.

**La (CE) recommande de prévoir une 2<sup>de</sup> aire de stockage vers le sud, susceptible de réduire les impacts liés au transport des sédiments sur de longues distances.**

Initialement l'(AE) recommandait au maître d'ouvrage de mettre à jour l'étude d'impact pour y intégrer tout élément nouveau relatif au traitement des risques technologiques. Les risques technologiques sont liés à la présence de la société « Fibres-Excellence », installation classée de type « SEVESO » et à deux conduites de transport d'hydrocarbures traversant le site d'est en ouest.

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

<b>29</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>La mise à jour recommandée par l'(AE) n'est pas faite. Elle est reportée à la phase suivante du projet et implique les sociétés GRT Gaz et TRAPIL.</i></p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Suite à la crue de 2003 qui a provoqué l'inondation de l'usine Fibre-Excellence (ex-TEMBEC), l'aménagement d'un ouvrage de protection de l'usine classée ICPE a été entrepris. Le SYMADREM a assuré la maîtrise d'ouvrage de la partie située sur le domaine public le long du chemin des Ségonnaux, l'usine assurant la maîtrise d'ouvrage de la partie privée jusqu'au raccordement sur le remblai ferroviaire. Dans le cadre du projet, le rideau de palplanche va être rehaussé, procurant à l'usine une protection face à la crue millénale (pas d'entrée d'eau).</p> <p>De plus, le projet implique un réagencement du parc à bois. A l'heure actuelle, ce parc à bois se trouve en zone inondable. Lors de crues, les bois peuvent être charriés par le Rhône (embâcles). A terme, ce parc à bois se trouvera dans la zone protégée stoppant ces phénomènes d'embâcles potentiels. Les aménagements prévus améliorent ainsi les risques technologiques liés à l'usine Fibres-Excellence.</p> <p>Les ouvrages traversant la digue (Fibres-Excellence, GRT Gaz, TRAPIL...) seront traités et confortés dans les règles de l'art conformément aux contraintes et exigences sécuritaires des différents exploitants. Le risque technologique lié à ces ouvrages est ainsi réduit à son minimum. Ces précisions complémentaires sont apportées dans le dossier pièce 1 - § 3.3.2.6.2 p.281.</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte. Voir aussi notre avis à la réponse n° 3.</p>

L'(AE) recommandait au maître d'ouvrage de présenter les effets des travaux sur le régime des eaux et les écosystèmes des canaux et fossés. Elle reconnaît que, faute de données, l'état écologique des canaux et fossés est indéterminé.

<b>30</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p>L'(AE) recommande d'en prendre acte au sein du chapitre 2.2.2 page 16 et de modifier la conclusion sur l'état écologique y compris pour le suivi annuel des populations de poissons.</p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>La présentation de l'état chimique et écologique du Rhône a été mise à jour en ces termes :</p> <p>Au sens de l'arrêté du 27 juillet 2015, à l'exception de quelques années, l'état chimique du Rhône, tant à l'amont qu'à l'aval de la zone d'étude, est défini comme mauvais du fait de la présence de micropolluants tels que des HAP (benzo(a)pyrène, fluoranthène, benzo (b) fluoranthène, benzo (k) fluoranthène, benzo (g,h,i) perylène), des composés organostanniques (tributylétain), ainsi que des métaux (mercure).</p> <p>Au sens de l'arrêté du 27 juillet 2015, l'état écologique du Rhône ne peut être déterminé en absence de données d'indicateurs de qualité écologique d'un milieu (invertébrés benthiques, macrophytes, indice poisson, IBGN...). Au-delà de cette approche réglementaire, on précise que la mauvaise qualité chimique du milieu peut faire craindre que l'état écologique soit dégradé, du fait notamment de ces polluants qui viennent s'ajouter aux impacts des divers aménagements physiques du cours du fleuve. Cette présentation est insérée : Pièce 0 : § 4.5.1.2.1 p.85 – Pièce 1 : § 3.2.2.8.2 p.182-183, § 3.2.2.8.4 p.189 et § 3.2.8 p.247.</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>La remarque de l'(AE) porte sur l'état des cours d'eau de la plaine du Trébon. La (CE) considère que la quasi-absence d'incidences Natura 2000 sur la plaine (aire de passage pour la faune avicole des Alpilles) n'est pas suffisante pour conclure que l'impact des travaux effectués dans ce secteur serait sans effets.</p> <p>En outre, la proximité de la ZNIEFF « Alpilles », incite à augmenter les mesures de compensation écologique du projet en ajoutant des plantations d'arbres aux aménagements prévus sur le canal des Alpines et sur le Vigueirat.</p> <p>Voir aussi la réponse n°11.</p> <p><b><i>La (CE) recommande de compléter l'étude écologique de la plaine du Trébon en vue d'une amélioration des mesures de compensation écologique.</i></b></p>

Dans son avis de 2015, l'(AE) recommandait au maître d'ouvrage de préciser les conditions d'écoulement en situation exceptionnelle dans l'espace inter-remblais (en vitesse et orientation), les facteurs de sécurité pris en compte, ainsi que l'étude multicritères des options de confortement du remblai et d'exploitation de la ligne ferroviaire.

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

<b>31</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>En l'absence d'élément nouveau sur les conditions d'écoulement en situation exceptionnelle dans l'espace inter-remblais, l'(AE) recommande qu'un complément d'information soit apporté pour traiter cette question et formule à nouveau sa recommandation page 9 (§ 1.2.1).</i></p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Les éléments de précision demandés sont joints :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexes 2 (Synthèse de l'analyse économique &amp; technique des solutions de renforcement de l'ouvrage ferroviaire) et 3 (Synthèse de l'étude hydraulique) du présent mémoire en réponse ;</li> <li>• Pièce 1 : § 2.4.2.1 p.71-72      • Pièce 5 : annexes 11 (Synthèse de l'analyse économique &amp; technique des solutions de renforcement de l'ouvrage ferroviaire) et 12 (Synthèse de l'étude hydraulique).</li> </ul>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte.</p>

L'(AE) recommandait à SNCF-Réseau de justifier, après achèvement des travaux, l'intérêt de conserver la piste d'exploitation prévue à l'est du remblai ferroviaire, plutôt que de reconstituer le corridor arboré.

<b>32</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>Cette recommandation n'est pas prise en compte. L'(AE) ajoute une nouvelle recommandation sur la reconstitution d'un boisement d'alignement à l'est du remblai ferroviaire page 19.</i></p>
	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Pour ce qui concerne la recommandation initiale, nous reportons ci-dessous la réponse faite dans le mémoire en réponse à l'avis de l'(AE) pièce M du dossier DUP de 2015, et qui est déjà intégrée à l'étude d'impact pièce 1 - § 2.4.2.3.10 p.81-83 : Comme précisé dans l'étude d'impact : L'accès au talus ferroviaire côté est sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau se fait par la voie communale existante (qui sera déviée au droit des ouvrages OA0 à OA4) hormis dans le sud de la zone projet où il est prévu de réaliser une piste d'exploitation à environ 2 m du remblai ferroviaire sur 2,3 km (approximativement entre les PK RFF +500 et 771+100) [...]. Plusieurs travaux sont rendus nécessaires côté est du remblai ferroviaire qui justifient pleinement en phase chantier la réalisation d'une piste côté est :</p> <p><b>1/ Remise à niveau topographique au pied du remblai ferroviaire côté est</b> de façon à favoriser les écoulements hydrauliques et éviter ainsi les mises en vitesse et les phénomènes d'érosion en pied de remblai (existences de dépression côté est) :</p> <p>En limite <i>sud</i> du poste électrique des Ségonnaux, les abords du remblai ferroviaire côté Est correspondent à une vaste dépression topographique, située en contrebas de la plaine de Trébon. Il est donc nécessaire de remblayer cette dépression jusqu'à la cote altimétrique de la plaine de Trébon (soit environ + 6,00 m NGF) et ainsi raccorder les abords de l'OA 5 à l'altimétrie de la plaine.</p> <p>La hauteur moyenne des remblais (issus des matériaux déblayés dans le cadre du chantier) est de l'ordre de 1,5 m – 1,6 m, pour un volume total estimé à 2 100 m3. Au droit de ce secteur, le remblaiement de la dépression en pied de remblai induira le remodelage du talus Est actuel qui présente une hauteur particulièrement élevée (près de 6 m) et une pente significative (proche de 3H/2V).</p> <p>Le talus <i>est</i> sera ainsi terrassé en remblai selon une pente proche de 2H/1V, avec mise en place de matériaux gravo-terreux. Compte tenu de la réduction de la hauteur du talus, l'adoucissement du profil transversal du parement est permet de conserver grossièrement l'axe du pied de talus est du remblai ferroviaire et d'améliorer la stabilité générale du talus.</p> <p><b>2 /Réalisation des 5 zones de chantiers de préfabrication des ouvrages 5 à 8 :</b></p> <p>La piste <i>est</i> est rendue nécessaire pour construire les ouvrages de transparence. Comme indiqué dans l'étude d'impact, [...] la méthode constructive retenue est une préfabrication anticipée des ouvrages sur site, coté Est du remblai au droit de chaque zone de mise en œuvre, de façon d'une part à se prémunir des inondations et d'autre part pour des raisons de coordination et de sécurité chantier. Il n'est pas possible de construire les ouvrages de transparence et la digue du SYMADREM du même côté. La digue du SYMADREM étant distante de seulement 15 m du remblai ferroviaire. [...].</p> <p>L'emprise nécessaire en phase travaux se trouverait sur l'emprise de la future digue SYMADREM. En conséquence, cela retarderait les travaux de la digue du SYMADREM qui serait obligé d'attendre la fin de travaux de SNCF-Réseau pour finaliser sa digue. Dans le cadre d'une préfabrication des ouvrages côté <i>est</i>, la piste <i>est</i> est nécessaire pour acheminer l'ensemble du matériel sur les 5 sites de préfabrication des ouvrages. Au niveau de la sécurité de chantier, la piste <i>est</i> assure aussi une séparation physique du trafic camions entre les deux chantiers SYMADREM et SNCF-Réseau.</p>

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

<b>32</b>	<p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM (suite et fin)</b></p> <p><b>3/ Gestion sélective des arbres et confortement du talus Est en section courante (entre les ouvrages) :</b></p> <p>Une gestion sélective des arbres sur le talus est (maintien, abattage + broyage des souches, recépage des sujets + rabattage des souches) est mise en place. Sur les abords des ouvrages de transparence hydraulique et des trémies existantes, le parement est sera reprofilé selon une pente proche de 3H/2V (fruit maximum admissible), à l'exception des abords de l'OA 5 où la pente projetée du talus sera de 2H1V (en liaison avec le remblaiement de la dépression du lieu-dit « Les Ségonnaux »). La pente du parement Est étant généralement assez régulière, le complexe DEG et la protection en gabions seront « posés » sur le talus existant préalablement décapé et nettoyé. Dans tous les endroits où la pente actuelle du parement Est supérieure à 3H/2V, le talus sera rechargé pour obtenir la pente voulue (max. 3H/2V).</p> <p>De manière analogue au talus ouest, dès que la distance latérale entre l'axe de la voie ferroviaire (V1) et le sommet de talus est est inférieure ou égale à 4,00 m, le sommet de talus sera légèrement « engraisé » avec des matériaux gravelo-terreux pour créer une zone de replat (largeur minimale : 0,5 m) permettant l'ancrage des treillis de géotextile biodégradable.</p> <p><b>4/ Stratégie de réemploi des matériaux faiblement pollués</b></p> <p>De façon à minimiser les coûts du projet et l'impact environnemental, la maîtrise d'ouvrage a élaboré une stratégie de réemploi sur site des matériaux se trouvant entre la trémie 3 et le guide eaux sud PK SNCF 771+054 (côté Ouest). C'est ainsi que 17 600 m<sup>3</sup> seront stockés en épaulement du remblai Est sur lequel sera implantée la piste Est de chantier et d'exploitation. Le réemploi de ces matériaux participera aussi à l'amélioration de la stabilité générale du talus côté Est.</p> <p>La piste est de chantier est donc nécessaire pour initier tous les travaux côté est. L'idée est donc de la conserver en phase d'exploitation de façon à faciliter l'entretien du talus côté est et des ouvrages de transparence ainsi que toute intervention du gestionnaire de l'infrastructure sur une ligne ou le fret représente 40% du trafic dont presque la moitié (45 %) de Transport de Matières Dangereuses (TMD).</p> <p>La piste est de chantier est donc nécessaire pour initier tous les travaux côté est. L'idée est donc de la conserver en phase d'exploitation de façon à faciliter l'entretien du talus côté est et des ouvrages de transparence ainsi que toute intervention du gestionnaire de l'infrastructure sur une ligne ou le fret représente 40 % du trafic dont presque la moitié (45 %) de Transport de Matières Dangereuses (TMD).</p> <p>A noter que les bassins de restitution se trouveront 1m sous le terrain naturel et qu'ils ne permettent pas à des engins d'accéder, depuis l'espace inter-remblai, au talus est du remblai. Enfin, la piste est sera implantée en partie sur l'ancien chemin rural n° 6 qui n'est plus cependant marqué au sol.</p> <p>Pour ce qui concerne la nouvelle recommandation du présent avis, nous vous invitons à vous reporter à la réponse n° 17 du présent mémoire.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte. <i>L'utilité de la piste en phase d'exploitation se justifie par l'entretien de l'emprise ferroviaire.</i></p>
-----------	--

En recommandation initiale, l'(AE) suggérerait que les surfaces défrichées et celles des boisements créés soient précisément décrites dans le dossier.

<b>33</b>	<p><b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b></p> <p><i>Cette recommandation n'est pas prise en compte.</i></p> <p><b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Pour ce qui concerne les surfaces défrichées, nous apportons les précisions suivantes :</p> <p>Les linéaires mixtes (arbres, arbustes, arbrisseaux) occupent une superficie cumulée d'environ 6,45 hectares (côté Rhône et côté Trébon) et s'étendent sur une largeur moyenne de 10 m côté Rhône et sur une longueur de 5 000m. Ils occupent donc une surface restreinte dans la plaine alluviale.</p> <p>Ce boisement forme un corridor linéaire arboré de type haie végétale qui est interrompue à plusieurs endroits, notamment au droit des 3 trémies routières. Ce corridor boisé se situe principalement dans les anciennes caisses d'emprunt, en bordure de chemin s communaux, et de parcelles cultivées.</p> <p>Un recensement précis du boisement a été effectué sur les talus ferroviaires et dans l'espace inter-remblai. Il a été dénombré environ :</p>
-----------	---

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

33	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>			
	<b>Talus ferroviaire (côté Rhône)</b>		<b>Quantité</b>	<b>Unité</b>
	Arbres isolés à abattre (100 % des hauts jets existants)		200	u
	Surface robinier		700	m <sup>2</sup>
	Surface canne Provence		500	m <sup>2</sup>
	<b>Talus ferroviaire (côté Trébon)</b>		<b>Quantité</b>	<b>Unité</b>
	Arbres isolés à conserver		164	u
	Arbres isolés à abattre		220	u
	Surface robinier		700	m <sup>2</sup>
	Surface canne Provence		580	m <sup>2</sup>
	<b>Espace inter-remblais (hors talus ferroviaire côté Rhône)</b>		<b>Quantité</b>	<b>Unité</b>
	Arbres isolés à abattre		86	u
	Zone à déboiser (boisée...)		64 500	m <sup>2</sup>
	<b>Cordon boisé côté ségonnal</b>		<b>Quantité</b>	<b>Unité</b>
	Haie végétale (ligneux de type peupliers, frênes, aubépines, cornouillers, troènes)		8 100	u
<p>L'essence la plus représentée est le platane, avec des sujets de gros diamètre ou de grosses cépées (plusieurs brins de diamètre 25 à 40 cm présent sur une souche). Les autres essences sont le chêne et frêne (essence colonisatrice). Pour ce qui concerne les boisements créés, nous apportons les précisions suivantes :</p> <p>Au total le reboisement <i>est et ouest</i> couvrira environ 8.675 ha, à comparer aux 6.45 hectares de surface déboisée en cumulé (hors talus ferroviaire qui est principalement constitué d'arbres isolés). Les terrains déboisés sont concernés par une trame "<i>haies et continuités rurales à conserver</i>" au niveau du Plan Local d'Urbanisme d'Arles (PLU). Le règlement du PLU prévoit, dans son article 8.6 qu'en cas d'arrachage, des nouvelles haies doivent être plantées, pour couvrir 120 % de la surface couverte pas les haies initiales, garantissant ainsi leur rôle dans la trame verte. Le reboisement prévu au projet couvrira plus de 130 % de la surface couverte par la haie boisée initiale. Ces éléments sont ajoutés dans le dossier pièce 1 - § 3.3.3.2.3 p.292.</p>				
<b>AVIS de la (CE)</b>				
<p>Voir aussi les réponses n° 16 et 17 ci-dessus.</p> <p>8,675 ha sont replantés, à comparer aux 6,45 hectares défrichés, répartis à l'ouest du périmètre-projet et le long des remblais.</p> <p><i>La (CE) estime qu'avec un taux de compensation à l'hectare de 130 %, l'objectif de reboisement est atteint.</i></p>				

L'(AE) recommandait d'élargir l'analyse des effets cumulés aux autres enjeux environnementaux (milieu humain et naturel, notamment).

34	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>		
	Le dossier n'a pas été complété sur ce point.		
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>		
	<p>Nous reportons ici la réponse faite dans le mémoire en réponse à l'avis de l'AE pièce M du dossier DUP de 2015 :</p> <p>L'objectif du projet consiste principalement à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• contenir sans déversement une crue équivalente à celle de décembre 2003 (crue centennale) sans brèche dans le système ;</li> <li>• résister à la rupture jusqu'à la crue exceptionnelle du Rhône ;</li> <li>• assurer, pour les crues supérieures à celle de décembre 2003, un ressuyage rapide des terres en respectant le principe de solidarité amont/aval.</li> </ul> <p>L'analyse des effets cumulés portent sur les effets de notre projet vis-à-vis d'autres projets potentiels. Dans le cas présent, il s'agissait donc plus spécifiquement de regarder l'impact hydraulique du projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai ferroviaire et mesures associés vis-à-vis du projet considéré. C'est ce qui a été fait dans le chapitre sur les effets cumulés (pièce 1 - § 3.6).</p>		
	<b>AVIS de la (CE)</b>		
<p><i>La remarque de l'(AE) se rapporte à la phase DUP du projet.</i></p>			

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

Initialement l'(AE) recommandait aux maîtres d'ouvrage de préciser, dans l'étude socio-économique, les investissements se rapportant aux différentes composantes du projet et si nécessaire de procéder aux corrections nécessaires.

Elle recommandait aussi de compléter l'étude d'impact par les bénéfices attendus du projet en termes de coûts des dommages évités.

<b>35</b>	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Le dossier actualisé ne comporte pas d'étude socio-économique.</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	<p>Nous rappelons que le dossier soumis à l'avis de l'AE en 2015 était un dossier de Déclaration d'Utilité Publique, avec pour objectif de permettre la maîtrise foncière totale par les maîtres d'ouvrage des terrains nécessaires à la réalisation du projet. Cette DUP a fait l'objet d'un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du 13 mai 2016.</p> <p>Le présent dossier soumis à l'avis de l'AE est un dossier d'autorisation de travaux au titre de la loi sur l'eau (dossier IOTA, code de l'environnement), son contenu, décrit dans le code de l'environnement, ne prévoit pas l'intégration d'une étude socioéconomique.</p> <p>Bien que ces éléments ne soient pas partie intégrante d'un dossier « loi sur l'eau », nous les fournissons pour une parfaite information du public. Ils sont présentés dans l'avis positif formulé par le commissariat général à l'investissement quant à l'évaluation socio-économique du projet en date du 5 août 2016 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexe 1 du présent mémoire en réponse ;</li> <li>• Pièce 5 : annexe 13</li> </ul>
	<b>AVIS de la (CE) (suite et fin)</b>
	Dont acte. Voir réponse n° 26.

La dernière recommandation de l'avis 2017-50, déjà formulée en 2015, concerne l'allègement du résumé non technique (RNT), au niveau de certaines descriptions détaillées.

<b>36</b>	<b>SYNTHESE de l'OBSERVATION de l'(AE)</b>
	<i>Cette recommandation n'est pas prise en compte. L'(AE) formule dans le présent avis plusieurs recommandations à propos de la lisibilité du dossier qui concernent également le (RNT).</i>
	<b>SYNTHESE de la REPONSE du SYMADREM</b>
	<p>Les recommandations permettant d'améliorer la lisibilité du document ou de corriger des erreurs manifestes ont été appliquées dans le (RNT). Par contre, les éléments développés dans le présent mémoire sur des sujets très précis n'ont pas lieu d'apparaître dans le (RNT).</p> <p>Suite aux diverses réunions d'information avec les acteurs locaux et les riverains, le SYMADREM et SNCF-Réseau se sont aperçus d'une demande de détails techniques précis du système hydraulique. Par conséquent, il a été acté de laisser ce niveau de précision pour chaque pièce du dossier, y compris le (RNT).</p>
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	<p>La redondance de certaines informations est notamment due à la complexité réglementaire.</p> <p>Toutefois, la (CE) estime que l'organisation générale du dossier permet à chacun de prendre connaissance du projet.</p>

\* \* \* \* \*

### AVIS de la (CE) sur l'AVIS de l'(AE) et les REPONSES du SYMADREM

La (CE) note que les avis de l'(AE) ont été valorisants dans un 1<sup>er</sup> temps pour la qualité du dossier, et dans un 2<sup>nd</sup> temps pour celle du projet, plus particulièrement au regard du respect des directives de la « loi sur l'eau ».

Parmi les améliorations suggérées par l'(AE) (une trentaine), 2/3 ont été reprises à son compte par le SYMADREM, le 1/3 restant fait l'objet de la part de la (CE) des neuf recommandations suivantes :

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

**AVIS de la (CE) sur l'AVIS de l'(AE) et les REPONSES du SYMADREM (suite et fin)**

**Recommandations**

La (CE) recommande :

- que le dossier soit complété en ce qui concerne les dangers encourus par les populations vivant en dehors des plaines de Trébon, Boulbon, Aramon, et des Marguilliers ;
- que le niveau de risque et de protection soit fourni par le maître d'ouvrage aux communes (adhérentes au SYMADREM) non impactées par les travaux ;
- de prendre en compte toutes les orientations du SRCE du 24/11/2014 ;
- qu'une mise à jour de l'étude de 2004, relative à l'état chimique et écologique du Rhône, soit réalisée préalablement à la déclaration des travaux ;
- de modifier la conclusion sur l'état écologique en explicitant les raisons de l'absence de données écologiques, y compris pour le suivi annuel des populations de poissons ;
- de compléter l'étude écologique de la plaine du Trébon en vue d'une amélioration des mesures de compensation écologique ;
- que le compte-rendu de la visite effectuée par l'expert écologue soit intégré au dossier ;
- que le déplacement des installations techniques de Fibres-Excellence soit partie intégrante de l'autorisation de travaux ;
- de prévoir une 2<sup>de</sup> aire de stockage vers le sud, susceptible de réduire les impacts liés au transport des sédiments sur de longues distances.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

## TITRE V – ANALYSE des DELIBERATIONS COMMUNALES

### A – Contexte général

Trente-trois communes sont concernées par la présente enquête publique : 17 dans les Bouches du Rhône et 16 dans le Gard. Parmi ces communes, la (CE) a eu à connaître de 11 délibérations des conseils municipaux, dont 8 ont été examinées par ses soins (voir titre VI-2 Analyse des observations : avis du SYMADREM et de la (CE), dans le cadre des observations émises, et 3 sont examinées ci-après.

#### Délibérations analysées par la (CE), en tant qu'observations

- Pour les Bouches du Rhône : Mouriès et Saint-Pierre de Mézoargues ;
- Pour le Gard : Aimargues, Bellegarde, Comps, Le Cailar, Saint-Gilles et Vallabrègues.

#### Délibérations (3) examinées ci-après :

<p><b>Délibération de BOULBON (13)</b></p> <p>Avis favorable à l'unanimité avec la réserve suivante : La rehausse du déversoir faisant bien partie des travaux de la rive gauche du Rhône travaux faisant l'objet de l'enquête en cours, il est <b>INDISPENSABLE</b> la rehausse du déversoir de Boulbon-Vallabrègues soit faite <b>AVANT</b> la totale finalisation du chantier entre Tarascon et Arles. Puisque cette rehausse est une mesure compensatoire, il est indispensable que celle-ci soit opérationnelle avant l'ensemble du chantier qui demande compensation.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Comme indiqué par le SYMADREM en réponse à l'observation n°13.B.2, les travaux de la rehausse du déversoir de Boulbon devrait débuter en 2018, et se terminer avant les travaux de la digue. Au demeurant, le non enchaînement exposé ci-dessus ne paraît de nature à aggraver la situation de la plaine de Boubon-Vallabrègues.</p>
<p><b>Délibération de MOURIES (13)</b></p> <p>Le Conseil municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité des membres, EMET UN AVIS FAVORABLE, sur la demande d'autorisation présentée par le SYMADREM concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Sans commentaires.</p>
<p><b>Délibération du GRAU-du-ROI (30)</b></p> <p>Le Conseil municipal, après délibération, se prononce favorablement sur ce dossier d'enquête publique qui s'est déroulé sur la commune depuis le lundi 30 octobre 2017 et pendant 40 jours consécutifs, soit jusqu'au vendredi 08 décembre 2017 inclus.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Sans commentaires.</p>

### B – Synthèse des avis émis par les communes

Le regroupement des avis émis par la Commission d'Enquête ci-dessus et des avis rédigés par ses soins au **TITRE VI-2 – Analyse des observations** : avis du SYMADREM et de la Commission d'Enquête, conduit au tableau suivant :

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

COMMUNES	AVIS
BOULBON	<b>Avis favorable avec réserve</b> : la rehausse du déversoir faisant bien partie des travaux de la rive gauche du Rhône travaux faisant l'objet de l'enquête en cours, il est <b>INDISPENSABLE</b> la rehausse du déversoir de Boulbon-Vallabrègues soit faite <b>AVANT</b> la totale finalisation du chantier entre Tarascon et Arles. Puisque cette rehausse est une mesure compensatoire, il est indispensable que celle-ci soit opérationnelle avant l'ensemble du chantier qui demande compensation.
MOURIES	<b>Avis favorable</b>
ST PIERRE MEZOARGUES	<b>Avis favorable avec réserve.</b> La rehausse du déversoir faisant bien partie des travaux de la rive gauche du Rhône travaux faisant l'objet de l'enquête en cours, il est <b>INDISPENSABLE</b> la rehausse du déversoir de Boulbon Vallabrègues soit faite <b>AVANT</b> la totale finalisation du chantier entre Tarascon et Arles. Puisque cette rehausse est une mesure compensatoire, il est indispensable que celle-ci soit opérationnelle avant l'ensemble du chantier qui demande compensation.
AIMARGUES	<b>Sans avis.</b> La municipalité s'interroge sur l'impact de la crue du Rhône sur son territoire, elle décide de ne pas émettre d'avis favorable ou défavorable
BELLEGARDE	<b>Avis favorable</b>
COMPS	<b>Avis très favorable</b>
LE CAILAR	<b>Avis favorable avec réserve</b> : ne pas être impliquée financièrement
SAINT GILLES	<b>Avis favorable</b>
VALLABREGUES	<b>Avis favorable avec réserves</b> Réserve n° 1 = Réalisation de la rehausse concomitamment à la réalisation des travaux de digue et labellisation par l'Etat des ouvrages. Réserve n° 2 = Principe de solidarité amont/aval édicté par le Plan Rhône réciproque, et solidarité inter-collectivités en faveur des territoires sacrifiés.
ARAMON	<b>Avis favorable.</b>
LE GRAU DU ROI	<b>Avis favorable.</b>

Il apparaît que sur 11 communes (sur 33) ayant transmis leur délibération à la (CE), (10) ont émis un avis favorable et (1) n'a pas souhaité prendre position. Parmi les 10 communes ayant émis un avis favorable, (4) l'ont assorti de réserves portant sur les points suivants :

- Mise en œuvre de la mesure compensatoire « *rehausse du déversoir de Boulbon* » avant la construction de la digue ;
- Principe de solidarité amont/aval édicté par le Plan Rhône réciproque ;
- Solidarité matérielle et financière des collectivités en faveur des territoires sacrifiés ;
- Labellisation par l'Etat des ouvrages de protection et d'endiguement.

\* \* \* \* \*

### AVIS de la (CE) sur les DELIBERATIONS COMMUNALES

La (CE) prend acte des remarques formulées par les communes dans leurs délibérations.

Ces remarques font l'objet de son avis au **TITRE VII – ANALYSE des OBSERVATIONS : AVIS du SYMADREM et de la COMMISSION d'ENQUETE**

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

## TITRE VI – ANALYSE des REPONSES aux QUESTIONNAIRES (2) de la (CE)

Q.1	<i>Une information spécifique a-t-elle été fournie aux élus locaux et aux habitants après la déclaration d'utilité publique du projet, le 13 mai 2016 ? Des comptes rendus de ce type d'actions d'information ont-ils été établis ?</i>
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Sur la communication vis-à-vis du public :</p> <p>La lettre du SYMADREM, dont la périodicité est semestrielle, est imprimée à 80 000 exemplaires. Elle est diffusée auprès de l'ensemble des communes membres du SYMADREM. Certaines d'entre elles la joignent avec leur bulletin municipal. Elle est par ailleurs téléchargeable sur le site du SYMADREM.</p> <p>La lettre n°15 (septembre 2016) a fait part de l'obtention de l'arrêté de DUP.</p> <p>La lettre n°16 de janvier 2017 a fait un focus spécial sur cette opération.</p> <p>En ce qui concerne les recommandations du commissaire enquêteur de la DUP Digue Tarascon-Arles et l'avis favorable (Cf. PJ n°1) du 30 juillet 2015 de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA), une étude de faisabilité visant à proposer des mesures de compensation à la consommation des espaces agricoles nécessaires au projet a été confiée à la Chambre d'Agriculture des Bouches du Rhône. Elle figure en PJ n°2</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<i>La (CE) estime qu'une information ciblée, en direction des communes peu ou pas impactées par le projet, aurait dû être conduite.</i>	
Q.2	<i>Les conséquences directes et les effets induits du réchauffement climatique, et plus précisément de la submersion marine attendue sur le projet, ont-ils été pris en compte ?</i>
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Les conséquences du réchauffement climatique et la concomitance des crues avec les tempêtes marines ont été prises en compte dès le dimensionnement des ouvrages du programme de sécurisation. L'adaptabilité des ouvrages au changement climatique est détaillée aux pages 27, 126 à 128 du programme de sécurisation joint au dossier d'enquête publique (Par ailleurs déjà joint aux enquêtes publiques des quais d'Arles et aux travaux de renforcement de la digue entre Beaucaire et Fourques). La concomitance crues/tempêtes est justifiée dans le programme de sécurisation aux pages 195 à 198.</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Dont acte.	
Q.3	<p><i>Pouvez-vous confirmer que les travaux suivants, inscrits à l'article n° 1 de l'Arrêté Inter-Préfectoral du 22 septembre 2017 « Objet de l'enquête » figurent bien dans la liste des travaux approuvés ayant fait l'objet de la DUP du 13 mai 2016 ?</i></p> <p>→ <i>Les mesures d'annulation et de réduction d'impacts comprenant des rehaussements de déversoirs (Boulbon et Comps) et de digues (Aramon et les Marguilliers), la création d'une îlône (déblais de 570 000 m3) et la suppression de l'atterrissement au droit de l'usine Fibre Excellence (déblais de 600 000 m3) ;</i></p> <p>→ <i>Les aménagements favorisant le ressuyage, comprenant la transparence hydraulique du canal des Alpines, la création d'un fossé ouest/est raccordé au contre-canal du Vigueirat, la création d'un siphon de transfert sous le Vigueirat et la réalisation d'un canal d'amenée au canal de la vidange.</i></p> <p>→ <i>Les aménagements de sécurisation complémentaires tels que la sécurisation des digues du Vigueirat et le remodelage des berges du tronc commun du canal de la vallée des Baux.</i></p>
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Nous confirmons que la liste des travaux figurant à l'article n°1 de l'Arrêté Inter-Préfectoral du 22 septembre 2017 « <i>Objet de l'enquête</i> » est la même que celle qui figurait dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (arrêté du 13 mai 2016).</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Dont acte.	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

**Q.4** *A/ Quelles sont les incidences du projet sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer, Graveson, Maillane, Mas-Blanc-des-Alpilles, Maussane-les-Alpilles, Mouriès, La Paradou, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Etienne-du-Grès, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Pierre-de-Mézoargues, Saint-Rémy-de-Provence, Les Saintes-Maries-de-la-Mer, Aigues-Mortes, Aimargues, Bellegarde, Beauvoisin, Fourques, Le Cailar, Le Grau-du-Roi, Montfrin, Saint-Gilles, Saint-Laurent d'Aigouze, Théziers, Vallabrègues et Vauvert ?*

*P0 – § 3.4 p.19 p.20      P1 – § 2.2.2 fig. p.18      P2 vol. 1/2 – § 3.3.4.2 – p. 304 et suivantes*

*B/ Les incidences du projet sur le territoire des communes citées ci-dessus font-elles l'objet d'une EDD ?*

*P0 – § 3.4 p.19 p.20      P1 – § 2.2.2 fig. p.18      P2 vol. 1/2 – § 3.3.4.2 – p. 304 et suivantes*

#### REPONSE du SYMADREM

**A/** La justification du choix du périmètre de l'enquête publique est détaillée au § 3.4. de la pièce 0.

Il y a des communes qui sont directement bénéficiaires des travaux et d'autres qui sont potentiellement impactées par les travaux car situées sur la rive opposée ou en amont et en aval du projet. La vérification d'absence d'impact négatif pour ces dernières a été prise en compte, soit lors du découpage en opérations, soit lors du phasage des travaux

Toutes les incidences du projet sont détaillées dans le chapitre 3.3. de la pièce 1. Le tableau ci-dessous synthétise les incidences qualitatives par commune du périmètre :

Commune	Impact qualitatif du projet	Référence dossier
Tarascon	Commune directement bénéficiaire des travaux de création de la digue Tarascon-Arles (Territoire protégé à Q50 à Q100 après digue TA et Q100 à Q1000 après rehaussement SIF)	Pièce 0 §.4.3.2.3. p 74 Pièce 3 rubriques 0 et 8d Pièce 1 §.3.3.4.2.2 p 323 à 332
Arles	Commune directement bénéficiaire des travaux de création de la digue Tarascon-Arles Après digue TA territoire protégé à Q50 à Q1000 Nord RN113 (Sauf Marais) et Q10 à Q200 sud RN113 Pas d'impact dans le lit endigue pour Camargue Insulaire (rive opposée) et Plan du Bourg (aval projet) compte tenu des mesures hydrauliques dans le lit endigué et phasage des opérations	Pièce 0 §.4.3.2.3. p 74 Pièce 3 rubriques 0 et 8d Pièce 1 §.3.3.4.2.2 p 323 à 332 Pièce 1 §.3.3.4.2.1 (pages 317 à 320) Pièce 5 annexe 3 programme §.11.3 page 309
Mas Blanc les Alpilles	Communes directement bénéficiaires des travaux de création de la digue (Territoire protégé à Q100 après digue TA et Q200 après rehaussement SIF)	Pièce 0 §.4.3.2.3. p 74 Pièce 3 rubriques 0 et 8d Pièce 1 §.3.3.4.2.2 p 323 à 332
Saint Etienne du Grès		
Fontvieille	Communes directement bénéficiaires des travaux de création de la digue (Territoire dont la cote > 2,5 m NGF protégé à Q200 après digue TA, inchangé après SIF) (Territoire dont la cote < 2,5 m NGF protégé à Q20 (soumis aux brèches aval) après digue TA, inchangé après SIF)	
Maussane les Alpilles		
Mouries		
Le Paradou		
Saint Remy de Provence		
Graveson	Communes situées en périphérie de la zone protégée, bénéficiaires des travaux de création de la digue	
Maillane		
Saint Martin de Crau		
Fos sur Mer	Communes situées dans la zone protégée par le système d'endiguement rive gauche, moins concerné par le bénéfice des travaux, compte tenu de leur localisation très en aval Pas d'impact dans le lit endigue compte tenu des mesures hydrauliques dans le lit endigué et phasage des opérations	Pièce 0 §.4.3.2.3. p 74 Pièce 3 rubriques 0 et 8d Pièce 1 §.3.3.4.2.2 p 323 à 332 Pièce 1 §.3.3.4.2.1 (pages 317 à 320) Pièce 5 annexe 3 programme §.11.3 page 309
Port Saint Louis du Rhône		

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

<b>Q.4</b>	<b>REPONSE du SYMADREM</b>		
	<b>Commune</b>	<b>Impact qualitatif du projet</b>	<b>Référence dossier</b>
	Beaucaire	Quartier des Marguilliers bénéficiaire des travaux de rehaussement Protection Q100 après travaux Absence d'impact pour le reste de la commune compte tenu non-aggravation des lignes d'eau (mesures hydrauliques et phasage des travaux)	Pièce 1 §.3.3.4.2.1 page 316 Pièce 1 §.3.3.4.2.1 (pages 317 à 320) Pièce 5 annexe 3 programme §.11.3 page 309
	Aigues Mortes	Communes situées sur la rive opposée ou en aval de la digue Tarascon-Arles. Absence d'impact compte tenu de la non-aggravation des lignes d'eau (mesures hydrauliques et phasage des travaux)	Pièce 1 §.3.3.4.2.1 (pages 317 à 320) Pièce 5 annexe 3 programme §.11.3 page 309
	Aimargues		
	Beauvoisin		
	Bellegarde		
	Fourques		
	Le Cailar		
	Le Grau du Roi		
	Saintes Maries de la Mer		
	Saint Gilles		
	Saint Laurent d'Aigouze		
	Vauvert		
	Montfrin		
<p><b>B/</b> Conformément à la réglementation en vigueur, les Etudes De Dangers (EDD) ont été réalisées uniquement pour les ouvrages de protection contre les inondations, soit pour le système d'endiguement de la rive gauche du Rhône (<i>objet des travaux de création de la digue Tarascon-Arles</i>) pour le système d'endiguement des Marguilliers, pour le déversoir de Boulbon, pour la digue d'Aramon et le déversoir de Comps. Elles n'ont pas été jointes pour Aramon et Comps, car ces deux ouvrages font l'objet d'une procédure particulière (pages 31 et 32 de la pièce 0).</p> <p>En résumé, seules les communes bénéficiaires des travaux font l'objet d'une EDD. Les communes situées en rive droite du Rhône ou en Camargue Insulaire ne font pas l'objet d'une EDD. Il a été simplement vérifié que les travaux objet de la demande d'autorisation n'avaient pas d'impact sur ces communes.</p>			
<b>AVIS de la (CE)</b>			
A/ Dont acte			
<p><b>B/ La (CE) aurait souhaité, conformément aux dispositions de l'article R.214-116 du code de l'Environnement, que les communes situées en rive gauche non-dotées d'une EDD, en rive droite du Rhône et en Camargue Insulaire, fassent l'objet d'une EDD.</b></p>			
<b>Q.5</b>	<p><i>Des communes apparemment peu, voire pas du tout concernées, telles que Saint-Rémy, Saint-Martin de Crau ou Fos-sur-Mer, figurent dans le périmètre soumis à enquête publique au titre du Code de l'Environnement. Sur la base de quels textes officiels et par quelles autorités administratives le périmètre a été arrêté ?</i></p>		
<b>REPONSE du SYMADREM</b>			
<p>Le périmètre de l'enquête publique a été arrêté par la préfecture des Bouches-du-Rhône et la préfecture du Gard sur la base des éléments détaillés dans le dossier d'autorisation et rappelés au § 3.4. pièce 0.</p> <p>Informations extraites de la rubrique n° 2 de l'étude de dangers du système d'endiguement de la rive gauche (page 19) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 31 242 m<sup>2</sup> de la commune de Saint-Rémy ;</li> <li>- 581 057 m<sup>2</sup> de la commune de Saint-Martin de Crau ;</li> <li>- 14 683 501 m<sup>2</sup> de la commune de Fos-sur-Mer.</li> </ul>			
<b>AVIS de la (CE)</b>			
Dont acte.			
<b>Q.6</b>	<p><i>La capacité d'expansion de crue dans la plaine du Trébon présente un bilan négatif : une perte de 2,16 Mm<sup>3</sup> pour un gain de 1,07 Mm<sup>3</sup> (atterrissement 0,5 Mm<sup>3</sup> – île 0,57 Mm<sup>3</sup>). Est-il prévu, dans le cadre du projet, de solliciter les autres ressources disponibles, et pour quels volumes (élargissement du vieux Rhône dans le secteur de Comps et Vallabrègues, île du Comte) ? P1 – § 2.4.3.1.3 P2 vol. 1/2 – § 1.4 – p.188 P2 vol. 1/2 – § 3.3.4.2 – p. 304 et suivantes P2 vol. 1/2 – § 3.5.1.3 – p. 340 et suivantes P2 vol. 1/2 – § 16 – p. 213 et suivantes</i></p>		

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

<b>Q.6</b>	<p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Cette opération est une partie intégrante du programme de sécurisation joint en annexe au dossier. L'impact du programme a été apprécié globalement et ensuite par opérations.</p> <p>Le bilan gain/perte sur le champ d'expansion de crue (ou lit endigué) figure par opération et pour l'ensemble du programme de sécurisation pages 14 à 16 de la pièce 0. A l'échelle du programme de sécurisation, le gain sera surtout apporté par le décorsetage limité des digues du Petit Rhône.</p> <p>Compte tenu du planning actuel, les travaux de la digue Tarascon-Arles se termineront vraisemblablement fin 2020.</p> <p>Le démarrage des travaux sur le Petit Rhône et sur Salins de Giraud débutera en 2020. On peut estimer que le bilan gain/perte deviendra positif en 2022 au plus tard.</p> <p>On rappelle néanmoins qu'en termes de ligne d'eau, le phasage des opérations a été établi pour ne jamais aggraver la ligne d'eau (pages 12 et 13 de la pièce 0).</p> <p><b>AVIS de la COMMISSION d'ENQUETE</b></p> <p>Dont acte.</p>
<b>Q.7</b>	<p><i>La performance hydraulique du scénario de référence EP 16, incluant le libre écoulement du Rhône, n'est atteinte que si l'atterrissement est enlevé dans sa totalité : atterrissement + épi transversal + épi longitudinal, ce qui ne semble pas être le cas. Que prévoyez-vous pour compenser cet écart de performance et d'objectif ?</i></p> <p><i>P2 vol. 1/2 – § 1.4 – p.189 tableau 25 analyse multicritères de la suppression des épis</i>  <i>P5 – Annexe 2 Convention CNR § 3.3      P5 – Annexe 9 Étude phase PRO</i></p> <p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>La suppression de l'atterrissement était initialement une mesure d'annulation et réduction de l'impact hydraulique du rehaussement des SIP de Beaucaire et Tarascon. Cette suppression a été intégrée, par anticipation dans l'opération Digue Tarascon-Arles pour utiliser les matériaux extraits dans la construction de la digue.</p> <p>Comme indiqué par la (CE), la pérennité de la mesure ne pourra être assurée qu'en supprimant l'épi transversal ou en le rendant transparent hydrauliquement. La transparence hydraulique de cet épi est prise en compte dans l'opération rehaussement du SIF de Tarascon et du SIP de Beaucaire, dont la programmation est prévue pour se terminer concomitamment avec la digue Tarascon-Arles. Cette disposition est indiquée à la page 94 de la pièce 1.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte.</p>
<b>Q.8</b>	<p><i>A/ L'emprise de la digue au sud de l'usine Fibre Excellence est-elle définie par la planche 12 ou 13 ?</i>  <i>P1 – § 2.4.1.6 – p. 67      P2 2/2 – planches 12 et 13</i></p> <p><i>Les études AVP et phase PRO indiquent que l'emprise décrite en planche 13 permet d'atteindre les objectifs de protection du projet (en évitant une élévation de niveau de + 2 cm dans le « verrou hydraulique » formé par la section du fleuve à cet endroit).</i></p> <p><i>B/ Quelle mesure de compensation hydraulique proposeriez-vous si l'emprise de planche 12 était réalisée ?</i>  <i>P1 – § 2.4.1.6 – p. 67      P2 – vol. 2/2 – Référentiel des points de repérage kilométrique (document difficilement lisible)</i>  <i>P2 vol.1/2 – § 7.8 – p. 142      P2 – vol. 2/2 – plans GEN 2, GEN 3</i>  <i>P2 vol.1/2 – § 16 – p. 216 – fig. 87      P5 – Convention CNR</i>  <i>P2 vol.1/2 – annexe 17 - compte rendu 16/06/2013      P5 – Annexe 9 – §121 EP16 ter</i>  <i>P2 vol. 2/2 – planches 12 et 13</i></p> <p><i>C/ L'emprise décrite en planche 13 est-elle prise en compte dans la DUP relative au projet ?</i>  <i>D/ Quel est l'objet de la « rehausse des rampes » située en zone protégée ?      P2 vol. 2/2 - plan n° DIG 15</i></p>
<b>Q.8</b>	<p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p> <p><b>A/</b> C'est la solution variante de la page 67 de la pièce 1 (soit la planche 13) qui a été retenue (indiqué en fin de page) pour les raisons indiquées à la même page (suppression de la déconnection amont de la lône).</p> <p><b>B/</b> Il n'est pas prévu de mesure de compensation hydraulique supplémentaire puisque le changement de tracé de la digue (solution variante ou planche 13) permet de pallier l'impact hydraulique lié à la déconnection amont de la lône.</p> <p><b>C/</b> La planche 13 a été prise en compte dans la DUP. Par ailleurs, une convention entre le SYMADREM et l'usine Fibre Excellence a été signée le 30 janvier 2017.</p> <p><b>D/</b> Le rehaussement des rampes correspond au rehaussement de la route nécessaire pour tenir compte du rehaussement du rideau de palplanches</p>

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

	<b>AVIS de la (CE)</b>
	<i>A/ B/ et D/</i> : dont acte. <i>C/</i> Dont acte, en notant que la convention SYMADREM / Fibres-Excellence du 30 janvier 2017 ne figure pas dans le dossier d'enquête : elle a été fournie à la <b>(CE)</b> , à sa demande, par le SYMADREM le 16 janvier 2018.
<b>Q.9</b>	<b>Espace inter-remblais</b> <i>A/</i> Les pylônes électriques et les merlons latéraux anti-retour présents dans l'espace inter-remblai font obstacle au libre écoulement des eaux en cas de crue déversante et embâcles. De quelle manière ce risque est-il pris en compte ? <i>P1</i> - § 342 p.336 <i>P2</i> – vol.2/2 - planches AVP DIG 2 DIG 3 DIG 4 <i>P2</i> – vol.2/2 - planche AVP DIG 14 <i>P2</i> - annexe 17- compte rendu 13/05/2013 <i>P5</i> – annexe 12 – synthèse de l'étude hydraulique phase PRO <i>B/</i> Quel est l'avis d'ERDF au sujet de la présence de pylônes électriques dans l'espace inter-remblai ? <i>P2</i> – vol.2/2 - planches AVP DIG 2 DIG 3 DIG 4 <i>P2</i> - annexe 17 - compte rendu 13/05/2013
	<b>REPONSE SNCF Réseau/SYSTRA</b>
	Dès le début du chantier en 2011, SNCF-Réseau a été en contact avec RTE au sujet des travaux prévus aux abords des pylônes électriques. La ligne électrique alimente uniquement la sous station ferroviaire des SEGONNAUX et que cette ligne fait l'objet d'une convention entre SNCF-Réseau et RTE en date du 18 février 1985. En date du 15 janvier 2014, RTE a confirmé, par courriel, à SNCF-Réseau, la stabilité de ses supports après décaissement de l'espace inter-remblais tel qu'envisagé. Cependant, RTE a demandé à SNCF-Réseau de conserver une distance de garde de 2 m par rapport aux pieds des supports impactés afin de protéger ces derniers d'une fragilisation due à l'érosion des sols. Ces travaux seront réalisés sous la surveillance de RTE, comme demandé par l'exploitant. Ces informations ont été prises en compte lors de la modélisation hydraulique réalisée par ARTELIA pour le compte de SNCF-Réseau.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.
<b>Q.10</b>	<b>Acteurs en rive droite et gauche du Rhône</b> <i>A/</i> Quelles sont, au titre du projet, les obligations contractuelles de la société Fibres-Excellence ? <i>P2</i> 1/2 - annexe 17 - compte rendu 21/06/2013 <i>P2</i> vol. 2/2 - planches 12 et 13 <i>P2</i> vol. 2/2 - plan n° DIG 15 <i>B/</i> Quelle est l'incidence du projet sur le niveau du canal de navigation Rhône à Sète ? <i>P1</i> - § 3.3.4 p.321 fig. 166 <i>C/</i> Quel est l'avis de la société gestionnaire du canal de navigation Rhône à Sète au sujet de l'incidence du projet sur le niveau d'eau ? <i>P1</i> - § 3.3.4 p.321 fig. 166 <i>D/</i> Quelle est l'incidence du projet sur le niveau du canal d'irrigation BRL ? <i>P1</i> - § 3.3.4 p.321 fig. 166 <i>E/</i> Quel est l'avis de la société gestionnaire du canal d'irrigation BRL concernant l'incidence du projet sur le niveau d'eau. ? <i>P1</i> - § 3.3.4 p.321 fig. 166
	<b>REPONSE du SYMADREM</b>
	<i>A/</i> Il n'y a pas d'obligations contractuelles particulières pour société Fibres-Excellence. Les seules obligations sont celles liées à la surveillance et l'entretien des ouvrages traversants. <i>B/</i> , <i>C/</i> , <i>D/</i> , <i>E/</i> : Tous ces ouvrages sont en rive droite. Il n'y a pas d'impact sur la rive gauche (Cf. page 317 de la pièce 1)
<b>Q.10</b>	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte. La <b>(CE)</b> fait observer que le projet n'a pas d'impact sur les ouvrages existants en rive droite, visés dans la question.
<b>Q.11</b>	<b>Santé publique – Alimentation en eau</b> <i>Les puits privés d'alimentation en eau potable sont susceptibles de se trouver à proximité des sédiments, contenant des matières dangereuses (fluorures), qui entrent dans la composition des remblais. Le plan de surveillance annoncé des forages est-il opérationnel ?</i> <i>P1</i> - § 3.2.2.8.3 – p. 183 à 189 <i>P1</i> - § 3.3.2.2.3 – p. 256 et suivantes <i>P5</i> – annexe 8 – résultats d'analyses physico-chimiques <i>P5</i> – annexe 13 – courrier ARS du 19/12/2016 <i>P5</i> – annexe 14 – courrier / note explicative du 14/10/2016
	<b>REPONSE du SYMADREM</b>
	Un seul propriétaire est concerné : M. LABORIE (puits autorisé). Le protocole est en cours de validation. Il est prévu un prélèvement tous les 3 mois. Le protocole sera opérationnel avant le démarrage des travaux de terrassement.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Tout en s'étonnant du faible nombre de puits concernés, la <b>(CE)</b> prend acte.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

**Q.12 Données hydrauliques**

**A)** Le projet s'appuie sur 2 référentiels : les débits estimés à partir de la courbe de tarage (post 7/12/2003) actuellement en vigueur et les niveaux modélisés par CNR ingénierie dans le cadre de l'étude de calage (réalisée de 2006-2011).

Il est d'autre part souligné dans le dossier : « Il est donc indispensable de modifier la courbe de tarage en vigueur pour les débits supérieurs à 11 500 m<sup>3</sup>/s..... ». En définitive, quel est le référentiel utilisé pour effectuer les études EP16, EP16 ter, EP16 quater et pour les modélisations E101 à E109, E110 à E114, EF01 à EF18b, ET01 ?

P1 – § 2.2.3.3 – p. 28 P3 volume 1/3 – rubrique n°0 – § 9 p. 40 – fig. 24

P3 volume 1/3 – rubrique n° 6 – § 1.8 p. 56 - tableau 14

P3 volume 1/3 – rubrique n° 6 – § 1.14 p. 116 – fig. 87 p.116

P3 volume 2/3 – rubrique n° 8d – p. 20 P3 volume 2/3 – rubrique n°8c

P5 - Annexe 9 - Etude hydraulique de compatibilité avec l'étude de calage PHASE PRO

**B/** Parmi les valeurs suivantes du dossier, mesurées à la station de Beaucaire-Tarascon, quelles sont celles qui effectivement déterminent la cote de crête et la cote du secteur déversant de la digue ?

Période de retour	Débit de pointe (m <sup>3</sup> /s)	Côte (m NGF)	Débit de pointe (m <sup>3</sup> /s)	Côte (m NGF)
		P1 – vol. 1/1 - § 3.2.2.5.2 P5 - vol. 1/1 – annexe 10		profil en long, abscisse 263
20 ans	9 300	10,36		
			9 500	10,8
50 ans	10 440	10,73		
			10 500	11,4
100 ans	11 300 – 11 500	11,33	11 500	12,3
1856 – 250 ans	12 500	11,68	12 500	12,8
Crue exceptionnelle 1 000 ans	0	12,01 – 12,05	14 160	13,3

P1 – vol. 1/1 - § 3.2.2.5.2 p. 158 P3 – vol. 3/3 - rubrique 10 – cartographie de la rubrique n°2

P5 - vol. 1/1 – annexe 10

**C)** Quelle est l'explication du pic de crête d'ouvrage à l'abscisse 267 du profil en long ?

P3 – vol. 3/3 - rubrique 10 – cartographie de la rubrique n°2

**D/** Sachant que la digue est définie pour résister à la crue exceptionnelle millénale et pour déverser à une crue supérieure à celle de 2003 sur un linéaire prévu à cet effet, quelle est la justification de l'augmentation de hauteur en crête de 50 cm sur le linéaire non déversant et du renforcement de ce dernier pour résister à une lame d'eau de 20 cm ? P1 – § 2.2.3.3.1 – p. 28 - 50 cm en + de la hauteur d'eau / crue millénale (de sûreté)

P3 – vol. 2/3 - rubrique 8d – tableau 6 p. 23

P3 – vol. 2/3 - rubrique n°9 - § 4.1.2

**Q.12 REPONSE du SYMADREM**

**A/** Les études hydrauliques ont été faites à partir des scénarios de crues définis à la page 166 de la pièce 1 et détaillés pièce 3 rubrique 6 § 1.13.2. (page 100 à 104). Le problème souligné sur la courbe de tarage n'a pas d'impact sur les modélisations hydrauliques réalisées. Le problème est plutôt sur la prévision de crue et l'annonce des débits en crue pour des gammes de débits supérieures à 11 500 m<sup>3</sup>/s. On ne mesure jamais de débit, on fait uniquement des estimations. On mesure des niveaux d'eau et on réalise des mesures de vitesses d'écoulement à l'aide de jaugeage. C'est ce qui permet de construire des courbes de tarage (débits en fonction des niveaux). Les paramètres du modèle (rugosité) CNR ont été calés sur la base des niveaux observés en 2003 (limnigrammes et laisses de crues) et en injectant des débits dans le gardons, en aval du barrage de Vallabrègues et en aval de l'usine hydro-électrique de Beaucaire de manière à obtenir 11 500 m<sup>3</sup>/s à la station de Beaucaire/Tarascon au pic de crue. Les 4 brèches ont également été prises en compte.

Une fois le modèle calé et la sensibilité des paramètres estimée.

5 scénarios de crue ont été définis pour représenter un panel de crues représentatives du fonctionnement hydraulique en crue. Ce sont ces 5 scénarii de crues qui ont permis de mesurer tous les impacts.

Cette incohérence n'a aucune incidence sur les modélisations réalisées.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

<p><b>Q.12</b></p>	<p><b>B/</b> Dans le tableau ci-dessus, les côtes issues de P1 – vol. 1/1 - § 3.2.2.5.2, sont des côtes extraites du modèle CNR à la station de Beaucaire/Tarascon (PK 269,6).</p> <p>Les autres côtes (dernière colonne) sont extraites également du modèle CNR mais pas au même endroit (PK 263), qui correspond à l'aval de l'usine hydro-électrique de Beaucaire), ce qui explique qu'elles sont plus élevées puisque plus en amont. La cote de 12,65 m NGF qui est une extrapolation de la courbe de tarage pour un débit de 14 160 m<sup>3</sup>/s est erronée pour les raisons invoquées dans l'étude de dangers et doit être modifié par le SPC Grand Delta.</p> <p>Les cotes qui déterminent la digue résistante à la surverse sont celle correspondantes à la crue 11 500.</p> <p>Les cotes qui déterminent la digue millénale sont celles qui correspondent à la crue 14 160 à laquelle on ajoute 50 cm.</p> <p><b>C/</b> Le pic correspond à la côte du pont de la RD999, qui relie les centres villes de Beaucaire et Tarascon</p> <p><b>D/</b> La revanche de 50 cm est justifiée Pièce 3 rubrique 2 page 25 § 4.2. Elle permet d'avoir un différentiel de 80 cm (lame d'eau déversante de 30 cm pour la crue exceptionnelle + 50 cm de revanche) entre la digue non-déversante et la digue résistante à la surverse. Ce différentiel est nécessaire pour assurer que les déversements se produiront bien sur la digue résistante à la surverse. Sans cette revanche, le différentiel ne serait que de 30 cm, ce qui, compte tenu des incertitudes hydrauliques, hydrologiques, numériques et liées au vent, ne permettrait pas de garantir l'absence de déversement sur les linéaires non renforcés au déversement.</p> <p>La lame d'eau de 15/20 cm (rubrique 9) concerne une adaptation sur la granulométrie des matériaux drainants sur la digue de la montagnette pour des crues extrêmes supérieures à la crue de dimensionnement (appelée également crue de sûreté). L'un des objets d'une étude de dangers est de vérifier que les ouvrages tiennent pour les crues annoncées, mais également de voir le comportement des ouvrages au-delà des hypothèses de dimensionnement. C'est dans ce cadre d'hypothèses extrêmes que le composant drainant (initialement graviers) a été remplacé par un matériau plus grossier (petits blocs) pour pouvoir résister à une lame d'eau déversante de 15 cm. C'est une adaptation sans incidence financière qui permet d'accroître la sûreté de l'ouvrage.</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p>
	<p><b>A/</b>, <b>B/</b>, <b>C/</b>, <b>D/</b> : dont acte.</p>
<p><b>Q.13</b></p>	<p><b>Ressuyage de la plaine du Trébon</b></p> <p><b>A/</b> Quelles sont les données hydrauliques d'entrée qui conduisent aux mesures de ressuyage de la plaine du Trébon ? P2 – AVP vol. 2/2 – Chapitre 2) - § 1.2.5 et 2.1.2</p> <p><b>B/</b> Quels sont les apports en volume et débit du « bassin versant 2003 » ? P2 – AVP vol. 2/2 - § 2.1.2 ? Classeur EDD Boulbon - § 2.1 p. 31</p>
	<p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p>
	<p><b>A/</b> Les mesures de ressuyage ont été dimensionnées pour une crue type mai 1856 sans brèche dans le système (crue de référence du PPRI). Le comportement des ouvrages a été modélisé également pour la crue exceptionnelle du Rhône et la crue type mai 1856 avec apport par brèches du Vigueirat, comme en décembre 2003, et impluvium local en provenance des Alpilles comme en 2003.</p>
	<p><b>B/</b> Volume d'eau du Vigueirat : 23 millions de m<sup>3</sup> (débit de pointe du Vigueirat 45 m<sup>3</sup>/s à Saint Gabriel)</p>
	<p>Volume impluvium local : 21,4 millions de m<sup>3</sup>. (débit de pointe cumulé des cours d'eau drainant dans la vallée des baux 658 m<sup>3</sup>/s). Les données figurent en rubrique 8c de la pièce 3 §4.5</p>
	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p>
	<p>Dont acte.</p>
<p><b>Q.14</b></p>	<p><b>Biodiversité</b></p> <p><b>A)</b> Le plan de translocation de la station de nivéole d'été (mesure AC1), comportant notamment, un phasage des opérations ayant lieu sur l'espace inter remblai et sur la lône artificielle, une mise en culture temporaire et une validation par le Conservatoire Botanique National Méditerranéen, est-il disponible ? P1 – vol. 1/1 - § 3.3.2.3.2</p> <p>P5 – annexe 0 – Arrêté du 29/02/2016 portant dérogation à l'interdiction de destruction, de perturbation ou de déplacement de spécimens d'espèces végétales et animales protégées et de leurs habitats.</p> <p>P5 – annexe 5 – § 2.4.2 p. 28</p> <p><b>B)</b> Quelles sont précisément les mesures de compensation floristique et faunistique associées aux travaux de ressuyage de la plaine de Trébon : siphon du canal des Alpines, siphon du Fort d'Herval, liaison au canal de la vidange, aménagement des rives du Vigueirat ? P2- vol. 2/2 – Mesures de ressuyage - § 2.1.4.1 P5 – annexe 7 – carte 6 p.57 et 8a p.73</p>

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digués du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

**Q.14 REPONSE du SYMADREM**

(A) Concernant la nivéole d'été, le protocole qui a été mis en place pour la translocation de la station de nivéole d'été est le suivant et a été débuté en mars 2017 par le conservatoire botanique national. Un nombre de 3000 tiges ont été prélevées soit une surface d'environ 500 m<sup>2</sup> début mars 2017. Les bulbes ont été prélevés manuellement afin de ne pas les abîmer. Ils ont ensuite été acheminés jusqu'à l'île de Porquerolles, lieu de culture du Conservatoire. Ils ont été mis en terre dans des cuvettes avec un géotextile disposé sur le fond afin de retenir l'humidité et recréer au mieux les conditions environnementales naturelles permettant la multiplication végétative de l'espèce. Ils resteront en culture jusqu'à ce que le site compensatoire (lône) soit opérationnel.



*Photo de la nivéole d'été après la translocation sur le site du conservatoire, fin mars 2017*

(B) Concernant les autres mesures de compensation floristiques et faunistique associées aux travaux de ressuyage de la plaine de Trébon :

- le nénuphar est une espèce invasive qui recolonisera naturellement les berges à l'issue des travaux comme cela a déjà été constaté suite aux faucardements régulièrement mis en œuvre pour l'entretien des canaux ;
- concernant les espèces telles que le papillon Diane, il est prévu la translocation de sa plante hôte (aristoloche) dans le futur espace inter-remblais ainsi que dans la lône ;
- la ripisylve typique et les nidifications possibles du Rollier d'Europe ne seront pas impactés par les travaux car ils se trouvent dans le Trébon Nord.

Il est également prévu la mise en œuvre des mesures et actions suivantes :

**- Mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet sur l'environnement :**

- Calade de l'emprise des aménagements et des installations de chantiers (évitement) ;
- Balisage préalable des zones de défrichage et de terrassement (évitement) ;
- Mutualisation de l'accès aux ouvrages (réduction) ;
- Réduction des impacts sur le milieu naturel par un phasage des travaux respectueux des périodes de plus grande sensibilité des espèces (réduction) ;
- Mise en œuvre d'une démarche qualité adaptée au chantier (réduction).

**- Mesures compensatoires, d'accompagnement et de suivi en faveur de la biodiversité :**

- Amélioration écologique de la lône (compensation) ;
- Gestion et suivi de l'aménagement écologique de la lône sur 15 ans (compensation) ;
- Gestion de l'espace inter-remblais (compensation) ;
- Plantation forestière en bordure de la digue (compensation) ;
- Translocation de la station de nivéole d'été (accompagnement) ;
- Translocation d'aristoloche à feuilles rondes afin de favoriser le papillon Diane en bordure de la lône et espace inter-remblais (accompagnement) ;
- Evaluation de l'efficacité de ces différentes mesures sur 15 ans (accompagnement).

L'arrêté portant dérogation à l'interdiction de destruction, de perturbation ou de déplacement de spécimens d'espèces végétales et animales protégées et de leurs habitats précise l'ensemble de ces mesures (annexe 0).

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

Q.14	<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p><b>A/</b> Dont acte – <b>B/</b> La (CE) remarque que la mesure « <i>plantation forestière en bordure de la digue</i> » pourrait aussi être appliquée au niveau du siphon de Fort d'Herval où existe déjà un bouquet d'arbres qui risque de pâtir de l'exécution des travaux.</p> <p><b>La (CE) recommande de compléter l'étude écologique de la plaine du Trébon en vue d'une amélioration des mesures de compensation écologique.</b></p> <p>En ce qui concerne la lône et la ripisylve concernées par NATURA 2000, la (CE) considère que quelques dispositions (création de 2 chemins, installation d'une clôture permanente.....) sous prétexte de permettre au public d'y accéder, ne ressortent pas de la notion de compensation faunistique et floristique attendue dans le cadre de la loi sur l'eau, voire de nature à la compromettre.</p> <p><b>La (CE) recommande au SYMADREM de renoncer à l'ouverture au public de la lône projetée.</b></p>
Q.15	<p><b>Partenaires</b></p> <p><i>Quel est l'état d'avancement des conventions qui doivent être signées avec le Conseil Départemental 13 et avec le Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de Tarascon-Barbentane (SIHTB) ?</i></p> <p><i>P5 Annexe 2 Classeur EDD Boulbon - § 1.2.1.1 p. 31</i></p> <p><b>Avis du SYMADREM</b></p> <p>La signature avec le CD13 est en cours. La signature avec le SIHTB était une hypothèse. Elle n'est pas nécessaire. Le déversoir de Boulbon sera remis au SYMADREM avant travaux tel que spécifié à l'article 6 de la convention signée avec la CNR le 22/07/2016. La convention figure en annexe 2 pièce 5.</p> <p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p>Dont acte.</p>
Q.16	<p><b>Etude de faisabilité</b></p> <p><i>A la suite des recommandations émises par la CDCEA lors de sa réunion du 30/07/2015, relayées par le commissaire enquêteur et le préfet (arrêté de DUP du 13 mai 2016), le SYMADREM s'est engagé à réaliser une étude de faisabilité visant à proposer des mesures de compensation à la consommation des espaces agricoles nécessaires au projet.</i></p> <p><i>Quelles mesures concrètes, issues de cette étude de faisabilité, ont été prises en compte dans le présent dossier d'enquête publique ?</i></p> <p><i>Pouvez-vous nous fournir copie de la partie du document en attestant ?</i></p> <p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p> <p>Une étude a été réalisée par la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône (Cf. PJ n°2) visant à proposer des mesures de compensation à la consommation des espaces agricoles nécessaires au projet.</p> <p>Cette étude porte sur les exploitations directement impactées par le projet, c'est-à-dire les exploitations faisant l'objet d'une expropriation et/ou d'une éviction.</p> <p>Elle a été réalisée sur les exploitations impactées par l'aménagement « <i>digue</i> » (ségonnal) et sur les exploitations impactées par l'aménagement « <i>ressuyage</i> » (plaine du Trébon).</p> <p><u>Le recueil des éléments nécessaires à la réalisation de cette étude s'est effectué sous deux formes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un entretien individuel auprès de chaque agriculteur impacté.</li> <li>• Une visite terrain de chaque parcelle impactée et de chaque ouvrage faisant l'objet d'une proposition d'amélioration par les agriculteurs.</li> </ul> <p>Il a été étudié la réalisation d'une procédure de remembrement des terres agricoles par le biais d'un AFAP (Aménagement Foncier Agricole et Forestier) qui permet en particulier de : regrouper les parcelles, valoriser les terrains par la constitution de lots regroupés et d'améliorer l'accès aux parcelles.</p> <p><u>Sur la zone étudiée, plusieurs caractéristiques et spécificités sont à noter :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La commune de Tarascon a procédé en 1997 et 1999 à deux remembrements sur ce territoire. Ces opérations foncières ont permis de constituer des parcelles et des îlots culturels de taille importante correctement desservis.</li> <li>• Les exploitations visitées dans le cadre de cette étude bénéficient majoritairement d'un parcellaire regroupé. Sur les 21 exploitations dont le siège est sur le territoire de l'étude, 17 ont plus de 80 % de leur SAU dans un rayon de 2 km, et pour 9 d'entre elles, 80 % de la SAU se situe dans un rayon de moins d'un km autour du siège.</li> <li>• Une faible présence de parcelles en friches ou non exploitées.</li> <li>• Un maillage routier qui assure une desserte correcte des parcelles agricoles.</li> </ul>

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

Q.16	<p>Une étude a été réalisée par la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône (Cf. PJ n°2) visant à proposer des mesures de compensation à la consommation des espaces agricoles nécessaires au projet.</p> <p>Cette étude porte sur les exploitations directement impactées par le projet, c'est-à-dire les exploitations faisant l'objet d'une expropriation et/ou d'une éviction.</p> <p>Elle a été réalisée sur les exploitations impactées par l'aménagement « digue » (ségonnal) et sur les exploitations impactées par l'aménagement « ressuyage » (plaine du Trébon).</p> <p><u>Le recueil des éléments nécessaires à la réalisation de cette étude s'est effectué sous deux formes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un entretien individuel auprès de chaque agriculteur impacté.</li> <li>• Une visite terrain de chaque parcelle impactée et de chaque ouvrage faisant l'objet d'une proposition d'amélioration par les agriculteurs.</li> </ul> <p>Il a été étudié la réalisation d'une procédure de remembrement des terres agricoles par le biais d'un AFAF (Aménagement Foncier Agricole et Forestier) qui permet en particulier de : regrouper les parcelles, valoriser les terrains par la constitution de lots regroupés et d'améliorer l'accès aux parcelles.</p> <p><u>Sur la zone étudiée, plusieurs caractéristiques et spécificités sont à noter :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La commune de Tarascon a procédé en 1997 et 1999 à deux remembrements sur ce territoire. Ces opérations foncières ont permis de constituer des parcelles et des îlots culturels de taille importante correctement desservis.</li> <li>• Les exploitations visitées dans le cadre de cette étude bénéficient majoritairement d'un parcellaire regroupé. Sur les 21 exploitations dont le siège est sur le territoire de l'étude, 17 ont plus de 80 % de leur SAU dans un rayon de 2 km, et pour 9 d'entre elles, 80 % de la SAU se situe dans un rayon de moins d'un km autour du siège.</li> <li>• Une faible présence de parcelles en friches ou non exploitées.</li> <li>• Un maillage routier qui assure une desserte correcte des parcelles agricoles.</li> </ul> <p>En conséquence, la réalisation d'un AFAF (Aménagement Foncier Agricole et Forestier) ne semble pas adapté à ce territoire et ne répond pas à une attente des agriculteurs dont la priorité est plus dans la disponibilité foncière que dans son organisation qui est déjà réalisée.</p> <p>Les exploitations agricoles étudiées dans le cadre de l'étude démontrent en effet le dynamisme agricole de ce territoire, avec des entreprises innovantes et à la recherche de surfaces supplémentaires pour accroître leurs productions et satisfaire des marchés porteurs.</p> <p>Ce dynamisme est confronté à une pression foncière relativement forte : les terres non exploitées ou en friches sont rares et les offres de ventes ou de locations de parcelles exceptionnelles. Cependant, et au-delà d'un AFAF, différentes pistes peuvent être étudiées pour répondre aux besoins fonciers des agriculteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener un travail sur des échanges amiables de parcelles pour répondre localement et au cas par cas à un besoin de restructuration foncière ;</li> <li>• Valoriser par l'agriculture la nouvelle lône qui prélève une trentaine d'hectares de terres agricoles. La mise à disposition de cette lône pour des cultures adaptées et/ou non présentes en période de risque d'inondation (grandes cultures, prairies...), pourrait répondre aux besoins de certaines exploitations et faciliter son entretien ;</li> <li>• Conduire une réflexion avec les deux agriculteurs impactés par les aménagements et dont le siège est dans le Gard. Pour ces deux exploitations qui disposent d'une quarantaine d'hectare de terres agricoles dans les Bouches-du-Rhône, la cession de ces terres situées sur les communes d'Arles et de Tarascon dans les zones du Trébon et des Ségonnaux pourrait être envisageable sous réserve de retrouver une surface équivalente autour de leur siège sur la commune de Beaucaire ;</li> <li>• Un travail partenarial conduit entre les Chambres d'Agriculture et les SAFER des Bouches-du-Rhône et du Gard pourrait être envisagé pour permettre ces restructurations foncières au bénéfice des exploitations des deux départements.</li> </ul> <p>Concernant les mesures de compensation et en ce qui concerne les exploitations impactées par l'aménagement ressuyage (plaine du Trébon), il a été préconisé par cette étude :</p> <p><b><u>Ressuyage SUD Trébon</u></b></p> <p>→ <u>Adapter les fossés existants aux nouveaux besoins d'évacuation des eaux d'une crue du Rhône. Les ouvrages concernés sont :</u></p> <p>1/ Le Fossé des Ecoles). Ce fossé de 3,4 kilomètres démarre au futur siphon du Canal des Alpines pour rejoindre la roubine du Trébon. Cet ouvrage est géré par l'Association de Dessèchement des Marais d'Arles.</p> <p>2/ La Roubine du Trébon (photo 2). Cette roubine de 4,1 km démarre à l'Hôpital et rejoint le contre-canal du Vigueirat. Cet ouvrage est géré par l'Association de Dessèchement des Marais d'Arles</p>
------	---

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

Q.16	<b>REPONSE du SYMADREM (suite et fin)</b>
<p>Ces fossés sont orientés <i>nord/sud</i>, compte tenu du fait que le sud de la Plaine du Trébon est plus contraint que le nord, un recalibrage de ces derniers aurait pour effet d'aggraver la situation de cette partie de la plaine.</p>	
<p>Ces mesures auraient par ailleurs été contraires avec les conclusions de l'étude de ressuyage qui a plutôt préconisé la réalisation de fossé Ouest/Est. C'est pour ces raisons, qu'il n'a pas été donné suite à ces mesures.</p>	
<p><b>Ressuyage NORD Trébon</b></p>	
<p>→ <u>Plusieurs points d'amélioration ont été recensés pour améliorer le ressuyage du Nord Trébon :</u></p>	
<p>1/ Galier du Sault de Rolland :</p>	
<p>Situé dans la partie Nord du Trébon, le Galier du Sault de Rolland va de Lansac à la Grande Visclède où il rejoint le contre-canal du Vigueirat. Le rôle de ce galier est important car il ressuie une grande partie du Nord Trébon et capte les eaux d'une crue en provenance des territoires situés de Tarascon à la Durance.</p>	
<p>Le recalibrage de ce fossé aurait pour conséquence d'aggraver les écoulements sur les secteurs proches du Vigueirat actuellement plus contraint que le nord de la plaine.</p>	
<p>2/ Dispositifs de pompages :</p>	
<p>Le ressuyage naturel du Nord Trébon doit s'accompagner, en cas de crues, de dispositifs de pompages qui permettent :</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- D'envoyer dans le Vigueirat les eaux captées par le Galier du Sault de Rolland ;</li> <li>- D'envoyer dans le Rhône les eaux captées par la Lône du Castelet.</li> </ul>	
<p>Le ressuyage par pompage n'est économiquement pas rentable compte tenu de la très faible occurrence d'inondation par le Rhône après travaux (période de retour supérieure à 100 ans) et de la durée de vie des pompes (25 ans en moyenne). On souligne qu'un projet de démontage de la station de pompage du pont de Gau (Contrat de Canal du Comtat à la Mer) est actuellement en cours.</p>	
<p>Cette station a été construite après la crue du Vigueirat de 1951. Faute d'entretien et de fonctionnement, elle est désormais vouée à la démolition.</p>	
<p>3/ Dérivation du Vigueirat :</p>	
<p>Les aménagements programmés utiliseront, lors de crues majeures, le Trébon comme zone d'expansion du Rhône. Mais le Trébon reçoit aussi naturellement les eaux des crues de la Durance et du Vigueirat.</p>	
<p>Pour délester le Vigueirat et capter les eaux en provenance des territoires situés au Nord du Trébon, l'aménagement d'une dérivation du Vigueirat est envisageable avec un départ au Sud de Saint-Gabriel par la Roubine de Lansac pour rejoindre la Lône du Castelet via un passage en siphon sous le Canal des Alpines. Cette dérivation n'étant utilisable que si le Rhône n'est pas en crue.</p>	
<p>Cette dérivation, qui nécessite une étude de faisabilité, pourrait permettre de diminuer la charge du Vigueirat en crue et d'évacuer ces eaux directement au Rhône.</p>	
<p>L'étude de cette dérivation a été réalisée par EGIS-eau dans le cadre de l'étude de ressuyage. Les justifications de son abandon figurent pièce 1 page 96</p>	
<p>4/ Correction des fossés :</p>	
<p>L'ensemble de ce réseau est à contrôler méthodiquement et exhaustivement afin d'améliorer le ressuyage du Nord Trébon et d'effectuer, là où une intervention est nécessaire :</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le nettoyage des fossés (curage, débroussaillage...);</li> <li>- Le recalibrage des fossés ;</li> <li>- La correction des cheminements sinueux ;</li> <li>- Le nettoyage ou la modernisation des ouvrages de franchissement des voies de circulation ;</li> <li>- La suppression des obstacles présents ;</li> </ul>	
<p>L'entretien des fossés relève soit des gestionnaires de voiries quand ils longent les voies communales ou départementales, soit les associations syndicales de dessèchement.</p>	
<p><b>AVIS de la (CE)</b></p>	
<p>Dont acte : la (CE) constate avec satisfaction que les objectifs affichés de l'étude diligentée par la Chambre d'Agriculture seront de nature à pérenniser l'activité agricole.</p>	
Q.17	<p><b>Déclaration de projet</b></p>
<p><i>La commission a eu connaissance de l'établissement d'un dossier de Déclaration de Projet en février 2016, en application de l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation et de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.</i></p>	
<p><i>Fournissez-nous une copie de ce dossier et de la décision d'approbation prise par l'autorité compétente en la matière (probablement le Préfet) ?</i></p>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

<b>Q.17</b>	<b>REPONSE du SYMADREM</b>
	Le préfet a visé dans l'arrêté de DUP la déclaration de projet approuvée par le comité syndical du SYMADREM le 25 février 2016 (délibération n°2016-17). La déclaration de projet figure en PJ n°3.
	<b>AVIS de la (CE)</b>
	Dont acte.

\* \* \* \* \*

### AVIS de la (CE) sur les REPONSES du SYMADREM à ses QUESTIONS

*L'examen des réponses (16) fournies par le SYMADREM montre que le maître d'ouvrage a répondu concrètement à toutes sans n'en éluder aucune. Deux (2) d'entre elles ont conduit la (CE) à émettre des recommandations :*

→ *La (CE) recommande de compléter l'étude écologique de la plaine du Trébon en vue d'une amélioration des mesures de compensation écologique.*

→ *La (CE) recommande au SYMADREM de renoncer à l'ouverture au public de la lône projetée.*

#### Rapport de la Commission d'enquête

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## TITRE VII – ANALYSE des OBSERVATIONS : AVIS du SYMADREM et de la COMMISSION d'ENQUETE

Quarante-cinq (45) observations figurent dans les 33 registres d'enquête accompagnés de leurs pièces annexées. Deux (2) ont été déposées sur le site mail du président de la (CE), précisé dans l'arrêté préfectoral et dans l'avis d'enquête.

Le 20 décembre 2017, le président de la (CE) a remis au représentant du SYMADREM, en ses locaux d'Arles, le *Questionnaire n°2* regroupant l'ensemble des observations émises lors de l'enquête publique et les questions établies par les membres de ladite commission.

Il est rappelé qu'un 1<sup>er</sup> questionnaire, intitulé *Questionnaire n° 1* avait été transmis au SYMADREM le 22 novembre 2017, et avait donné lieu à des réponses remises par le SYMADREM à la (CE) le 29 novembre 2017, lors d'une réunion commune dans leurs locaux arlésiens.

L'ensemble des questions soulevées alors ont été réitérées dans le *Questionnaire n° 2*, et le SYMADREM a été invité à, soit confirmer ses réponses précédentes, soit les modifier ou les compléter.

Les 47 observations in-extenso, et pour certaines accompagnées d'annexes, et les avis du SYMADREM sur chacune d'entre elles, sont analysés successivement ci-après par la (CE) et conduisent à l'établissement d'un avis individualisé de ladite commission.

Ces avis, numérotés de 1 à 47, font référence au n° affecté à chaque observation, conformément au tableau ci-après qui présente le n° de série des observations par commune.

Communes des Bouches du Rhône	N° observation
ARLES	13.A.1 et suivants
BOULBON	13.B.1 et suivants
FONTVIEILLE	13.C.1 et suivants
FOS-sur-MER	13.D.1 et suivants
GRAVESON	13.E.1 et suivants
MAILLANE	13.F.1 et suivants
MAS-BLANC-les-ALPILLES	13.G.1 et suivants
MAUSSANE-les- ALPILLES	13.H.1 et suivants
MOURIES	13.I.1 et suivants
LE PARADOU	13.J.1 et suivants
PORT-SAINT-LOUIS-du-RHONE	13.K.1 et suivants
SAINT-ETIENNE-du-GRES	13.L.1 et suivants
SAINT-MARTIN-de-CRAU	13.M.1 et suivants
SAINT-PIERRE-de-MEZOARGUES	13.N.1 et suivants
SAINT-REMY-de-PROVENCE	13.O.1 et suivants
LES SAINTES-MARIES-de-la-MER	13.P.1 et suivants
TARASCON	13.Q.1 et suivants

Communes du Gard	N° observation
AIGUES-MORTES	30.A.1 et suivants
AIMARGUES	30.B.1 et suivants
ARAMON	30.C.1 et suivants
BEUCAIRE	30.D.1 et suivants
BELLEGARDE	30.E.1 et suivants
BEAUVOISIN	30.F.1 et suivants
COMPS	30.G.1 et suivants
FOURQUES	30.H.1 et suivants
LE CAILAR	30.I.1 et suivants
LE GRAU-du-ROI	30.J.1 et suivants
MONTFRIN	30.K.1 et suivants
SAINT-GILLES	30.L.1 et suivants
SAINT-LAURENT-d'AIGOUZE	30.M.1 et suivants
THEZIERES	30.N.1 et suivants
VALLABREGUES	30.O.1 et suivants
VAUVERT	30.P.1 et suivants

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

## 1 – Observation n° 13.A.1 – [REDACTED]

30/10/2017	[REDACTED] Mas de Molin – ARLES
<i>J'ai exposé à M. le commissaire-enquêteur mes interrogations sur le projet, et notamment je souhaite connaître la côte altimétrique du seuil du déversoir amont-aval, situé en amont de ma propriété. Est-ce que des mesures spécifiques sont prévues dans le domaine du ressuyage, et notamment est-il envisagé de recalibrer le ponceau existant (géré par RFF) sous la VC 13 ?</i>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
La cote amont de la digue résistante à la surverse est 10,75 m NGF. La cote aval de la digue résistante à la surverse est 9,77 m NGF. Le profil en long de la digue figure dans l'AVP, pièce 2, pages 989/990 du fichier PDF. Concernant le recalibrage du ponceau, il n'est pas prévu de mesures spécifiques. En revanche, il pourra être renforcé, voire démonté et reconstruit pour permettre la circulation des véhicules de chantier. Ce point sera vu au stade des études d'exécution après attribution du marché de travaux.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) prend acte de la volonté du SYMADREM de prendre au stade de l'exécution des travaux les mesures de nature à rassurer M. Dumas sur le devenir dudit ponceau.	

## 2 – Observation n° 13.A.2 – [REDACTED]

06/11/2017	[REDACTED] – Le Trébon – ARLES
<u>Mesures de ressuyage : objet</u> 1/ Création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire Tarascon-Arles 2/ Siphon de transfert sous le Vigueirat 3/ Canal d'amenée au Canal de la Vidange 4/ Fossé raccordé au contre-canal du Vigueirat Mesures insuffisantes mais indispensables.	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Ces mesures résultent d'une étude technico-économique réalisée dans le cadre de l'étude de gestion et ressuyage des eaux déversées. Elle est un compromis entre l'inondabilité de la plaine du Trébon et les enjeux qui y sont localisés et l'inondabilité des anciens marais d'Arles et marais de la vallée des Baux et les enjeux qui y sont implantés. Le détail est justifié au § 2.4.3.2. de la pièce 1.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Les actions envisagées par le SYMADREM, et implicitement approuvées [REDACTED], sont de nature à répondre à l'ambition du projet.	

## 3 – Observation n° 13.A.3 – Comité de Défense des riverains du Vigueirat et du Rhône

07/11/2017	Comité de Défense des riverains du Vigueirat et du Rhône – Maison des Associations – ARLES
<i>Le Comité de Défense des riverains du Vigueirat et du Rhône et de la Roubine du Roy, créé en 2001 (Mme CLERGUE Josette, MM. GROUSSIN Jean et MOULIS Henri) a examiné certains documents concernant notamment le ressuyage et les mesures associées ont également fait l'objet d'eaux de déversement du Rhône et les compensations apportées pour réduire l'impact sur la faune et la flore.</i> <i>Les travaux de mise en transparence du remblai ferroviaire et les mesures associées ont également fait l'objet d'une attention particulière.</i>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note, pas de question spécifique.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Pas d'observations.	

## 4 – Observation n° 13.A.4 – Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat, de la roubine du Roy

13/11/17	Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la roubine du Roy – ARLES
<i>Une vision globale du Plan Rhône a été effectuée, notamment sur le ressuyage des eaux déversées par le Rhône.</i> <i>Ce Comité sollicite la chronologie des travaux dans l'édification de la digue de 1<sup>er</sup> rang et les travaux concernant le ressuyage (transparence de la voie ferrée, conduite des eaux de Font d'Herval, construction du canal menant au canal de la vidange).</i>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

13/11/17	Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la roubine du Roy – ARLES (suite et fin)
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Le planning prévisionnel actualisé à la date du 1 <sup>er</sup> janvier 2018 est le suivant : - Démarrage effectif des travaux de création de la digue et des mesures d'annulation et réduction d'impacts : Automne 2018 à Automne 2020 ; - Ripage des ouvrages de transparence hydraulique en 4 fois (1 <sup>er</sup> : mi-juin 2019 ; 2 <sup>ème</sup> début août 2019 ; 3 <sup>ème</sup> fin mai 2020 ; 4 <sup>ème</sup> début août 2020) ; - Démarrage des travaux de ressuyage et sécurisation Vigueirat : automne 2019 à printemps 2021.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) prend note du planning prévisionnel actualisé des travaux à la date du 1 <sup>er</sup> janvier 2018.	

#### 5 – Observation n° 13.A.5 – M WEBER – Association du Trébon Campagne

15/11/17	M WEBER – Association du Trébon Campagne – ARLES
Après consultation de l'avis n° 2017/50 émis le 13/09/2017 par le CGEDD, nous souhaitons connaître les réponses qui ont été faites aux questions posées par cette (AE) au SYMADREM, dont certaines reprenaient l'avis de cette même autorité le 26/03/2015 (Avis n° 2015/47). Nous n'avons pas trouvé ces réponses dans ce dossier d'enquête ; nous espérons qu'il sera possible aux membres de la Commission de nous aider dans cette recherche. Nous présenterons ultérieurement les questions posées par ce dossier concernant en particulier le ressuyage de la plaine de Trébon (fossé ouest-est, siphon de Fort d'Herval, canal de liaison avec le canal de Vidange).	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Les réponses à l'(A.E) figurent après l'avis de l'(A.E). C'est l'annexe 10 de la pièce 5.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Dans le sens de l'interrogation de M. Weber, la (CE) a procédé à l'analyse des réponses de l'(AE) susvisées (TITRE IV ci-avant).	

#### 6 – Observation n° 13.A.6 - [REDACTED]

20/11/2017	[REDACTED] ES
Nous déposerons un dossier de questions à destination du maître d'ouvrage concernant les impacts liés à la réalisation des travaux objet de la présente procédure concernant la plaine de Trébon.	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Pas de question	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Dont acte.	

#### 7 – Observation n° 13.A.7 - [REDACTED]

27/11/2017	[REDACTED] Président de l'ADMA
L'association demande (siphon du Font d'Enval) : 1/ soit la construction d'un seuil pour qu'une pluviométrie normale n'aggrave pas la situation rive gauche du Vigueirat ; 2/ soit le recalibrage de la vidange pour ne pas venir aggraver la situation de Fontvieille, solution qui a notre préférence. La création du siphon a un impact sérieux sur la vidange en cas de pluviométrie. Pour le Rhône, le siphon reste nécessaire.	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Suite aux sollicitations de l'ADMA, une étude complémentaire concernant l'impact du siphon de Fort d'Herval a été réalisée pour 2 situations d'aléas : impluvium local type décembre 2003 et impluvium local type septembre 2003 tous deux sans apport du Rhône. L'étude figure en PJ n°4. Elle a été transmise au président de l'ADMA et au maire de Fontvieille (Cf. PJ n° 5). Elle a fait l'objet d'une réunion de travail avec les deux intéressés. Une note (PJ n° 6) a été demandée à EGIS-Eau pour connaître les impacts hydrauliques de la réalisation d'un seuil de 20 m, calé à 3,4 m NGF à l'entrée du siphon. Ce type d'aménagement étant sans incidence sur les modélisations réalisées dans le cadre de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, elle a été acceptée par le SYMADREM et par l'ADMA, futur gestionnaire de l'ouvrage. La convention avec l'ADMA a été signée le 14/12/17.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) constate avec satisfaction que la demande de l'ADMA a été prise en compte et contractualisée.	

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

## 8 – Observation n° 13.A.8 – M WEBER – Association du Trébon Campagne

27/11/2017	M WEBER – Association du Trébon Campagne – ARLES
<p>Compte tenu de la difficulté à lire le dossier, de l'interprétation des données et de la faible densité de l'habitat dans la zone de Trébon, n'est il pas envisageable d'obtenir une étude personnalisée des hauteurs d'eau et risques associés afin de connaître précisément pour les intéressés les mesures de protection qui leur incombent.</p> <p>Des mesures de protection, sur le ressuyage notamment, sont annoncées. Le suivi de leur mise en œuvre n'est pas connu ou précisé dans l'étude (passage des conventions avec les fournisseurs.).</p> <p>Les tests sont-ils effectués comme il est d'usage dans les situations à risque (ex : exercices plan Blanc) ?</p> <p>Attention, les alertes téléphoniques sur le secteur par exemple ne fonctionnent pas toujours (de nombreuses pannes électriques et téléphoniques existent sur la zone Trébon !). Que se passerait-il si une alerte était lancée et que le dispositif téléphonique ne fonctionne pas ?</p> <p>Dépôt concomitant de 2 documents du dossier, annotés et agrafés et d'un document de 16 pages agrafées. (ANNEXE 14)</p> <p><b>Contribution 1 :</b></p> <p>Question 1 : Quelle sera l'étendue du déphasage entre la réalisation de la transparence du remblai SNCF et la livraison de la digue SYMADREM ?</p> <p>Question 2 : La commission d'enquête peut-elle demander au(x) maître(s) d'ouvrage un calendrier prévisionnel unique présenté à l'enquête publique ?</p> <p>Question 3 : Quelle est la nécessité pour la SNCF de réaliser la transparence du remblai avant l'édification de la digue SYMADREM ?</p> <p>Question 4 (redondante) : Pourquoi le choix et par qui a-t-il été fait de cette chronologie (transparence avant création de la digue) ?</p> <p>Question 5 : l'obturation temporaire par des big-bags (solution type sac de sable) peut être réalisée par une simple pelle mécanique ; par quoi peut-elle être détruite ?</p> <p>Question 6 : 3 procédés d'obturation sont présentés avec une préférence déclarée pour la solution « big bag », le choix est-il définitif ?</p> <p>Question 7 : Quelle que soit la méthode d'obturation retenue, quelles études ont été conduites pour s'assurer de la tenue dans le temps (peut-être plus de deux ans) d'ouvrages conçus pour permettre d'évacuer le débit de déversement de la crue exceptionnelle du Rhône (débit de 1070 m<sup>3</sup>/s) et non pour supporter l'impact d'une crue complète ?</p> <p>Question 8 : Mme les commissaires-enquêteurs pensent-ils concevable de demander aux deux maîtres d'ouvrage d'inverser le calendrier et de réaliser la transparence du remblai SNCF après la livraison de la digue SYADREM ?</p> <p><b>Contribution 2 :</b></p> <p>Question 1 : Pourquoi ne trouve-t-on pas dans le présent dossier la liste exhaustive des ouvrages <u>existants</u> (avec leurs caractéristiques) qui pourraient concourir au ressuyage de la plaine du Trébon en cas de crue exceptionnelle ?</p> <p>Question 2 : Où figurent les marchés signés par le SYMADREM comportant les caractéristiques des pompes mobiles destinées à être accueillies par les deux plateformes réalisées en 2012 ? Pourquoi ces marchés ne sont-ils pas produits dans la présente enquête ?</p> <p>Question 3 : Le projet de convention entre le SYMADREM et l'ADMA comporte les ouvrages à construire mais aussi ceux qui résultent de la création de la digue nord achevée en 2012. Qui a en charge l'entretien et la maintenance de ces ouvrages depuis cette date ?</p> <p>Question 4 : La plaine du Trébon est-elle une zone d'expansion des crues ou « un casier de rétention » ? Entrée : 1070 m<sup>3</sup>/s ; sortie 34 m<sup>3</sup>/s ?</p> <p>Question 5 : Transparence du remblai SNCF, transparence du canal des alpines, pourquoi la « transparence » s'arrête-t-elle au Vigueirat ?</p> <p>Question 6 : Chronologie : Pourquoi les travaux concernant le « ressuyage » sont-ils réalisés après les transparences et reportés en fin de calendrier ?</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Concernant les études personnalisées, il n'est pas possible d'avoir d'études personnalisées. Le SYMADREM signale néanmoins que la cartographie des modélisations est fournie non seulement en hauteur d'eau (e m) mais également en cote m NGF IGN69. Chaque propriétaire peut à l'aide d'un GPS de bonne précision ou d'un levé réalisé par un géomètre connaître la cote en m NGF de certaines parties de sa propriété et croiser avec les différentes modélisations.</p> <p>Toute la cartographie figure en rubrique 10 de l'étude de dangers (pièce 3).</p>	

## Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

27/11/2017 M WEBER – Association du Trébon Campagne – ARLES (suite)

**Contribution 1 :**

Question 1 : Quelle sera l'étendue du déphasage entre la réalisation de la transparence du remblai SNCF et la livraison de la digue SYMADREM ?

Question 2 : La commission d'enquête peut-elle demander au(x) maître(s) d'ouvrage un calendrier prévisionnel unique présenté à l'enquête publique ?

Le planning prévisionnel actualisé à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2018 est le suivant :

Démarrage effectif des travaux de création de la digue et des mesures d'annulation et réduction d'impacts : Automne 2018 à Automne 2020

Ripage des ouvrages de transparence hydraulique en 4 fois (1<sup>er</sup> : mi-juin 2019 ; 2<sup>ème</sup> début août 2019 ; 3<sup>ème</sup> fin mai 2020 ; 4<sup>ème</sup> début août 2020)

Démarrage des travaux de ressuyage et sécurisation Vigueirat : automne 2019 à printemps 2021

Entre la première transparence hydraulique (qui sera obturée par SNCF réseau) et la fin des travaux, il y aura un déphasage de 18 mois au maximum.

Question 3 : Quelle est la nécessité pour la SNCF de réalisation de la transparence du remblai avant l'édification de la digue SYMADREM ?

C'est une nécessité pour le SYMADREM, car elle permet de rendre opérationnelle la digue plus rapidement et donc d'engager la procédure de qualification RAR du système rive gauche et la modification du PPRI plus rapidement.

Question 4 (redondante) : Pourquoi le choix, et par qui a-t-il été fait, de cette chronologie (transparence avant la création de la digue) ?

Le choix a été de débiter les travaux de transparence après le démarrage de la digue et de terminer les travaux de transparence avant la fin de la digue pour mettre en service le système d'endiguement le plus tôt possible (Cf. question n°3).

Ce choix a été validé par le SYMADREM, SNCF-Réseau et l'Etat (convention signée en 2011 figurant en annexe 2 pièce 5).

Question 5 : l'obturation temporaire par des « big-bags » (solution type sac de sable) peut être réalisée par une simple pelle mécanique – par quoi peut-elle être détruite ?

Question 6 : 3 procédés d'obturation sont présentés avec une préférence déclarée pour la solution « big-bag », le choix est-il définitif ?

La solution définitive d'obturation sera définie par l'entreprise et approuvée par le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage. Elle devra être, efficace, durable et robuste vis-à-vis des agressions externes.

Question 7 : Quelle que soit la méthode d'obturation retenue, quelles études ont été conduites pour s'assurer de la tenue dans le temps (peut-être plus de deux ans) d'ouvrages conçus pour permettre d'évacuer le débit de déversement de la crue exceptionnelle du Rhône (débit de 1 070 m<sup>3</sup>/s) et non pour supporter l'impact d'une crue complète ?

Le remblai ferroviaire ne pourrait pas supporter une sollicitation par la crue de référence et *a fortiori* la crue exceptionnelle. L'engagement de SNCF-Réseau est que le dispositif d'obturation permette d'assurer une protection équivalente à celle assurée actuellement par le remblai ferroviaire.

Question 8 : Mme les commissaires-enquêteurs pensent-ils concevable de demander aux deux maîtres d'ouvrage d'inverser le calendrier et de réaliser la transparence du remblai SNCF après la livraison de la digue SYMADREM ?

Cette inversion de calendrier aurait pour conséquence de retarder la mise en service du système d'endiguement et la qualification RAR projetée.

**Contribution 2 :**

Question 1 : Pourquoi ne trouve-t-on pas, dans le présent dossier, la liste exhaustive des ouvrages existants (avec leurs caractéristiques) qui pourraient concourir au ressuyage de la plaine du Trébon en cas de crue exceptionnelle ?

Ces ouvrages sont inclus dans le modèle hydraulique.

Une liste des ouvrages structurants figure en pièce 3 rubrique 3b chapitre 6.

Question 2 : Où figurent les marchés signés par le SYMADREM comportant les caractéristiques des pompes mobiles destinées à être accueillies par les deux plateformes réalisées en 2012 ? Pourquoi ces marchés ne sont-ils pas produits dans la présente enquête ?

Ces marchés n'ont pas été conclus compte tenu de l'offre unique qui a été remise et du prix prohibitif (200 000 euros d'astreinte par an, soit 20 millions d'euros pour 100 ans, période de retour des événements d'inondation par le Rhône). En cas de crise, le SYMADREM sollicitera les services de sécurité civile. L'essentiel dans ce type d'intervention est de disposer du génie civil pouvant accueillir les pompes ce qui est le cas.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

27/11/2017	M WEBER – Association du Trébon Campagne – ARLES (suite et fin)
<p>Question 3 : Le projet de convention entre le SYMADREM et l'ADMA comporte les ouvrages à construire mais aussi ceux qui résultent de la création de la digue nord achevée en 2012. Qui a en charge l'entretien et la maintenance de ces ouvrages depuis cette date ?</p> <p>Ces conventions ont été signées le 14/12/2017. C'est l'ADMA qui en a la charge sauf les grosses réparations structurelles qui restent de la compétence du SYMADREM.</p> <p>Question 4 : La plaine du Trebon est-elle une zone d'expansion des crues ou « <i>un casier de rétention</i> » ? Entrée : 1070 m3/s ; sortie 34 m3/s</p> <p>La plaine du Trebon a toujours été une zone d'expansion des crues, La zone d'expansion des crues n'a pas d'existence réglementaire.</p> <p>Elle est définie techniquement dans la circulaire du 24 janvier 1994 comme une zone inondable peu ou pas urbanisée et d'une certaine dimension, où un volume de crue important peut être stocké. Ce qualificatif technique n'a pas de portée juridique. Elle est utilisée par les services de l'Etat dans l'élaboration des PPRI pour définir le zonage du PPRI.</p> <p>Dans la zone inondable, on distingue les espaces urbanisés et les zones d'expansion de crues. Tout ce qui ne correspond pas aux espaces urbanisés est donc par définition une zone d'expansion des crues. La doctrine commune pour l'élaboration des PPRI du Rhône est téléchargeable sur le lien suivant : <a href="http://www.planrhone.fr/front/338-252-0-Doctrine-commune-pour-lelaboration-des-PPRI-du-Rhone-">http://www.planrhone.fr/front/338-252-0-Doctrine-commune-pour-lelaboration-des-PPRI-du-Rhone-</a></p> <p>La plaine du Trébon, n'étant pas un espace urbanisé au sens de la doctrine Rhône, elle est en conséquence une zone d'expansion de crues, qu'il y ait ou non travaux de création d'une digue entre Tarascon et Arles.</p> <p>Question 5 : Transparence du remblai SNCF, du canal des Alpines, pourquoi la « <i>transparence</i> » s'arrête-t-elle au Vigueirat ?</p> <p>Elle s'arrête au Vigueirat, car à l'est du Vigueirat, les possibilités d'écoulement gravitaire ne sont plus possibles. Les canaux d'Arles à Bouc et de la vallée des Baux sont à fond plat.</p> <p>Question 6 : Chronologie : Pourquoi les travaux concernant le « <i>ressuyage</i> » sont-ils réalisés après les transparences et reportés en fin de calendrier ?</p> <p>Les travaux de ressuyage sont des mesures d'accompagnement. En termes de sécurité publique, ils n'ont pas le même impact que la digue. La priorité a été donnée aux travaux intéressant la sécurité publique. Le ressuyage permet d'accompagner l'inondation en réduisant les durées de crue et en favorisant le retour à la normale. Les travaux de ressuyage débiteront à l'automne 2019, soit avant la fin des travaux de transparence hydraulique. Ce phasage n'a aucun impact sur les conditions d'inondation de la plaine du Trébon</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p><i>La (CE) partage l'avis du SYMADREM sur la non-transposition à titre individuel des hauteurs d'eau et risques associés. Le degré de précision des modèles hydrauliques utilisés à l'échelle globale du projet ne permet pas de fixer des hauteurs d'eau à la parcelle.</i></p> <p><u>Contribution 1 :</u></p> <p>Questions 1 et 2 : La (CE) prend note du planning prévisionnel actualisé des travaux à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2018.</p> <p>Question 3 : La (CE) considère qu'il semble logique que, face à la survenance d'une crue pendant la construction de la digue, la SNCF souhaite que l'ouvrage ferroviaire ne constitue pas un facteur aggravant par une insuffisante transparence hydraulique, justifiant ainsi l'ordonnancement retenu des travaux.</p> <p>Question 4 : en complément de la réponse à la question 3, cet ordonnancement a été consacré par une convention liant le SYMADREM, SNCF-Réseau et l'Etat (signée en 2011)</p> <p>Question 5, 6 : <b>La (CE) recommande au maître d'ouvrage de choisir définitivement le procédé d'obturation avant la phase travaux pour faire face au préalable à toute situation d'urgence</b></p> <p>Question 7 : La (CE) pense que la formulation de cette question n'est pas adaptée au contexte et n'entraîne pas d'avis de sa part</p> <p>Question 8 : Non : compte tenu de sa réponse à la question 3 ci-dessus</p> <p><u>Contribution 2 :</u></p> <p>Questions 1, 4, 5 et 6 : La (CE) fait sienne les réponses du SYMADREM. En effet, non seulement le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, mais au surplus il améliore le ressuyage.</p> <p>Question 2 : La (CE) admet tout à fait le choix effectué par le SYMADREM, choix dicté par une analyse socio-économique du système de ressuyage.</p> <p>Question 3 : La (CE) constate avec satisfaction que la demande de l'ADMA a été prise en compte et contractualisée.</p>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E1700088 / 13

## 9 – Observation n° 13.A.9 - [REDACTED]

27/11/2017 [REDACTED]
<p>Manque de précision quant à la chronologie des travaux et à la création du siphon de Fort d'Herval. La chronologie des travaux est complètement inversée quant à la logique pour assurer le maximum de sécurité pour la population. Le Plan Rhône nous a été présenté au nom de la solidarité amont-aval et inversement : mais où est donc la solidarité pour la plaine du Trébon ?</p>
<b>REPONSE du SYMADREM</b>
<p>Les mesures de ressuyage sont des mesures d'accompagnement, qui ont été validées dans les grands principes au moment de l'élaboration du Plan Rhône – pré-schéma sud en 2006. Elles ne sont pas des mesures réglementaires de type évitement, réduction ou compensation. Elles peuvent donc être réalisées avant ou après.</p>
27/11/2017 [REDACTED]
<b>REPONSE du SYMADREM</b>
<p>L'idée est de débiter par le plus important en termes de sûreté, à savoir la création de la digue entre Tarascon et Arles pour passer d'un aléa probable, pour la crue de référence (type mai 1856) de 500 millions de m<sup>3</sup>, à 20-25 millions de m<sup>3</sup>. Les mesures de ressuyage permettent de réduire sensiblement les durées de submersion dans la plaine du Trébon et légèrement les hauteurs d'eau. La solidarité rive droite-rive gauche du Rhône est au rendez-vous : la digue de Beaucaire – Fourques est le pendant de la digue Tarascon-Arles. Le siphon de Fort d'Herval permet une meilleure répartition des eaux déversées en rive gauche entre la plaine du Trébon et les marais de la vallée des Baux, il y a donc également solidarité au sein de la zone protégée.</p>
<b>AVIS de la (CE)</b>
<p>La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM. En effet, non seulement le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, mais au surplus il améliore le ressuyage.</p>

## 10 – Observation n° 13.A.10 [REDACTED]

01/12/2017 [REDACTED]
<p>Manque de précision dans la chronologie des travaux. Le dossier est très (trop) complexe ! Mais, il semblerait que l'on ne s'assure pas en priorité du maintien sur place ou non de la population : on envoie d'abord l'eau, avant que tous les travaux soient faits sans problème. Il n'y a aucun plan de ressuyage « efficace » si on tient compte des débits annoncés. Seul le siphon (Fort d'Herval) est prévu. A construire un tel ouvrage, on devrait au moins le prévoir pour un débit de déversement plus élevé, sans pour autant impacter trop la population. La solidarité amont-aval ne doit pas être une simple théorie, mais une pratique.</p>
<b>REPONSE du SYMADREM</b>
<p>Les réponses sont identiques aux réponses données au 13.A.2 (justification des mesures) 13.A.4 (chronologie) et 13.A.10 (solidarité et priorisation des travaux). Le siphon projeté est justement dimensionné pour n'avoir aucun impact sur Fontvieille et améliorer la situation des habitants du Trébon. Un siphon plus important aurait eu des impacts sur les anciens marais d'Arles et sur Fontvieille.</p>
<b>AVIS de la (CE)</b>
<p>La CE fait sienne la réponse du SYMADREM. En effet, non seulement le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, mais au surplus il améliore le ressuyage.</p>

## Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

## 11 – Observation n° 13.A.11 – M. WEBER

04/12/2017	M WEBER– Association du Trébon Campagne – ARLES
<p>Dépôt d'une contribution de 4 pages (<b>ANNEXE 15</b>)</p> <p><b>Contribution 3 :</b></p> <p>Question 1 : Où trouve-t-on dans le dossier un tableau synthétique donnant en volumes, hauteurs, déversements, les effets sur le déversoir de 5 km entre Tarascon et Arles des mesures dites de réduction de l'impact hydraulique destinées à compenser : le rétrécissement du lit du Rhône consécutif à l'installation de la nouvelle digue et le contournement de l'ancienne décharge d'Arles. Consistant en : la création d'une Lône, la suppression d'un atterrissement, mais aussi la rehausse des déversoirs de Comps, de la digue d'Aramon, du déversoir de Boulbon, de la digue des Marguilliers et de son déversoir ?</p> <p>Question 2 : Si le maillage réalisé pour l'étude de calage CNR comporte des incohérences avec la réalité du site de l'ancienne décharge d'Arles, pourquoi serait-il fiable par ailleurs ?</p> <p>Question 3 : Le projet pour lequel nous avons constaté que les mesures de réduction de l'impact hydraulique ne sont efficaces que pour la moitié de cet impact, qui comprend la création d'une lône dans le ségonnal, renonce au décaissement de l'ancienne décharge d'Arles, préfère la contourner en jouant à l'apprenti sorcier en flirtant avec les limites du modèle. Pourquoi renoncer à conserver cet amas de débris et ne pas créer une digue cohérente ?</p>	
<p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p> <p><b>Contribution 3 :</b></p> <p><u>Question 1</u> : Les impacts figurent pièce 1 §. 3.3.4.2. pages 304 à 332</p> <p><u>Question 2</u> : Le modèle numérique de terrain (topographie) utilisé pour la construction du modèle hydraulique contient 4 points/m². Pour être efficace en temps de calculs (pas plus de 5 jours), le modèle CNR devait avoir de l'ordre de 300 000-400 000 mailles. Le maillage a été bâti avec des lignes de contraintes qui permettent d'avoir des mailles les plus représentatives de la topographie du lit endigué.</p> <p>Au droit de l'ancienne décharge, la CNR n'a pas imposé de ligne de contrainte, donc le maillage a eu tendance à ne pas tenir suffisamment compte des pentes de l'ancienne décharge. Dans le modèle CNR, la décharge est plus basse que dans la réalité. L'impact du rehaussement de la décharge est donc légèrement exagéré. Cela va dans le sens de la sécurité. Cela ne remet pas en cause la fiabilité des résultats.</p> <p><u>Question 3</u> : Le volume de la décharge est de 450 000 m³ environ avec une densité de 1,6 t/m³, un coût de mise en décharge de 400 euros/tonne pour les déchets dangereux (20 % des déchets environ) et de 100 €/tonne pour les déchets non inertes et non dangereux (80 % des déchets environ), le coût de mise en décharge des matériaux issus de cette ancienne décharge serait de 115 M€. C'est pour cela que la réhabilitation sur place a été préférée (coût de l'ordre de 1 M€).</p> <p>Par ailleurs, on rappelle que la solution retenue au droit de l'ancienne décharge, n'est pas son contournement, mais le tracé rectiligne (Cf. pièce 1 §.2.4.6.1.2. page 70).</p>	
<p><b>AVIS de la (CE)</b></p> <p><u>Question 1</u> : La (CE) prend acte de la réponse du SYMADREM.</p> <p><u>Question 2</u> : L'étude de calage CNR constitue une donnée d'entrée permettant de définir les débits qui, entre autres, seront pris en compte au niveau de la décharge d'Arles.</p> <p>L'explication fournie sur ce point par le SYMADREM paraît cohérente à la (CE).</p> <p><u>Question 3</u> : La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM parce que les aspects technico-financiers sont pris en compte, et que l'option du tracé rectiligne de la digue a été retenu.</p>	

## 12 – Observation n° 13.A.12 – [REDACTED] Société TECHNI-PIPE

08/12/2017	[REDACTED] Société Technipipe – 21, Avenue de Lamartine – LES PENNES-MIRABEAU (13170)
<p>Je soussignée Mme PERRA Sophie, mandatée par Kem One, PSM, ESSO, DPF, Lyondell Basel Fos-Caban, TPF, GSM, après étude du dossier, j'ai observé qu'il ne pas dans le dossier, pièce 1, volume I/1, article 3.2.5.1 qui ne cite que l'oléoduc TRAPIL. Cela laisse à supposer qu'ils n'auraient pas été pris en compte comme une contrainte.</p> <p>Par mail reçu le 11/12/2017, dont copie annexée, cette même personne annonce :</p> <p>Je me permets de vous écrire suite à notre entretien du vendredi 8 décembre. J'ai fait une recherche sur les pipelines concernés, et finalement, il n'y aurait que le pipeline KEM ONE qui passe à ARLES.</p> <p>Cela ne change rien au fait qu'il ne soit pas indiqué dans le dossier de l'enquête, mais je tenais à rectifier ma demande de vendredi.</p>	

## Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/2017	[REDACTED] Société Technipipe – 21, Avenue de Lamartine – LES PENNES-MIRABEAU (13170)
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Si cette société considère que les travaux projetés par le SYMADREM impactent ces ouvrages, nous l'invitons à nous adresser un plan de situation des ouvrages et une coupe des ouvrages. Ces ouvrages n'ont pas été recensés lors des différentes déclarations de travaux et DICT (reconnaisances géotechniques), que ce soit en Phase AVP ou phase PRO.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Saisi à nouveau sur ce point par la (CE), le SYMADREM a fait état de son entretien avec le représentant de la Société TECHNI-PIPE. Il apparaît que le pipeline KEM ONE, qui passe à ARLES, n'a pas été recensé comme impacté par le projet lors des différentes phases de son élaboration. Préalablement à l'exécution des travaux, une nouvelle DICT sera déposée et instruite pour confirmer le constat initial. <b>La (CE) recommande de procéder à un nouvel examen de la situation des pipe-lines avant l'exécution des travaux.</b>	

### 13 – Observation n° 13.A.13 – Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la Roubine du Roy

08/12/2017	Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la Roubine du Roy – ARLES
Le Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la Roubine du Roy, est reçu aujourd'hui par M. MOUTTE. Il remet ce jour :	
- Une pétition portant sur avis favorable à la loi sur l'eau (407 signatures). <b>(ANNEXE 16)</b>	
Le Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la Roubine du Roy, favorable à la création de la digue entre Arles et Tarascon, remettra au commissaire-enquêteur le 8 décembre la pétition ci-après. Vous avez été très nombreux à signer les pétitions de 2006 – enquête sur la prolongation de la rocade est – et en 2007 l'enquête sur la création du « barreau nord », et en 2015, enquête de DUP pour la digue de 1 <sup>er</sup> rang Arles-Tarascon. Ces pétitions ont joué un rôle important dans les avis favorables qui en ont résulté. L'enquête actuelle, ouverte du 30 octobre au 8 décembre 2017, concerne la création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, les travaux de mise en transparence du remblai et les travaux associés. L'édification de cette digue de 1 <sup>er</sup> rang vise cette fois-ci l'impact sur les milieux naturels : faune et flore de la loi sur l'eau. La réalisation de cet ouvrage assurera non seulement la <b>protection de la population</b> – plaine du Trébon, quartiers du Trébon, Monplaisir, Fourchon et Barriol – mais aussi permettra de lever les contraintes exigées par le PPRi pour le développement des entreprises, <b>ce que le « barreau nord » ne permet pas actuellement</b> . Gardons à l'esprit les conséquences catastrophiques de l'inondation de 2003 pour les habitants et les entreprises d'Arles. - un document de sept pages résumant en quelque sorte les travaux effectués pour le Rhône aval (Beaucaire-Arles) avec des précisions apportées sur la loi sur l'eau, objet de cette DUP. <b>(ANNEXE 17)</b> Ces documents sont annexés au présent rapport.	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note de cet avis favorable.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) prend acte de l'avis favorable du Comité de Défense des riverains du Rhône, du Vigueirat et de la Roubine du Roy.	

### 14 – Observation n° 13.A.14 – M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL

08/12/2017	M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL
<u>Interrogations dans le cadre de l'enquête publique loi sur l'eau</u> Pourquoi l'enquête publique dite « loi sur l'eau » se fait alors que les travaux rive droite, comprenant un déversoir de cinq kilomètres, sont en phase d'achèvement ? Est-ce qu'il y a eu un respect de la chronologie à cet égard ? Sinon pourquoi l'Etat ne fait pas appliquer la loi ? Cette loi est préalable à tous travaux d'aménagement, notamment ceux liés à un fleuve, et quel fleuve : le Rhône. Pourquoi ce manque de solidarité amont-aval, avec l'abandon d'autres champs d'expansion des crues en amont de Vallabrègues, comme le prévoyait le Plan Rhône ? L'option d'un déversoir sur Mornas était vouée à l'échec : cela inondait trop d'habitations (tout un quartier), pour un bénéfice déplorable ! A bien regarder le long du Rhône et de ses affluents, il existe d'autres champs d'expansion des crues peu contraignants, mais qui sont grignotés peu à peu par l'aménagement humain.	

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/2017 | M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

*Exemples : l'aménagement de la confluence RHONE-SAONE à Lyon – l'aménagement de la gare TGV d'Avignon à la confluence du Rhône et de la Durance, et bientôt le nouveau Marché d'Intérêt National entre Noves et Châteaurenard qui enlèvera 300 hectares au champ d'expansion des crues de la Durance !*

*Du rôle initial du Plan Rhône : aménagement du territoire que parcourt le Rhône, de sa source à la mer, afin de limiter les dégâts occasionnés par les crues. Qu'en reste-t-il ? Une peau de chagrin !*

*Il existe une première rupture d'égalité : celle amont-aval, accentuée par un facteur aggravant, plus les eaux sont contenues, plus la vitesse s'accroît. Y-a-t-il des études faites pour connaître la résistance aux forces pour les différents ouvrages, ponts, barrages (Vallabrègues)...., et surtout les futures digues déversantes ? Quels sont les chiffres ? On précise là qu'au lieu dit Saujean la digue traversante est bâtie sur un ancien marais.*

*Tout le monde le sait, le Rhône est pollué par toutes sortes de métaux lourds. Quelles solutions agro-environnementales peuvent être prises pour limiter les contaminations des terres cultivées (bio) ? Dans ce volet environnemental on aggrave une situation ! Pourquoi supprime-t-on 100 hectares dans les ségonnaux entre Tarascon-Arles et Beaucaire-Fourques, sans mesure compensatoire immédiate ? Ce n'est pas une île qui peut durablement être prise en compte : au fil des crues, les limons la combleront, d'autant plus qu'elle ne compense pas la surface dans l'immédiat.*

*On peut en conclure que cette perte de surface aggravera les dévers ! N'y-a-t-il pas une autre solution pour la rive gauche (rive droite c'est trop tard) ? A la traversée d'Arles, les eaux de déversement de crue suivront l'ancien bras du Rhône dans la zone commerciale de Fourchon.*

*A-t-on établi un modèle mathématique des hauteurs d'eau à Fourchon, en fonction des débits de dévers et cela jusqu'à une crue millénaire dite « exceptionnelle ».*

*A-t-on anticipé un plan d'évacuation de la ville qui pourrait être prise entre deux fleuves ?*

#### **REPONSE du SYMADREM**

##### **Concernant le phasage rive droite / rive gauche des travaux**

L'opération de création d'une digue entre Tarascon et Arles s'inscrit dans le cadre du programme de sécurisation des ouvrages de protection contre les crues du Barrage de Vallabrègues jusqu'à la mer.

Compte tenu de l'ampleur du programme, ce dernier a été découpé en plusieurs opérations qui ont été délimitées pour être réalisées indépendamment les unes des autres et sans aggravation en amont, en aval et sur la rive opposée.

La justification du découpage en opérations figure en pièce 3 rubrique 2 §.4.6. (pages 33 à 42)

##### **Concernant les ZEC en amont de Beaucaire/Tarascon**

Cette question ne concerne pas les travaux d'autorisation mais d'autres actions du Plan Rhône suivies par la DREAL Auvergne Rhône Alpes Pôle Plan Rhône. L'optimisation des zones d'expansion de crues entre Viviers et Beaucaire a fait l'objet de nombreuses études par la DREAL.

L'Etat avait envisagé initialement un programme d'optimisation des ZEC entre Viviers et Beaucaire. Contrairement à ce qui est entendu ou écrit dans le registre, ce programme d'optimisation n'a jamais eu pour objectifs de déléster les crues en aval de Beaucaire.

Il avait pour objectif de tendre vers une harmonisation des niveaux de protection entre les différentes plaines inondables du Rhône entre Viviers et Beaucaire.

Ainsi, certaines plaines voyaient leur niveau de protection augmenter et d'autres diminuer. La conséquence de ce programme sur le Delta du Rhône était la suivante :

- une aggravation des crues importantes, jusqu'à + 450 m3/s pour une crue cinquantennale type janvier 1994. Or ces crues sont très menaçantes pour le Delta ;
- une diminution pour la crue millénaire (mais débordante même après travaux, ce qui ne représentait pas à proprement dit un avantage).

La diapo ci-dessous, extraite de la présentation de la DREAL le 17 novembre 2011 lors du CTC Rhône-Aval, illustre cette aggravation.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

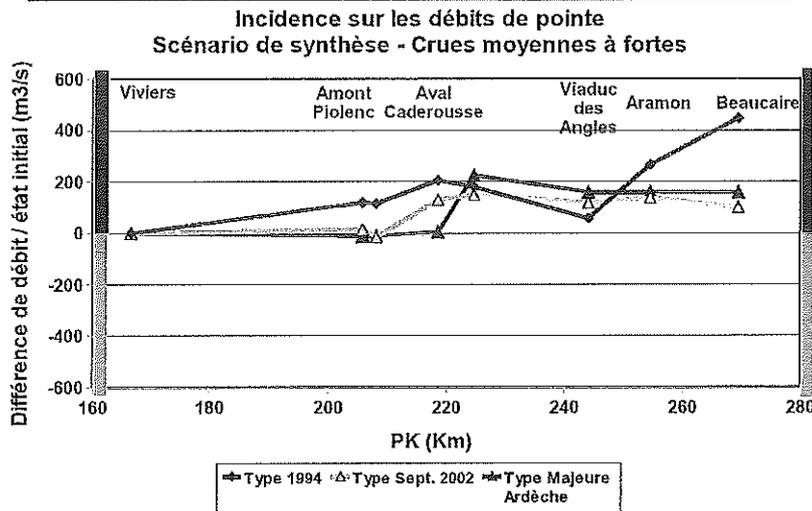
*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E1700088 / 13

08/12/2017 M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

## REPONSE du SYMADREM (suite)

... mais une aggravation des débits à l'aval



Augmentation à l'aval de Beaucaire du débit de pointe de la crue de 1994 de l'ordre de 450 m<sup>3</sup>/s : nécessité de l'achèvement du programme SYMADREM de sécurisation des ouvrages de protection

	Crues moyennes
Avignon	+ 200m <sup>3</sup> /s ~ 2%
Beaucaire	+ 200m <sup>3</sup> /s à +450 m <sup>3</sup> /s ~ 2% à 5%



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Énergie et du Climat  
N°00234911

22

A l'instar du canal de contournement d'Arles, ce programme a fait l'objet d'une expertise par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en novembre 2009. Le rapport (n° 005976-01) est téléchargeable sur : <http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr>

La conclusion de la mission a été la suivante :

« L'objectif du projet serait en effet de retarder et d'amoindrir en aval (en particulier en Arles) les crues les plus importantes, de la crue centennale à la crue exceptionnelle d'occurrence millénaire. Pour y aboutir, le projet prévoit d'accélérer et d'aggraver des crues moindres, plus fréquentes, mais déjà susceptibles de causer des dégâts significatifs, alors que l'état actuel des ouvrages de protection des populations en aval ne permet pas de garantir aujourd'hui leur bon fonctionnement dès ces crues intermédiaires. Selon la mission, on ne saurait prendre de tels risques tant que l'ensemble des aménagements en aval n'aurait pas été sécurisés. »

Suite à ce rapport, le Préfet coordonnateur de Bassin a proposé aux instances du Plan Rhône de reporter ce programme une fois que l'ensemble des ouvrages dans le Delta du Rhône aura été sécurisé.

#### Concernant la digue de Beaucaire-Fourques qui traverse des marais au droit de Saujean

Cette remarque ne concerne pas la demande d'autorisation. Cette question a fait l'objet d'une réponse lors de l'enquête publique de la digue Beaucaire-Fourques. Les caractéristiques des sols de fondation ont été pris en compte dans le dimensionnement des ouvrages.

#### Concernant la pollution des sédiments du Rhône

Le projet réduit très sensiblement les volumes de déversement des eaux du Rhône. Son impact environnemental est donc positif en cas de pollution des sédiments.

#### Concernant la suppression de 100 ha dans les ségonnaux entre Tarascon et Arles

Cette suppression est sans impact sur les niveaux d'eau et sera largement compensé avec le décorsetage limité des digues du Petit Rhône.

Les éléments de réponse sont identiques à ceux de la question n°6 de la commission d'enquête.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/2017 | M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

**REPONSE du SYMADREM (suite)**

**A-t' on établi un modèle mathématique des hauteurs d'eau à Fourchon, en fonction des débits de dévers et cela jusqu'à une crue millénaire dite « exceptionnelle ».**

Oui cela a été pris en compte. Toutes les cartographies figurant dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers sont le fruit de modélisations hydrauliques.

**A-t' on anticipé un plan d'évacuation de la ville qui pourrait être prise entre deux fleuves ?**

Cela relève de la compétence communale. Les communes de Tarascon et d'Arles sont dotées d'un plan communal de sauvegarde.

**Il en va de la sécurité des personnes : ne prenons pas les choses à la légère en inversant les résultats – plus de dégâts humains et matériels qu'avec une rupture de digue en Camargue insulaire et petite Camargue.**

Cet avis est partagé. Les opérations du Plan Rhône sont réalisées prioritairement au droit des centres urbains et sur le tronçon Beaucaire-Arles plus vulnérable aux brèches en termes de conséquences compte tenu de la hauteur des digues. Depuis 2007, tous les efforts financiers ont été portés sur les secteurs présentant le plus d'enjeux.

Le bilan complet des travaux figure en pièce 3 rubrique 2 § 4.7.

**Concernant le quartier de la Fabrique à Fourques**

Les travaux objets de la demande d'autorisation n'aggravent pas la situation dans le lit endigué. La vulnérabilité de ces habitations vis-à-vis des crues est inchangée

**Concernant la mobilisation de la Camargue Insulaire**

On rappelle que 8 000 personnes résident en permanence en Camargue Insulaire. La Camargue est endiguée depuis le XIXème siècle. La mobilisation plus fréquente de cette dernière ne modifierait pas sensiblement le fonctionnement hydraulique entre Beaucaire et Arles. En effet les déversements au travers des brèches (débit très important) ou sur des digues résistantes à la surverse (débit moins important) ont des effets différents qu'on soit en aval ou en amont.

En aval d'une brèche qui vient de se produire, le lit endigué propage un hydrogramme de crue obtenu par différence entre l'hydrogramme amont et celui qui est dérivé vers le lit majeur au travers de la brèche. La ligne d'eau est abaissée en proportion de la réduction de débit.

$Q_{\text{amont}} = Q_{\text{aval}} + Q_{\text{brèche}}$  => le niveau en aval, dépendant directement du débit en aval de la brèche est abaissé en proportion du débit transitant dans la brèche.

En amont d'une brèche, l'effet hydraulique est d'une toute autre nature. Une brèche, tant qu'elle débite, induit un abaissement de la ligne d'eau par effet de remous.

Cela peut constituer un avantage local, par exemple en arrêtant un débordement qui aurait commencé. Mais cela est rarement déterminant sur de longues distances, car peu à peu l'effet des pertes de charges tout au long du cours d'eau « dilue » le bénéfice de l'abaissement aval.

Q amont d'une brèche est identique qu'il y ait brèche ou non. Plus on s'éloigne en amont de la brèche, moins l'effet d'abaissement de la ligne d'eau est perceptible.

Deux exemples historiques sont présentés ci-après : celui de mai 1856 et celui de décembre 2003.

En mai 1856, plusieurs brèches se sont produites en amont de Beaucaire/Tarascon notamment sur la digue de la Montagnette et ont eu pour effet de dériver une grande partie du débit arrivant du Nord vers la rive gauche du Rhône (centre-ville de Tarascon puis Plaine du Trébon, puis ancien marais d'Arles...).

Il en a résulté une baisse quasi-instantanée des niveaux en aval dans le lit du fleuve, comme le montre ces limnigrammes extraits de la thèse de Maurice Pardé. Le niveau du Rhône a augmenté jusqu'à la cote 7,95 m de l'échelle de Beaucaire, soit 11,43 m NGF IGN 69 pour descendre très rapidement après la formation des brèches dans la digue de la Montagnette (Cf. figure ci-dessous).

Au limnigramme de Vallabrègues situé juste en amont des brèches, cette baisse n'a pas été sensible, compte tenu des apports d'eau en provenance de l'amont.

Ces limnigrammes montrent l'effet « bénéfique » d'une brèche pour l'aval du lit endigué (en l'occurrence l'aval de Beaucaire) et le peu d'effet pour l'amont (en l'occurrence, Vallabrègues).

On peut retenir sommairement que le maximum du débit pour la crue de mai 1856 a été de 12 500 m<sup>3</sup>/s en amont de la digue de la Montagnette, mais le maximum du débit en traversée de Beaucaire/Tarascon n'a été que d'environ 11 000 m<sup>3</sup>/s, compte tenu de ce qu'une partie du débit a été dérivée dans les brèches de la digue de la Montagnette. C'est ce qui explique que les laisses de la crue de 1856 sont plus basses dans le Delta que celles de la crue de décembre 2003.

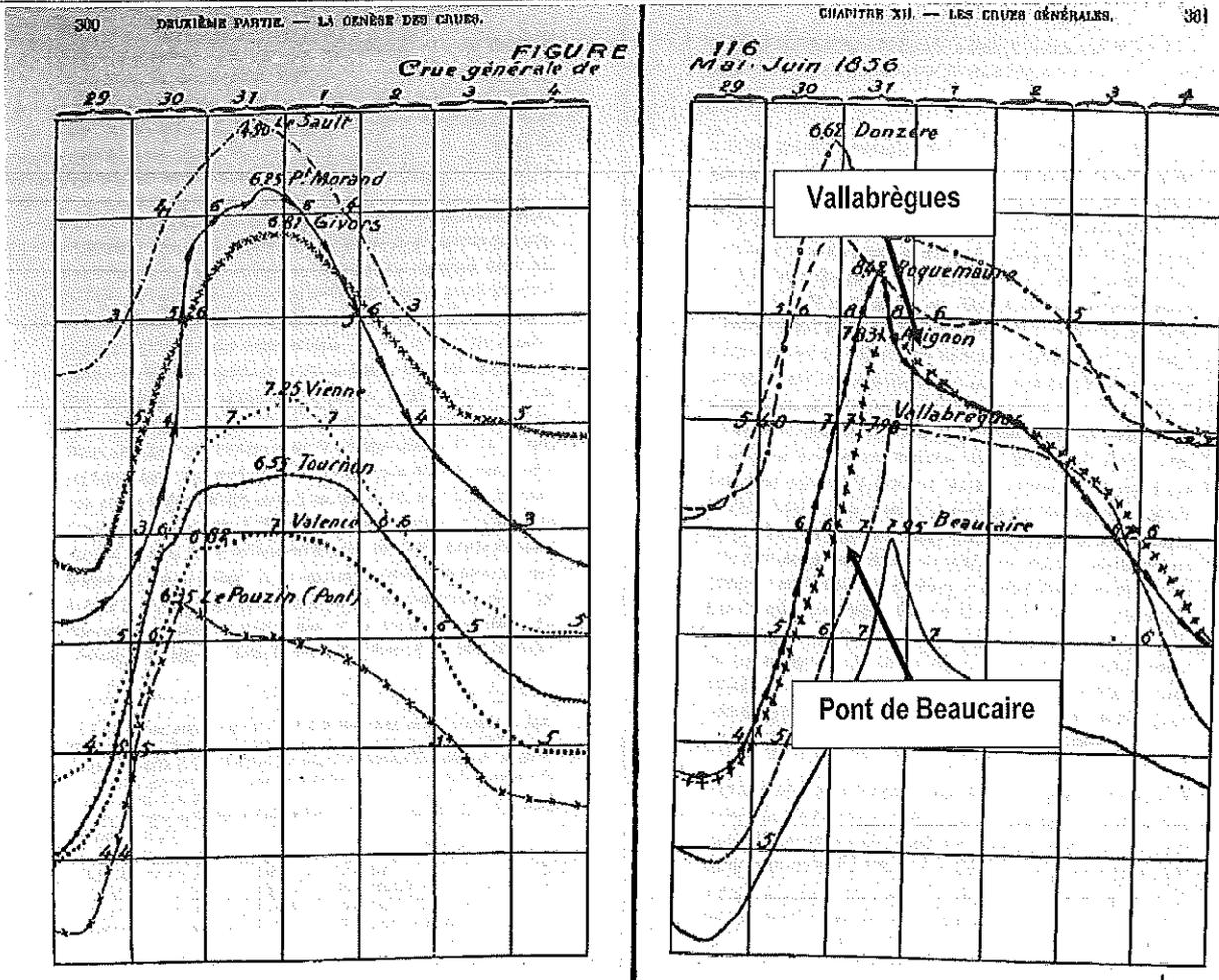
**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

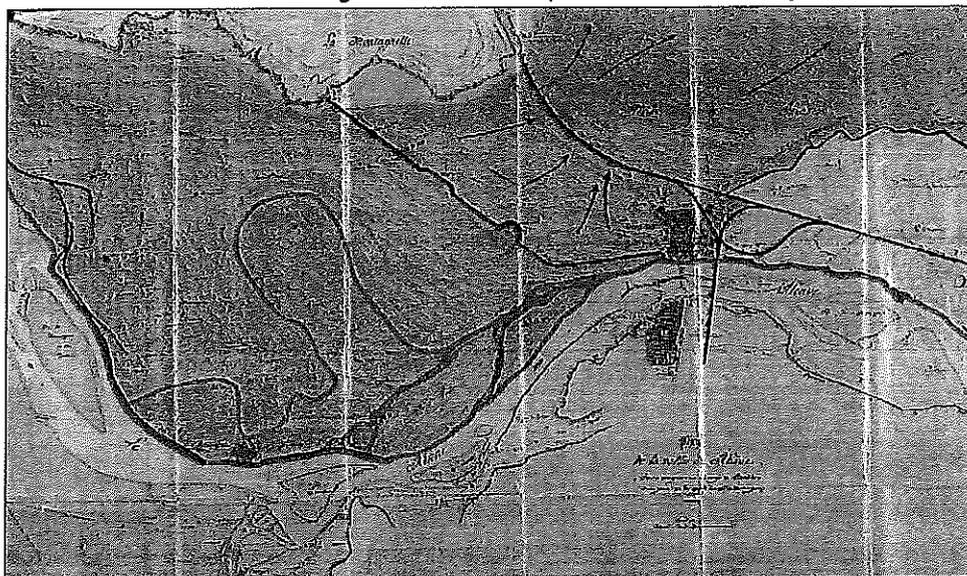
n° E1700088 / 13

08/12/2017 M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

REPONSE du SYMADREM (suite)



Limnigramme crue 1856 (source Maurice Pardé)



Brèches dans la digue de la Montagnette et propagation des crues (sources archives départementales)

Rapport de la Commission d'enquête

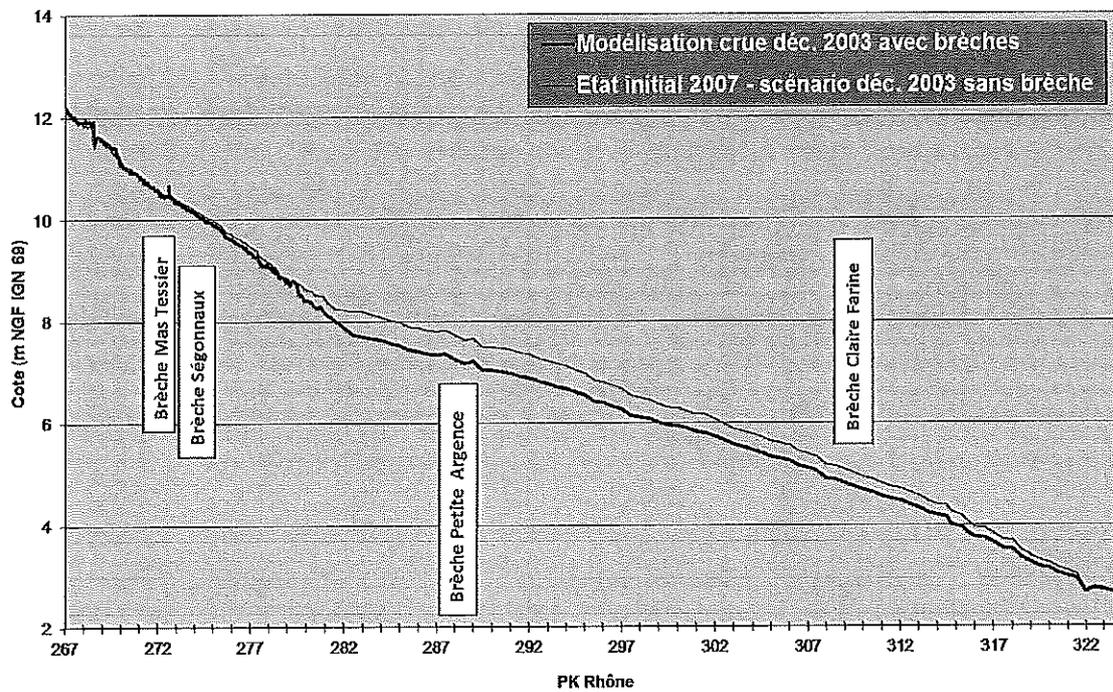
Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

08/12/2017 M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

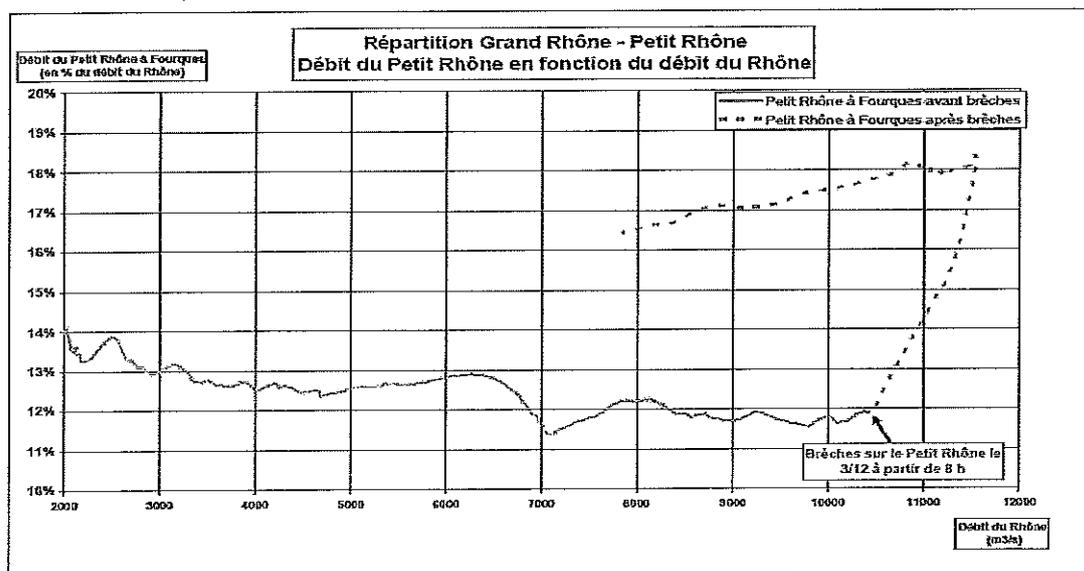
**REPONSE du SYMADREM (suite)**

En décembre 2003, aucune brèche n'a été déplorée en amont de Beaucaire/Tarascon. Le débit de pointe de la crue a été estimé par la conférence de consensus à 11 500 m<sup>3</sup>/s. Le niveau atteint en traversée de Beaucaire/Tarascon a été de 11,68 m NGF au pont de Beaucaire (PK 267.7) soit 25 cm de plus qu'en mai 1856 et 11,33 m NGF à la station de référence de Beaucaire/Tarascon (PK 269,6). 4 brèches se sont produites : 2 brèches sur le Tronçon Tarascon-Arles et 2 brèches sur le Petit Rhône. La figure ci-dessous extraite du programme de sécurisation du SYMADREM (p 98) montre la ligne d'eau observée réellement en décembre 2003 (trait bleu) et la ligne d'eau qui aurait été observée en l'absence de brèches dans le système (en rouge).

**Modélisation CNR et EGIS de la crue de décembre 2003  
avec brèches et sans brèches (état initial 2008 après mise à la cote rive droite)**



La figure extraite de l'étude de calage réalisée par la CNR pour le SYMADREM, montre la répartition des débits entre le Petit Rhône et le Grand Rhône pendant la crue de décembre 2003.



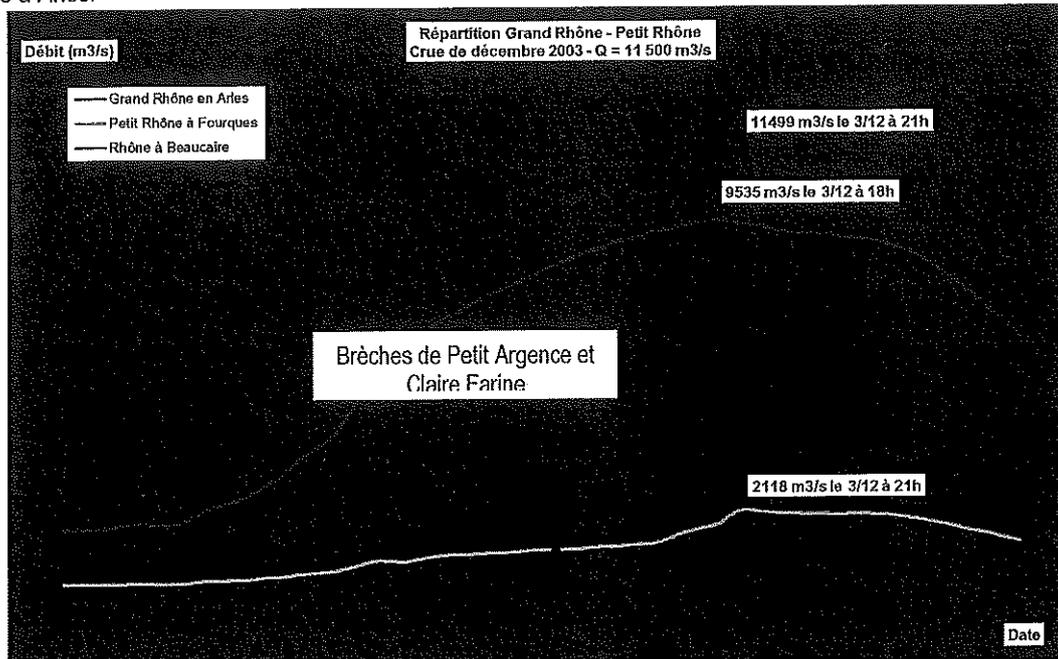
**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

08/12/2017 M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

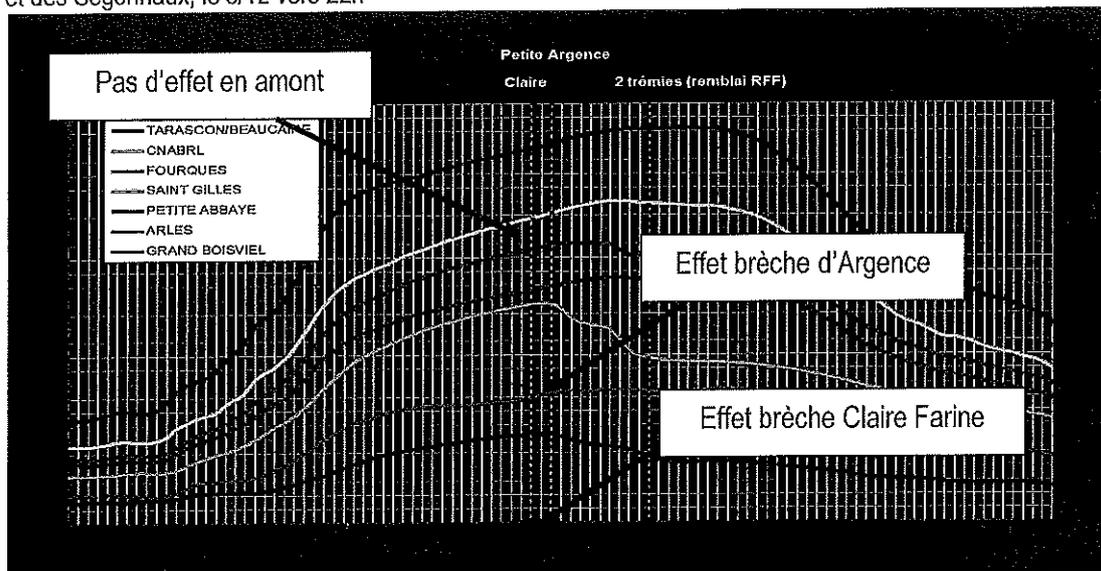
**REPONSE du SYMADREM (suite)**

La figure ci-dessous montre les débits calculés par la CNR sur le Rhône à Beaucaire, sur le Petit Rhône à Fourques et sur le Grand Rhône à Arles.



Ces trois figures permettent de voir l'appel de débit vers le Petit Rhône causé par les brèches sur le Petit Rhône et la modification de la répartition Petit Rhône/Grand Rhône. Avant l'apparition des brèches, la répartition entre le Petit Rhône et le Grand Rhône est de 12 et 88 %. Après l'apparition des brèches sur le Petit Rhône, les niveaux dans le Petit Rhône « plafonnent » dus à l'effet des brèches alors que ceux en amont continuent d'augmenter. La pente d'écoulement du Rhône vers le Petit Rhône augmente sensiblement et engendre un appel de débit sur le Petit Rhône modifiant la répartition entre le Petit Rhône et le Grand Rhône. Elle passe de 12/88 à 18/82. Ainsi, le débit de pointe sur le Petit Rhône en l'absence de brèches dans le système aurait été de 1 378 m<sup>3</sup>/s (source CNR) alors qu'il a été supérieur à 2100 m<sup>3</sup>/s en décembre 2003.

Maintenant, si on s'intéresse aux limnigrammes à la station de Beaucaire/Tarascon (PK 269,6) et à la station de BRL (PK 277.3) figurant ci-après, on voit que même après l'apparition des brèches sur le Petit Rhône le 3/12 à 8 h et 10 h, le niveau du Rhône entre Beaucaire et Arles a continué d'augmenter pour finalement surverser sur les digues de protection des trémies du Mas de Teissier et des Ségonnaux, le 3/12 vers 22h

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/2017 M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

**REPONSE du SYMADREM (suite)****Conclusion :**

La mobilisation (accidentelle) de la Camargue Gardoise à hauteur de 210 millions de m<sup>3</sup> en décembre 2003 a contribué à une augmentation très sensible du débit du Petit Rhône qui est passé de 1378 m<sup>3</sup>/s sans brèche à plus de 2100 m<sup>3</sup>/s.

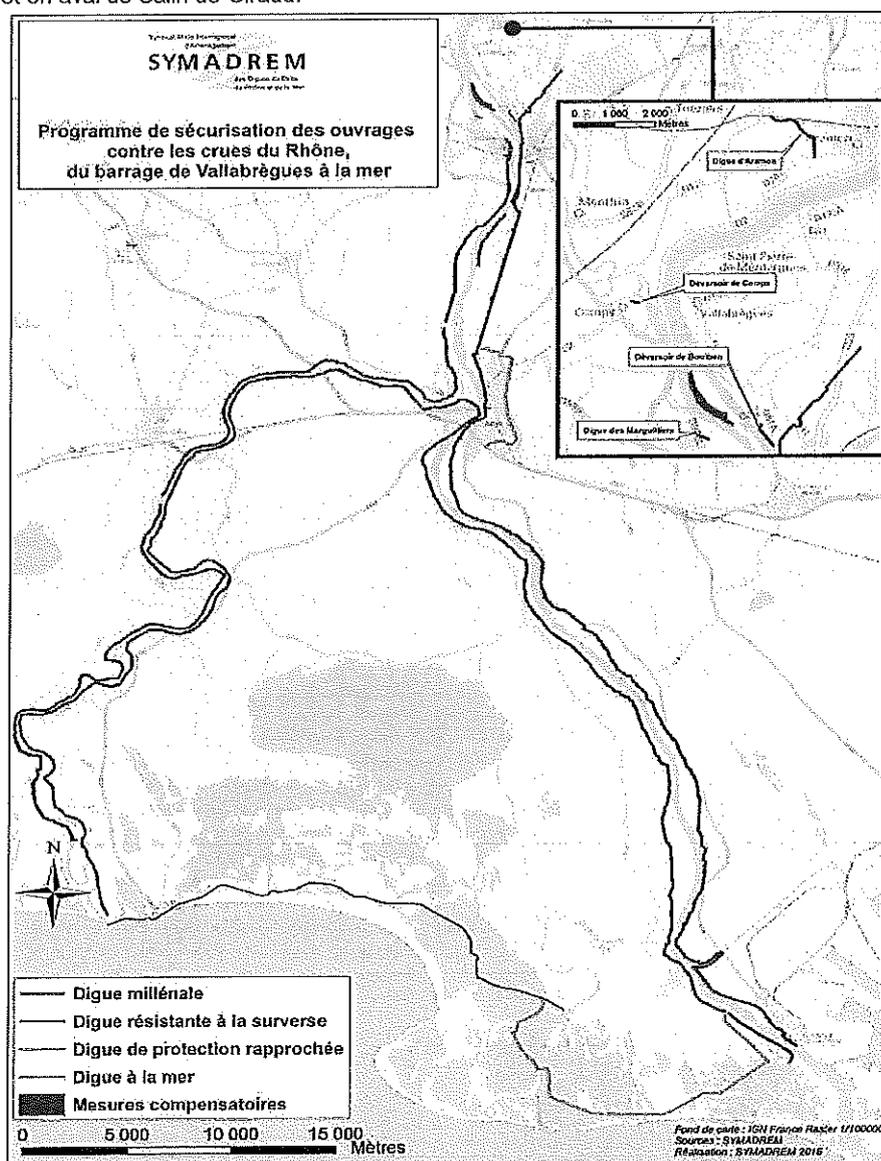
Cet écrêtement par l'aval a eu pour effet de faire baisser le niveau à la station de Beaucaire/Tarascon de seulement 5 à 10 cm contre 25 à 30 cm au droit de Fourques et de 45 cm en aval de Fourques.

L'écrêtement accidentel de la Camargue a-t-il empêché la montée des eaux à Beaucaire/Tarascon, la réponse est négative comme l'atteste les limnigrammes ?

L'écrêtement par l'aval n'est pas efficace hydrauliquement et c'est pour cela que ce type de solution n'a pas été retenu par l'Etat. En hydraulique, on retiendra que pour faire baisser les niveaux au droit d'une zone, seul l'écrêtement en amont est véritablement efficace. Les mesures d'écrêtement par l'aval ont un effet très limité en amont (de l'ordre de quelques kilomètres).

**Concernant l'implantation de digues résistantes à la surverse dans le delta**

L'implantation des digues résistantes à la surverse dans le delta figure sur la carte ci-jointe. La justification de l'implantation de ces secteurs résistants à la surverse figure dans le programme de sécurisation (annexe 3 de la pièce 5 au chapitre 15). Comme pour la rive gauche et rive droite du Rhône. Il existe deux secteurs où seront implantées des digues résistantes à la surverse. Sur le Petit Rhône et en aval de Salin de Giraud.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/2017 | M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite)

**REPONSE du SYMADREM (suite)****Concernant l'inondation de la Camargue pour faire augmenter la salinité du Vaccarès ou réemploi d'un bras mort.**

Ce choix fortement impactant pour les habitants des Saintes-Maries-de-la Mer et de Salin de Giraud n'empêcherait pas les déversements entre Beaucaire et Arles.

Des scénarios extrêmes ont été modélisés lors de l'étude du canal de contournement d'Arles. L'abandon de ce type de solution est expliqué au 2.4.4. de la pièce 1.

**Modélisations hydrauliques en Camargue Insulaire et Camargue Gardoise**

Ces modélisations figureront dans l'étude de dangers du système d'endiguement de la Camargue Insulaire et de la rive droite en cours de rédaction en vue du dépôt des dossiers d'autorisation prévus fin 2018.

**Concernant le ressuyage par pompage ou gravitaire**

Pour ressuyer deux types de solution peuvent être utilisés, le pompage ou le ressuyage gravitaire. Le ressuyage gravitaire est préférable quand il est possible car plus efficace en terme de débit d'évacuation et moins coûteux en termes d'entretien et de renouvellement (le débit du siphon de fort d'herval est de 20 m<sup>3</sup>/s, le ressuyage de la Camargue Insulaire par le pertuis de la Fourcade est d'environ 50 m<sup>3</sup>/s. A titre de comparaison, le débit d'exhaure de la station de Grand Cabane a été porté de 6 à 12 m<sup>3</sup>/s et celui de la station d'Albaron va être porté de 12 à 16 m<sup>3</sup>/s.

Concernant le pompage mobile pour la plaine du Trébon, il est préféré, car compte tenu de la fréquence d'inondation (une fois en moyenne tous les 100 ans), de la durée de vie des pompes (25 ans), il est préférable d'opter pour une solution mobile.

Le SYMADREM a lancé un appel d'offres pour une astreinte. Le montant annuel de l'astreinte a été estimé par les entreprises à 200 000 euros.

Pour mémoire, c'est le budget annuel d'entretien des ouvrages de protection contre l'érosion marine des Saintes Maries. Compte tenu de ce montant prohibitif, il a été décidé de recourir au service de protection civile lors de ces événements extrêmes.

**Concernant le canal d'irrigation de Beaucaire en rive droite**

Hors sujet. Le canal a été déplacé de 20 m pour le rendre moins vulnérable aux déversements inéluctables au-delà d'une crue centennale (début de surverse pour mémoire en décembre 2003).

→ Concernant le phasage rive droite / rive gauche des travaux ;

→ Concernant les ZEC en amont de Beaucaire/Tarascon ;

→ Concernant la digue de Beaucaire-Fourques qui traverse des marais au droit de Saujean ;

→ Concernant la suppression de 100 ha dans les ségonnaux entre Tarascon et Arles ;

→ Concernant la question : « A-t' on établi un modèle mathématique des hauteurs d'eau à Fourchon, en fonction des débits de dévers et cela jusqu'à une crue millénaire dite « exceptionnelle » ;

→ Concernant la question : A-t' on anticipé un plan d'évacuation de la ville qui pourrait être prise entre deux fleuves ?

→ Concernant : Il en va de la sécurité des personnes : ne prenons pas les choses à la légère en inversant les résultats – plus de dégâts humains et matériels qu'avec une rupture de digue en Camargue insulaire et petite Camargue ;

→ Concernant le quartier de la Fabrique à Fourques ;

→ Concernant la mobilisation de la Camargue Insulaire ;

→ Concernant l'implantation de digues résistantes à la surverse dans le delta ;

→ Concernant le canal d'irrigation de Beaucaire en rive droite ;

La (CE) considère que la cohérence d'ensemble du plan Rhône de Lyon à la mer, en matière d'expansion de crue et de solidarité devant le risque, validée antérieurement par la DREAL-RAA, est à nouveau démontrée, pour l'ensemble des phases, dans le dossier et dans la réponse du SYMADREM.

La (CE) considère que la cohérence d'ensemble du plan Rhône de Lyon à la mer, en matière d'expansion de crue et de solidarité devant le risque, validée antérieurement par la DREAL-RAA, est à nouveau démontrée, pour l'ensemble des phases, dans le dossier et dans la réponse du SYMADREM.

Elle rappelle que le projet se situe maintenant dans une phase de vérification et d'application qui fait suite à la phase de décision matérialisée par la DUP.

Sur un point particulier, elle fait remarquer que l'implantation des digues en retrait du fleuve (*décorsetage*) a pour effet subsidiaire de modérer la vitesse des eaux et l'érosion des ouvrages.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/2017	M. ARNAUD Eric – Président du Collectif d'Associations RHONE-AVAL (suite et fin)
<b>AVIS de la (CE) (suite et fin)</b>	
→ <i>Concernant la pollution des sédiments du Rhône</i> La (CE) fait remarquer qu'en matière de préservation de la qualité des eaux souterraines, des mesures de précaution sont prises : analyse des sédiments montrant qu'ils sont aptes à l'extraction et utilisables pour la construction, surveillance des puits privés recensés.....	
<b>A ce sujet la (CE) recommande que la période de surveillance des puits soit prolongée au-delà de la fin des travaux.</b>	
→ <i>Concernant l'inondation de la Camargue pour faire augmenter la salinité du Vaccarès ou réemploi d'un bras mort</i> Cette observation est hors sujet. Par ailleurs pour la (CE), comparer l'inondation de la Camargue et l'augmentation de la salinité du Vaccarès paraît contradictoire.	
→ <i>Concernant les modélisations hydrauliques en Camargue Insulaire et Camargue Gardoise</i>	
→ <i>Concernant le ressuyage par pompage ou gravitaire</i> La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM. En effet, non seulement le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, mais au surplus il améliore le ressuyage.	

**15 – Observation n° 13.A.15**

08/12/2017	[REDACTED]
Comment est assurée la desserte du chantier de réalisation de la digue ? Est-ce par le VC 12 ? Touchez-vous aux matériaux contaminés ? Qu'en faites-vous ensuite ?	
08/12/2017	[REDACTED]
<b>REPONSE du SYMADREM (suite et fin)</b>	
Le VC12 sera utilisé pour le chantier de réalisation de la digue. Les travaux prévus sur les matériaux contaminés sont décrits au §. 2.4.1.6.2. de la pièce 1. Les matériaux contaminés accolés au remblai ferroviaire seront déplacés sur le site de l'ancienne décharge, qui sera, de son côté, réhabilitée dans le cadre des travaux.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM.	

**16 – Observation n° 13.A.16**

08/12/2017	[REDACTED]
Nous demandons instamment que les moyens du ressuyage soient suffisants (nombre de siphons ?), afin que la plaine se ressuie au moins aussi vite qu'auparavant	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
La réalisation du fossé Est/Ouest et du Siphon de Fort d'Herval permettra d'améliorer le ressuyage de la plaine du Trébon.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La CE fait sienne la réponse du SYMADREM. En effet, non seulement le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, mais au surplus il améliore le ressuyage.	

**17 – Observation n° 13.B.1**

20/11/17	[REDACTED]
Je suis propriétaire d'un terrain cadastré, section DX55 et DX95 d'une superficie totale de 1070 m2 situé au n°3 chemin des arcades 13200 Arles Pont de Crau.	
Ce terrain est actuellement en zone R2 rouge, donc inconstructible et agricole. Il était en zone constructible avant le dernier changement de PPRi. Je désire savoir si les nouvelles digues prévues changeront le risque d'inondation et protégeront mes parcelles. Je souhaiterais également savoir de combien sera l'amélioration du niveau de crue.	
Puis-je espérer que mes parcelles redeviennent constructibles dans un proche délai ? Je vous joins divers documents concernant la situation de ces parcelles et les démarches effectuées en vue d'une construction de maison avant le changement de PPRi.	
<b>NB</b> : 5 plans numérotés de 1 à 5 sont joints au courrier de [REDACTED] et permettent de situer ses parcelles. Le plan n°4 est un extrait du cadastre. Ces pièces sont annexées au registre d'enquête. ( <b>ANNEXE n° 17</b> )	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

20/11/17	[REDACTED]
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
La situation des terrains sera améliorée vis-à-vis du risque d'inondation. Le PPRI et la constructibilité des parcelles après travaux relèvent des prérogatives de l'Etat. L'évolution du niveau de protection en fonction des travaux figure en pièce 3 (rubrique 0, rubrique 8d et rubrique 10 8d).	
L'évolution de la constructibilité est théoriquement possible pour les niveaux de protection, après travaux, A ou B dans les espaces urbanisés. A confirmer auprès de la DDTM des Bouches-du-Rhône.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) fait observer que les conditions liées à la modification du PPRI ne relèvent pas réglementairement du projet.	

**18 – Observation n° 13.B.2 – [REDACTED]**

07/12/17	[REDACTED]
<i>La rehausse du déversoir fait partie des travaux de la rive gauche du Rhône. Cette rehausse est une compensation par rapport aux travaux réalisés en aval de la digue de la Montagnette.</i>	
<i>Il est indispensable que la rehausse du déversoir soit terminée avant la fin de la création de la digue entre Tarascon et Arles.</i>	
<b>Réponse SYMADREM</b>	
Les travaux de rehaussement du déversoir de Boulbon débiteront en 2018 et seront terminés avant la digue Tarascon-Arles.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La CE fait sienne la réponse du SYMADREM.	

**19 – Observation n° 13.B.3 – [REDACTED]**

07/12/17	[REDACTED]
<i>Une enquête a déjà eu lieu lors de la construction de la digue submersible de Tarascon, enquête effectuée du 27 avril au 26 mai 1964. Je demande que la condition de l'accord des 4 maires, acceptée par le préfet de l'époque par lettre du 11 septembre 1964, soit respectée. Dans la négative, je demande non pas une rehausse de 40 centimètres, mais une rehausse totale de cette digue submersible. Je n'ai pas trouvé le déversoir de Boulbon, peut-être parce qu'il n'existe pas ?</i>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
La digue submersible de Tarascon et le déversoir de Boulbon sont des appellations différentes pour le même ouvrage.	
La rehausse sera limitée à 40 cm, car toute rehausse supplémentaire accroîtrait les niveaux d'eau en aval de Beaucaire/Tarascon.	
La justification de la rehausse de 40 cm figure pages 233 et suivantes du programme de sécurisation (voir annexe 3 de la pièce 5).	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Les dispositions du projet sont cohérentes et complémentaires, et déclarées d'utilité publique. Toute modification de l'une ou l'autre d'entre elles mettrait en péril l'équilibre du projet.	

**20 – Observation n° 13.C.1 – Mairie de FONTVIEILLE**

14/11/17	Mairie de Fontvieille
<i>Nous avons pris connaissance du dossier d'enquête susvisée et vous faisons part de nos remarques et observations.</i>	
<i>La création du siphon, telle que mentionnée, ne manquerait pas d'entraîner, sous une pluie qui ne peut être considérée comme exceptionnelle, la montée en charge du canal de la Vidange situé sur le territoire de Fontvieille.</i>	
<i>Cette situation a des conséquences importantes pour la commune.</i>	
<i>Tout d'abord, le gaudre d'Auge qui permet l'évacuation des eaux de ruissellement d'une partie des Alpilles constituant le versant nord de la commune, dont l'exutoire est le canal de la Vidange, verrait de fait son niveau augmenter, entraînant des risques importants de submersions de zones urbanisées de la commune comme le quartier Grande Terre, mais aussi des quartiers anciens du cœur de village (secteur rue de la Baisse, route de Tarascon...etc).</i>	
<i>D'autre part, la montée en charge inévitable du canal de la Vidange entraînerait inmanquablement la surverse du canal de la Calade, avec un risque important, voire inévitable, de submersion des terres agricoles situées en partie sud-ouest de la commune (secteur Montagne des Cordes et Vallée des Baux) dont le niveau est inférieur au canal de la Vallée des Baux.</i>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000688 / 13

14/11/17 Mairie de Fontvieille (suite et fin=)

*Par la suite, l'évacuation des eaux dans ce secteur nécessiterait la mise en place de pompes pour renvoyer le surplus d'eau dans le canal de la Vallée des Baux et ainsi assécher les terres. Ce point n'est pas pris en compte dans le dossier présenté. Or, qui prendrait en compte ces pompages ? Les agriculteurs, propriétaires des terres concernées ? Ces derniers supporteront déjà la conséquence financière de l'inondation de leurs terres qui entraînerait une perte de revenu d'exploitation pendant une période importante si les pompages ne sont pas mis en œuvre. On leur imposerait en plus la prise en charge de ces pompages ?? Cela semble inenvisageable puisqu'ils supporteront déjà les conséquences d'une inondation « volontaire ».*

*En effet, à vouloir protéger la zone agricole du Trébon par la création de ce siphon, même sous une pluie de faible importance, on n'hésite pas à impacter les terres agricoles de Fontvieille et à faire porter aux agriculteurs de la commune les conséquences de cet aménagement. Nous ne pouvons que nous opposer à cette situation.*

*Il nous semble pourtant que d'autres solutions beaucoup plus équitables existent. La mise en place d'une rehausse, par exemple. Ce système contiendrait les eaux sur le secteur de Tarascon en situation de pluviométrie normale, mais permettrait une surverse sur les terres de Fontvieille en cas de survenance d'un événement majeur de crue du Rhône. Dans le même esprit, on pourrait envisager la mise en place d'une martelière dont l'ouverture serait conditionnée par la surcharge en eau induite par le seul débordement du Rhône.*

*Nous espérons avoir attiré votre attention sur une problématique majeure pour Fontvieille et vous avoir sensibilisé aux risques immanquablement induits par le fonctionnement de ce siphon pour une partie de nos agriculteurs et de notre population urbaine.*

#### **REPONSE du SYMADREM**

Cette question est en relation avec la question 13.A.7. posée par M. RAVIOL président de l'ADMA.

La commune de Fontvieille est localisée dans la zone protégée par le système d'endiguement de la rive gauche et bénéficie directement du projet qui réduira très sensiblement le risque de brèche dans le remblai ferroviaire, dernier maillon de la protection non sécurisé depuis l'amont de Tarascon (digue de la montagnette) jusqu'à l'aval d'Arles (lieu-dit Grand Mollégès).

Le bénéfice des travaux pour la commune de Fontvieille figure aux pages 326 à 333 de la pièce 1.

Il est également traduit en termes de niveaux de protection vis-à-vis des inondations du Rhône (nouvelle réglementation digue 2015) aux pages 26 à 29 de la rubrique 8d de l'étude de dangers.

Fontvieille est également soumis aux inondations en provenance du Vigueirat (brèche à Fort d'Herval en décembre 2003) et à l'impluvium local en provenance des Alpilles. Le projet est sans effet sur des deux aléas (rappelé au § 6.3. de la rubrique 2 de l'étude de dangers et à la page 7 du résumé non technique de l'étude de dangers.

En accompagnement du projet et malgré le bénéfice apporté par la digue Tarascon-Arles, il a été prévu de réaliser un siphon sous le Vigueirat à Fort d'Herval. Ce dernier permet de faire transiter les eaux de déversement du Rhône de la plaine du Trébon vers les anciens marais d'Arles et les marais de la vallée des Baux de manière à un organiser partage des eaux empêché par les digues en remblai du Vigueirat.

Suite aux échanges entre la mairie de Fontvieille et le SYMADREM (réunion du 21 avril 2017), le SYMADREM a commandé à EGISeau une étude (Cf. PJ n°4) pour modéliser l'impact du siphon projeté à Fort d'Herval, sur les quartiers habités de Fontvieille, en cas d'impluvium similaire à celui de septembre 2003 et décembre 2003, sans apport du Rhône.

Pour les deux situations modélisées, complémentaires l'une de l'autre (pluviométrie brève et très intense en septembre 2003 et pluviométrie moins intense mais plus longue en décembre 2003), on constate que le siphon projeté de Fort d'Herval permet de diminuer sensiblement l'aléa des zones habitées situées au nord de la digue nord d'Arles sans aggraver pour autant la situation des quartiers habités de Fontvieille.

Pour ces deux situations, l'aggravation de l'aléa dans les anciens marais d'Arles et dans les marais de la vallée des baux, est limitée aux zones de marais non habitées. L'étude ne remet donc pas en cause les conclusions de l'étude d'impact du projet qui est un bénéfice sensible et global pour l'ensemble de la rive gauche du Rhône.

Cette étude a été notifiée au maire de de Fontvieille et au président de l'ADMA le 4 septembre 2017 (Courrier en PJ n°5)

En accord avec l'ADMA, futur gestionnaire du siphon de Fort d'Herval, il a été décidé d'aménager un seuil de 20 m de long et calé à 3,4 m NGF à l'entrée du siphon (Cf. PJ n°6 note EGISeau), qui n'a aucun impact hydraulique sur les scénarii modélisés dans le cadre de l'étude d'impact et de l'étude de dangers.

#### **AVIS de la (CE)**

La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM. En effet, non seulement le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, mais au surplus il améliore le ressuyage.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E1700088 / 13

## 21 – Observation n° 13.C.2 – [REDACTED]

07/12/17 [REDACTED]

Est agriculteur céréalier, il exploite 200 ha autour de l'Abbaye de Montmajour, 13200 Arles. Il indique que le projet présenté par le SYMADREM et la SNCF réseaux n'apparaît pas adapté à la configuration des lieux, et que nous sommes déjà en zone d'expansion des crues du Rhône en vue de protéger la ville d'Arles.

Je n'ai pas trouvé dans le dossier comment est organisé le ressuyage de cette zone qui d'après ce projet risque fortement d'être en sur inondation et sur exposé à l'aléa. J'ai déjà posé la question aux responsables du SYMADREM :

- Les calculs présentés sont-ils garantis à 100 % ?

N'ayant toujours pas de réponse, je constate que ceux-ci sont des probabilités et donc incertains.

Aussi, je ne comprends pas pourquoi il n'existe pas dans le projet aucuns travaux pour un ressuyage rapide des marais d'Arles et de la vallée des Baux ?

Les travaux constituent un aléa supplémentaire sur mon exploitation agricole (en plus de la météo) qui n'est pas pris en charge par les calamités agricoles en perte de culture et que ce ne sera pas assurable par le privé dans l cadre d'une occurrence pluriannuelle.

Le réchauffement climatique non contestable va avoir comme effet sur notre région une fréquence de précipitation moindre, mais avec des volumes en augmentation.

- Est-ce que ce fait a été pris en compte dans les calculs présentés ?

Concernant la décharge illégale des ségonnaux :

- Pourquoi les 450 000 m3 entreposés illégalement n'ont pas été évacués en décharge autorisée évitant ainsi la création d'une île inutile pour de la compensation hydrauliquement maquillée d'écologie ?

- Comme on utilise des matériaux issus du Rhône pour la digue (atterrissement Fibre d'excellence) ?

- Ne peut-on éviter d'exproprier un jeune agriculteur avec la création de la île en draguant le Rhône et le petit Rhône ?

- A-t-on fait des analyses des matériaux qui vont être utilisés pour la digue (surtout extraits du Rhône) ?

- Qu'a-t-on trouvé comme polluants (des PCB) ?

- En cas de surverse, les polluants de la digue au contact de l'eau vont-ils contaminer les terres agricoles les rendant ainsi impropres à la production de nourriture humaine ?

**REPONSE du SYMADREM**

Concernant l'organisation du ressuyage, les mesures sont décrites pièce 1 §.2.5.1.4. (pages 127 à 133), le fonctionnement et les incidences §.3.3.4.2.2. (pages 321 à 332) et concernant l'analyse de risques dans le rapport 8c : cinétique d'inondation de l'étude de dangers (pièce 3).

Concernant la sur-inondation, et plus largement sur la question « la rive gauche du Rhône est-elle une zone d'expansion des crues ou une zone de sur-inondation ».

La zone d'expansion des crues n'a pas d'existence réglementaire. Elle est définie techniquement dans la circulaire du 24 janvier 1994 comme une zone inondable peu ou pas urbanisée et d'une certaine dimension, où un volume de crue important peut être stocké. Ce qualificatif technique n'a pas de portée juridique. Elle est utilisée par les services de l'Etat dans l'élaboration des Plans de Préventions du Risque Inondations pour définir le zonage du PPRI.

Dans la zone inondable, on distingue les espaces urbanisés et les zones d'expansion de crues. Tout ce qui ne correspond pas aux espaces urbanisés est donc par définition une zone d'expansion des crues. La doctrine commune pour l'élaboration des PPRI du Rhône est téléchargeable sur le lien suivant :

<http://www.planrhone.fr/front/338-252-0-Doctrine-commune-pour-l-elaboration-des-PPRI-du-Rhone-et->

La plaine du Trébon, les anciens marais d'Arles et les marais de la vallée des Baux n'étant pas des espaces urbanisés au sens de la doctrine Rhône, elles sont en conséquence des zones d'expansion de crues, qu'il y ait ou non travaux de création d'une digue entre Tarascon et Arles. La zone de sur-inondation a quant à elle une existence juridique. Sa définition figure dans le glossaire du site du Ministère de l'Ecologie dédié à la prévention du risque inondations prim.net.

<http://glossaire.prim.net/definition/sur-inondation-zones-de>

Elle figure ci-après :

Les zones définies à l'article 48 de la loi du 31 juillet 2003 sur les risques, codifiées à l'article L.211-12 du Code de l'environnement, sont des zones permettant le sur-stockage des crues, appelées aussi zones de « sur-inondation », qui comme leur nom l'indique, ne doivent pas être confondues avec les zones naturelles d'expansion de crues.

L'instauration d'une servitude de sur-inondation définie à l'article L.211-12 du Code de l'environnement est accompagnée la plupart du temps de travaux d'aménagement du lit permettant le sur-stockage (digues, bassins, dérivations, etc.).

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17

**REPONSE du SYMADREM (suite et fin)**

L'instauration d'une servitude de sur-inondation définie à l'article L.211-12 du Code de l'environnement est accompagnée la plupart du temps de travaux d'aménagement du lit permettant le sur-stockage (digues, bassins, dérivations, etc.). Cette servitude est indemnisable au titre de l'aggravation de la situation des terrains concernés vis-à-vis du risque inondation par rapport à la situation antérieure aux aménagements. Elle ouvre également au propriétaire des terrains, en cas d'impact qu'il jugerait trop important, un droit de délaissement au profit du bénéficiaire de la servitude. Elle peut être instaurée éventuellement sur des terrains situés en dehors du lit majeur d'un cours d'eau. Ce type de servitude est clairement défini à l'article L.211-12 du Code de l'environnement et les modalités d'instauration sont précisées dans le décret n° 2005-16 du 7 février 2005 portant application de cet article. De telles servitudes sont mises en œuvre en général dans le cadre d'un programme global de prévention des inondations à l'échelle d'un cours d'eau porté par des collectivités territoriales.

Les travaux réalisés par le SYMADREM ayant pour objet d'augmenter sensiblement le niveau de protection et le niveau de sûreté des ouvrages, la rive gauche ne peut être considérée comme une zone de sur-inondation (Cf. pièce 1 §3.3)

Concernant la garantie à 100 % des calculs et le recours aux probabilités.

Dans le domaine de l'analyse de risques, le recours aux calculs probabilistes est une pratique courante. Par définition, le risque « zéro » n'existe pas. On définit des seuils d'acceptabilité et estime la probabilité des scénarios et ceux en dessous des seuils, sont considérés comme acceptables (Cf. pièce 3, rubrique 2).

Concernant le ressuyage rapide des eaux des marais de la vallée des Baux.

Les marais de la vallée des Baux sont très bas en altimétrie parfois en dessous de la cote 0 m NGF. Le canal de la vallée des Baux et d'Arles à Bouc sont des canaux à fond plat. Dans ces conditions les coûts d'évacuation des eaux par pompage pour des occurrences d'événements très faibles deviennent prohibitifs ; c'est ce qui explique que la station de pompage aménagée après la crue du Vigueirat de 1951 n'est plus entretenue et un projet de démontage est d'ailleurs en cours dans le cadre du contrat de canal. Le projet en réduisant très sensiblement les apports du Rhône (soit la source de l'aléa) est très bénéfique pour les marais d'Arles en cas de crue du Rhône. On rappelle que ces derniers ont été fortement inondés en 1840 (cote 7,7 m NGF) et 1856 (6,8 m NGF) suite aux brèches dans la digue de la Montagnette.

L'inondation de 2003 provoquée par la brèche dans le Vigueirat et l'impluvium local n'ayant engendré qu'un aléa dont la cote est de 2,2 - 2,5 m NGF.

Le réchauffement climatique a été pris en compte. Les éléments de réponse figurent en réponse à la question n°2 de la commission d'enquête.

Evacuation des 450 000 m3 de l'ancienne décharge plutôt que la réalisation de la lône. Compte tenu de la nature des déchets présents sur le site, le coût d'une telle évacuation serait de 115 millions d'euros, soit un coût comparable au montant total de l'opération (digue, transparence, ressuyage).

L'utilisation des matériaux issus de l'atterrissement et les analyses chimiques réalisées sur les sédiments sont décrites pièce 1 page 125 et suivantes et pages 147 et suivantes, ainsi que dans la pièce 2 et la pièce 5 (annexe 8 et 14)

Les teneurs des différents paramètres analysés permettent une extraction et une réutilisation en matériaux de remblai pour la digue.

La justification de la création de la lône est décrite pièce 1 au §.2.4. et plus particulièrement au §2.4.3.1.3. Elle est également décrite en détail dans le programme de sécurisation (pièce 5 annexe 3) au §.10.8 (pages 232 et suivantes.).

En cas de surverse, la digue est conçue pour résister à la surverse jusqu'à la crue exceptionnelle du Rhône. La digue restera intacte. Il n'y a donc pas à craindre le départ de « polluants » qui seraient à l'intérieur de la digue.

**AVIS de la (CE)**

Le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, et au surplus il améliore le ressuyage. Aucun aléa supplémentaire ne devrait impacter les exploitations agricoles du secteur. Les effets de la concomitance d'une crue du Rhône, d'un débordement du Vigueirat et de l'impluvium de Fontvieille, ont été pris en compte par le projet. Le siphon projeté de Fort d'Herval permet de diminuer sensiblement l'aléa des zones habitées situées au nord de la digue nord d'Arles sans aggraver pour autant la situation des quartiers habités de Fontvieille.

**22 – Observation n° 13.C.3 – Mme Annick Blanc – Ligue de Défense des Alpilles**

04/12/17

Mme Annick Blanc – Ligue de Défense des Alpilles – Maison des Associations – MAUSSANE-les-ALPILLES

*Le plan Rhône répond dans notre région à une nécessité : protéger la ville d'Arles des inondations. Cependant les travaux projetés posent une question légitime : quel en sera l'impact dans les zones des alentours ?*

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E1700088 / 13

04/12/17 Mme BLANC A – Ligue de Défense des Alpilles – Maison des Associations – MAUSSANE (suite)

*Le plan Rhône répond dans notre région à une nécessité : protéger la ville d'Arles des inondations. Cependant les travaux projetés posent une question légitime : quel en sera l'impact dans les zones des alentours ?*

*Lors de la précédente enquête publique en 2015 sur la DUP, c'est bien le problème que nous avons soulevé lorsque nous avons constaté que le ressuyage des terres inondées dans les communes du marais des Baux, zone d'expansion des crues, n'avait pas été pris en compte. C'est la réserve qu'avait exprimée le commissaire enquêteur. Sans effet semble-t-il ?*

*Des travaux récents, au nord d'Arles, liés à ce même plan, ont conduit à la destruction d'arbres centenaires, et on dit : la gare des ségonnaux est elle-même menacée. C'est donc toujours la même absence de considération des territoires voisins qui nous inquiète.*

*Le projet, soumis à l'enquête actuellement vise à creuser un fossé ouest-est raccordé au contre-canal du Vigueirat pour favoriser le transfert vers le Vigueirat, à créer un siphon sous le Vigueirat et à réaliser un canal d'amenée au canal de vidange. Ce dépot vers l'est nous interroge sur la capacité du territoire à « absorber » cette eau ou à s'en libérer. Il existe en effet une imbrication des diverses voies d'eau : par exemple le Gaudre d'Auge draine de l'eau des Alpilles et le canal de la vidange lui sert d'exutoire. L'afflux d'eau venue du Rhône dans le canal de la vidange ne pourra qu'avoir des conséquences sur le territoire concerné. Rien n'est dit sur les risques, la gestion de ces risques et la capacité de ressuyage.*

*Protéger Arles, ne doit pas se faire au détriment des territoires environnants, des populations qui y vivent et y travaillent. Le projet doit prendre en compte l'ensemble des problématiques sous peine d'être annulé.*

*Nous souhaitons que l'enquête publique permette de répondre aux questions suivantes :*

- *Quelles mesures ont été décidées pour le ressuyage des terres inondées ?*
- *Quel financement pour mettre hors d'eau des bâtiments et quelle indemnisation pour les habitants concernés, notamment les agriculteurs ?*
- *Quel plan a été élaboré pour la sécurité des populations : information préalable, formation, alerte, secours ?*
- *Quelles mesures sont envisagées en matière de contrôle des flux et de ressuyage sur le territoire de la commune de Fontvieille et du marais des Baux ?*

*Un colloque a eu lieu, à Lyon le 2 octobre 2017, sur le thème « Le Rhône nouveau arrive, un atout pour vos territoires ». La réponse aux questions précédentes permettra de savoir si cela est vrai pour la vallée des Baux !*

#### **REPONSE du SYMADREM**

Les impacts pour l'ensemble de la zone protégée comprenant les alentours sont détaillés en pièce 1 §. 3.3. En termes de risques liés à la sûreté des ouvrages, ils sont analysés pièce 3 (rubrique 8c et 8d avec un résumé non technique en rubrique 0).

Concernant le ressuyage de la vallée des Baux vis-à-vis des crues du Rhône, les éléments de réponse figurent en réponse à la question 13.C.2.

Concernant la destruction d'arbres centenaires au nord d'Arles, le SYMADREM n'est pas concerné. Les mesures de renaturation écologique prévues sur la lône ont été considérées comme exemplaires par l'autorité environnement lors de la DUP. La prise en compte de l'environnement est un souci majeur du SYMADREM qui a fait certains choix environnementaux dès la conception des ouvrages. On trouvera le détail de ces choix dans le programme de sécurisation (pièce 5 annexe 3 pages 125).

Concernant la création du fossé Est/Ouest, la justification est donnée pièce 1 §.2.4.3.2.1. Les éléments concernant les impacts figurent au § 3.3. du projet.

Il y a également des éléments de réponse spécifiquement aux quartiers habités de Fontvieille en PJ n°4 et dans la réponse à la question 13.C.1.

Concernant la protection d'Arles au détriment des autres secteurs de la zone protégée. Les travaux ont une incidence positive vis-à-vis des crues du Rhône pour l'ensemble de la rive gauche. Le résumé non technique de l'étude de dangers (pièce 3 rubrique 0 ou cartographie en rubrique 10) donne la cartographie des niveaux de protection vis-à-vis des crues du Rhône au fur et à mesure des travaux du Plan Rhône. On peut y voir que les travaux de création de la digue entre Tarascon et Arles et de rehaussement du SIF de Tarascon permettront aux quartiers habités situés sur les contreforts des Alpilles d'avoir une protection jusqu'à la crue de référence, ce qui ne sera pas le cas des quartiers sud d'Arles dont la protection ne sera que centennale. La protection d'Arles au détriment des autres secteurs de la zone protégée n'est pas vrai au regard de cette cartographie des niveaux de protection.

les mesures de ressuyage sont décrites pièce 1 §.2.5.1.4. (pages 127 à 133), le fonctionnement et les incidences §.3.3.4.2.2. (pages 321 à 332) et concernant l'analyse de risques dans le rapport 8c : cinétique d'inondation de l'étude de dangers (pièce 3).

Concernant le financement de la mise hors d'eau des bâtiments et l'indemnisation des agriculteurs, nous invitons l'association à se rapprocher de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes Pôle Plan Rhône

Concernant les secours, chaque commune est dotée d'un plan communal de sauvegarde. C'est une obligation réglementaire.

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

04/12/17	Mme BLANC A – Ligue de Défense des Alpilles – Maison des Associations – MAUSSANE (suite et fin)
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p>Pour la (CE) le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, mais au surplus, il améliore le ressuyage.</p> <p>Pour la (CE), le maître d'ouvrage a pris en compte les recommandations de l'AE. Elle prévoit de recommander au SYMADREM une amélioration du Plan écologique concernant la plaine du Trébon.</p> <p>La (CE) rappelle que le volet - Etude de Dangers – du projet, prévoit un plan de sauvegarde.</p>	

### 23 – Observation n° 13.C.4 – GAEC SYLVESTRE & autres

07/12/17	GAEC Sylvestre & autres
<p><b>Objet :</b> Relative à la demande d'autorisation présentée, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, par le Syndicat Mixte Interrégional d'aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la mer SYMADREM concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associés.</p> <p>Monsieur, nous vous interpellons en tant qu'agriculteurs de la commune de Fontvieille concernés par l'aménagement du siphon objet de l'enquête publique visée en objet. Nous sommes exploitants de terres situées en partie sud-ouest de la commune qui vont inmanquablement être impactées par des conséquences induites par la pose de ce siphon.</p> <p>En effet, par ce système et même sous une pluviométrie non exceptionnelle, nous allons récupérer les eaux de pluviales du secteur du Trébon couvrant des terres d'Arles et de Tarascon qui en surchargeant le canal de la vidange et par voie de conséquence le canal de la Calade, vont venir inonder nos terres en exploitation. Ces dernières étant plus basses que le canal du marais des Baux, seule la pose de systèmes de pompage nous permettra de les assécher pour les remettre en culture.</p> <p>Vous comprendrez que nous ne puissions accepter de recevoir les eaux de ce secteur alors qu'il n'est pas question de situations d'urgence qui pourraient expliquer une décharge des eaux sur nos terres. Nous ne pouvons encore moins supporter la charge financière immanquable de perte d'exploitation inhérente à cette submersion de nos terres, ni celle induite pour la mise en place et le fonctionnement des systèmes de pompage. Nous sommes conscients qu'historiquement, la vallée des Baux, de par sa situation géographique, a toujours reçu les eaux du Rhône et le surplus des eaux de pluie du Trébon.</p>	
07/12/17	GAEC Sylvestre & autres
<p>L'écoulement de ces eaux s'effectuait alors vers le quartier de Fourchon en Arles, secteur entièrement urbanisé de nos jours et qui donc ne joue plus son rôle d'exutoire naturel.</p> <p>Cependant aujourd'hui, afin de protéger Arles et d'améliorer l'écoulement de la plaine agricole de Tarascon, divers aménagements ont déjà été réalisés ou sont à venir (déversoir sur le canal du Vigueirat, agrandissement du siphon de la flèche, création du siphon du Fort d'Herval, ...) sans qu'il soit, pour autant, fait cas de nous !</p> <p>Nous subissons en effet, les conséquences de tous ces aménagements et ne voyons pas en contrepartie un seul euro engagé pour notre secteur sous forme de propositions d'aménagement ou de remboursement des dépenses financières que nous aurions inmanquablement à supporter.</p> <p>Nous nous opposons donc à ce projet et souhaitons que d'autres solutions soient présentées.</p> <p>En vous remerciant par avance pour l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur, en l'assurance de nos respectueuses salutations.</p> <p>Collectif d'agriculteurs : GAEC la bergerie de Sylvestre route de Tarascon 13200 Arles – Galle Frédéric 13990 Fontvieille – Zuchelli René – 13990 Fontvieille</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Les éléments de réponse sont identiques à ceux donnés pour la question de M. le Maire de Fontvieille (question 13.C.1.)	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p>Le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, et au surplus il améliore le ressuyage. Aucun aléa supplémentaire ne devrait impacter les exploitations agricoles du secteur.</p> <p>Les effets de la concomitance d'une crue du Rhône, d'un débordement du Vigueirat et de l'impluvium de Fontvieille, ont été pris en compte par le projet.</p> <p>Le siphon projeté de Fort d'Herval permet de diminuer sensiblement l'aléa des zones habitées situées au nord de la digue nord d'Arles sans aggraver pour autant la situation des quartiers habités de Fontvieille.</p>	

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

## 24 – Observation n° 13.C.5 – [REDACTED]

07/12/17	[REDACTED]
<p>Objet : Enquête publique – Siphon du Fort d'Herval.</p> <p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>J'interviens auprès de vous car je suis inquiet de ce projet de création d'un siphon pour le ressuyage de la plaine de Tarascon. En effet, ce siphon et le canal d'évacuation vers le canal de vidange vont mettre à mal mon exploitation située lieudit Mas du Fort d'Herval à Fontvieille. Mon exploitation et celles mitoyennes subissent une inondation en moyenne tous les 5 ans par le canal de vidange qui réceptionne les eaux de pluie de tout le secteur de Saint Gabriel aux Baux de Provence. Même sans des niveaux de pluviométrie exceptionnels, l'ouverture de ce siphon va provoquer un apport d'eau supplémentaire ; eau provenant de la rive droite du Vigueirat du secteur de Saint Gabriel qui va de fait, s'évacuer par ce futur siphon.</p> <p>Or, au regard de la topographie des terrains au droit du Vigueirat, côté Fontvieille, qui sont situés 80 cm minimum en dessous de l'exutoire, ces derniers vont recevoir un apport d'eau supplémentaire important par le siphon. Les terres agricoles côté Tarascon seront, par contre elles, épargnées.</p> <p>Aujourd'hui, l'eau de ce secteur de Saint Gabriel transite par le siphon de Flèche sur Arles et provoque une inondation lente en partie sud par remontée du niveau de la vallée des Baux, phénomène moins dommageable pour les exploitations car beaucoup plus prévisible.</p> <p>Par contre après la création de ce siphon, l'inondation sera provoquée en partie nord avec un sens d'évacuation des eaux modifié même si l'exutoire final reste le canal de la vallée des Baux, engendrant des dommages beaucoup plus importants aux exploitations par une montée rapide des eaux et des difficultés d'assèchement par la suite.</p> <p>Il n'y aura plus de parité : augmentation de la fréquence d'inondations sur mon exploitation et celles voisines compromettant la viabilité de celles-ci par des pertes financières insurmontables, mais aussi une dévalorisation des terres de tout ce secteur, alors que les exploitations agricoles sur Tarascon seront protégées.</p> <p>Je suis aujourd'hui en pleine démarche de valorisation des produits de mon exploitation que je commercialise sur site après transformation. Mon projet est soutenu depuis le début par la chambre d'Agriculture des Bouches du Rhône, le Parc Naturel Régional des Alpilles et le pays d'Arles. Il est inenvisageable que je ne puisse assurer l'approvisionnement de mes clients en raison d'une augmentation des fréquences des inondations de mon exploitation.</p> <p>Tout comme, il est inconcevable que je ne puisse évoluer vers une agriculture biologique rendue impossible si mes terres sont trop fréquemment inondées. Je demande donc que ce siphon soit fermé et ne soit ouvert qu'en cas de déversement du Rhône, ce pourquoi il est normalement conçu, et non pour le transit des pluies locales, sachant de plus qu'aucun aménagement n'est prévu sur le canal de vidange pour recevoir cet apport d'eau supplémentaire.</p> <p>Espérant que vous prendrez en compte mes remarques, je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de mes cordiales salutations.</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Les éléments de réponse sont identiques à ceux donnés pour la question de M. le Maire de Fontvieille (question 13.C.1.)	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p>Le projet n'a pas de caractère aggravant pour la plaine du Trébon, et au surplus il améliore le ressuyage. Aucun aléa supplémentaire ne devrait impacter les exploitations agricoles du secteur.</p> <p>Les effets de la concomitance d'une crue du Rhône, d'un débordement du Vigueirat et de l'impluvium de Fontvieille, ont été pris en compte par le projet.</p> <p>Le siphon projeté de Fort d'Herval permet de diminuer sensiblement l'aléa des zones habitées situées au nord de la digue nord d'Arles sans aggraver pour autant la situation des quartiers habités de Fontvieille.</p>	

## 25 – Observation n° 13.D.1 – [REDACTED]

13/11/17	[REDACTED]
<p>Je suis [REDACTED] et après avoir étudié les dossiers concernant les 5 familles de travaux, j'ai constaté qu'il n'y en pas de prévu sur la commune de Vallabrègues, pourtant si souvent impactée par les crues du Rhône.</p> <p>Le village a une longue histoire douloureuse avec ce fleuve qui cherche à récupérer son lit d'antan.</p> <p>En effet en 1856 grosse crue qui inonde le village et qui passe le 1<sup>er</sup> étage des habitations, qui se réfugient sur le vieux cimetière.</p>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

13/11/17	[REDACTED]
<p>Et sans doute qu'il y en a eu avant cette date ! 1940, 2 m d'eau dans le village -- 1951, dernière crue avant la construction du barrage en 1970.</p> <p>Le Rhône est venu chaque année inonder les terres paysannes aux portes du village, et une année, 3 fois dans le même mois.</p> <p>En 2003, dernière grande inondation avec 80 cm d'eau dans la maison citée ci-dessus ?</p> <p>C'est pourquoi il est important de protéger le village autant que les communes alentour pour lesquelles les travaux sont prévus car tous les citoyens sont égaux en droit, alors pourquoi en privilégier certains au préjudice d'autres ?</p> <p>Je vous remercie de bien vouloir porter au débat les observations ci-dessus.</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
La commune de Vallabrègues est concernée par le projet au travers du rehaussement du déversoir de Boulbon. Les impacts positifs du projet figurent pièce 1 §.3.3.4.2. (pages 307 et suivantes).	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) estime que les travaux du déversoir dit « de Boulbon », bénéficient à l'ensemble de la plaine de Boulbon-Vallabrègues_ Saint-Pierre de Mézoargues.	

### 26 – Observation n° 13.G.1 – [REDACTED]

10/11/17	[REDACTED]
Travail très complet. Félicitations. RAS	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Sans commentaires.	

### 27 – Observation n° 13.I.1 – Conseil municipal de MOURIES

08/11/17	Délibération conseil municipal de MOURIES
<p>Le Conseil municipal a ouï l'exposé de Madame le Maire, après en avoir délibéré, à l'unanimité, donne un avis favorable au projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon, mise en transparence du remblai et mesures associées.</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Voir TITRE V	

### 28 – Observation n° 13.N.1 – M.PICQUET

31/10/17	M.PICQUET – Maire de SAINT-PIERRE de MEZOARGUES
<p>Demands de M. le Maire :</p> <p>Le planning des travaux (l'échelonnement de l'ensemble des travaux). Les solutions prises dans le cadre de la rehausse du déversoir de Boulbon.</p> <p>Nous souhaitons voir très explicitement préciser que la rehausse du déversoir de Boulbon-Vallabrègues fait bien partie des travaux de la rive gauche du Rhône, travaux faisant l'objet de l'enquête publique en cours.</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Page 3 de la pièce 0 (ouvrages concernés par la demande d'autorisation), mais également en page 4 : "Ainsi, le présent dossier « loi sur l'eau » consiste en : la demande d'autorisation de réalisation de travaux sur deux systèmes d'endiguement (Rive gauche / Marguilliers) avec mesures compensatoires / d'accompagnement [...]" Les travaux de rehausse du déversoir de Boulbon font partie des mesures compensatoires/d'accompagnement et font donc bien partie des travaux à réaliser.</p> <p>Concernant le <u>planning des travaux</u>, dans le cadre du programme de sécurisation du SYMADREM, une première priorisation des aménagements a été définie afin de conserver pendant les états intermédiaires des impacts hydrauliques recevables.</p> <p>Afin de conserver la cohérence hydraulique du programme, les mesures associées de rehausse des déversoirs devront être réalisées préalablement, sans ordre de priorité entre eux :</p>	

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

31/10/17	M.PICQUET – Maire de SAINT-PIERRE de MEZOARGUES (suite et fin)
<b>REPONSE du SYMADREM (suite et fin)</b>	
<p>Rehausse de la digue des Marguilliers et création d'un déversoir ;  Rehausse du déversoir de Boulbon ;  Rehausse du déversoir de Comps ;  Rehausse du tronçon résistant à la surverse de la digue d'Aramon.</p> <p>Cette information peut être lue en page 80 de la pièce 0.</p> <p>A l'heure actuelle, la maîtrise d'œuvre pour la réalisation des déversoirs (phase "chantier") a été désignée. Elle analyse actuellement les éléments établis en phase projet afin de s'approprier les différents chantiers de déversoirs (Aramon, Comps, Boulbon, digue des Marguilliers).</p> <p>Les entreprises de travaux devraient être désignés au printemps 2018 et à ce titre, les travaux à effectuer sur les différents déversoirs (dont celui de Boulbon) devraient se tenir à l'automne 2018, soit concomitamment avec la digue principale dont les premiers travaux sont prévus à la fin de l'été 2018.</p> <p>De plus, les communes de Saint-Pierre-de-Mézoargues, Boulbon, Vallabrègues sont directement bénéficiaires des travaux de rehaussement du déversoir de Boulbon. Par ailleurs, ces communes étant potentiellement impactées par les travaux prévus dans la demande d'autorisation, le SYMADREM a construit une programmation et un phasage des opérations prévues dans le programme de sécurisation des ouvrages de protection contre les crues du Rhône du Barrage de Vallabrègues à la Mer et un panel de mesures, de manière à ce que les travaux objet de la demande d'autorisation n'aient aucun impact sur ces communes jusqu'à la crue de référence du Rhône. Cette information est écrite en page 19 de la pièce 0.</p> <p>Concernant les solutions prises, ces dernières sont explicitées en page 46 de la pièce 0. La rehausse prévue du déversoir est de 0,40 m pour obtenir une cote de 10,85 m NGF. Ce qui correspond au niveau atteint par une crue de débit environ 9 000 m3/s à la station de Beaucaire/Tarascon. D'un point de vue purement technique, la solution retenue consiste à rehausser le seuil existant avec du béton compacté au rouleau (BCR), sur toute la largeur de la crête, sans reprise du dallage existant : solution économique, elle permet de conserver la circulabilité en crête, en réduisant toutefois la largeur utile de 6 m actuellement à 4,4 m. Il est également prévu de poser des tubes éjecteurs sur le talus côté terre pour dissiper d'éventuelles sous-pressions. Ces informations se trouvent en page 46 de la pièce 0.</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Pour la (CE), la programmation des travaux annoncée par le SYMADREM, ne semble pas de nature à porter atteinte à la protection globale de la plaine Boulbon-Vallabrègues-Saint-Pierre de Mézoargues.	

## 29 – Observation n° 13.N.2 – Délibération de la commune SAINT-PIERRE de MEZOARGUES

07/12/2017	Délibération de la commune SAINT-PIERRE de MEZOARGUES
<p>Dépôt d'un extrait du registre des délibérations (16 novembre 2017). Après rappel du contexte de l'enquête, M. le Maire a demandé à M. le commissaire-enquêteur les confirmations suivantes : la confirmation que la rehausse du déversoir fasse bien partie des travaux en enquête – la confirmation du planning.</p> <p><i>Monsieur le Maire émet alors un avis favorable avec la réserve suivante : l'enquête publique en cours est importante. Elle finalise l'ensemble du dossier du Plan Rhône-aval. La rehausse du déversoir faisant bien partie des travaux de la rive gauche du Rhône, travaux faisant l'objet de l'enquête en cours, il est INDISPENSABLE que la rehausse du déversoir de Boulbon-Vallabrègues soit faite AVANT la totale finalisation du chantier entre Tarascon et Arles.</i></p> <p><i>Puisque cette rehausse est en mesure compensatoire, il est indispensable que celle-ci soit opérationnelle avant l'ensemble du chantier qui demande compensation.</i></p> <p><i>Après avoir entendu l'exposé de M. le Maire, et après en avoir délibéré, le Conseil municipal approuve à l'unanimité des membres présents, l'avis donné par M. le Maire.</i></p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Les travaux de rehaussement du déversoir de Boulbon seront réalisés au démarrage des travaux de création de la digue entre Tarascon et Arles, très probablement avant la fin de l'année 2018.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Pour la (CE), la programmation des travaux annoncée par le SYMADREM, ne semble pas de nature à porter atteinte à la protection globale de la plaine Boulbon-Vallabrègues-Saint-Pierre de Mézoargues.	

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

## 30 – Observation n° 13.Q.1 – [REDACTED]

20/11/17	[REDACTED]
<p>1<sup>ère</sup> demande : selon plans 1711201 4 / EMO et AVO DG1 annoté (ci-joint), la martelière existante est elle conservée ? La hauteur actuelle de protection de la martelière sera t'elle conservée après les travaux de la lône ? de la digue ?</p> <p>2<sup>ème</sup> demande : dossier loi sur l'eau – page 317, tableau 57 et page 118, figures 160, 161, 162, 163, 164. Ma propriété, selon figure 160, aura <math>\Delta = + 4</math> cm pour 9 500 m<sup>3</sup>/s, en contradiction avec le tableau 57 qui marque - 3 / - 5 cm ?!</p> <p>Plan annoté joint (<b>ANNEXE n° 18</b>)</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Concernant la première demande, la martelière actuelle sera réhabilitée. La hauteur de protection des bourrelets aux abords de l'ouvrage et de la lône sera maintenue de manière à ne pas modifier la fréquence des inondations par remontée du Rhône par la lône.</p> <p>Concernant la deuxième demande, le tableau 57 n'est pas en contradiction, il indique bien une gamme de 0/+4 cm entre Beaucaire et Arles pour la crue de 9 500 m<sup>3</sup>/s, l'exhaussement localisé de 4 cm est par ailleurs commenté et analysé sous le tableau.</p> <p>En complément de l'analyse, on peut également se référer à la cartographie de l'étude de dangers (page 54 et suivantes de la cartographie de l'étude de dangers).</p> <p>Pour cette gamme de crue, le ségonnal et plus particulièrement le secteur amont, est inondé sous 1 à 1,5 m d'eau. Pour la crue de 10 500 m<sup>3</sup>/s, cette hauteur d'inondation passe à 1,5 / 2 m. L'impact localisé doit être également analysé au regard de l'inondation générale du ségonnal. Cet impact est localisé et ne se propage pas en aval ou en amont.</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p>1 – La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM.</p> <p>2 – La (CE) fait remarque que le degré de précision des modèles hydrauliques utilisés à l'échelle globale du projet ne permet pas de fixer des hauteurs d'eau à la parcelle.</p>	

## 31 – Observation n° 13.Q.2 –SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric

07/12/17	SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON
<p>M. Bruno Emeric, gérant de la SCEA Saint Louis, dépose un courrier de 36 pages contenant ses observations sur l'enquête publique de la loi sur l'eau (<b>ANNEXE n° 19</b>)</p> <p><b>OBJET : Transmission de nos observations au cours l'enquête publique concernant la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau présentée par le SYMADREM concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre ARLES ET TARASCON, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées.</b></p> <p>L'association les Flamants Roses du Trébon soutient les observations et arguments du dossier de la SCEA Saint Louis et du vice-président M. Bruno Emeric.</p> <p>La SCEA SAINT LOUIS OLLIER-EMERIC, représentée par son gérant en exercice Monsieur Bruno EMERIC, est une société de production agricole en maraîchage qui exploite des parcelles de plein champ et aussi du sous abris (serre chapelle) au Mas Saint Louis et Mas de Page (TARASCON). Plus précisément, la SCEA SAINT LOUIS exploite un certain nombre de parcelles autour du Mas Saint Louis le long de la voie ferrée Tarascon-Arles.</p> <p><b>Dès lors que certaines des parcelles exploitées par la SCEA SAINT LOUIS se situent dans le périmètre de l'opération de déclaration d'utilité publique (ci-après DUP) du projet de la création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et TARASCON, la SCEA SAINT LOUIS est en cours d'expropriation d'une partie de ses terres et plus précisément des parcelles cadastrées section ZO-46, ZO-48 et ZO-50 à TARASCON.</b></p> <p>Ce projet de DUP avait, d'ailleurs, déjà donné lieu à enquête publique au mois d'octobre 2015 au cours de laquelle la SCEA SAINT LOUIS par le biais de l'association Les Flamants Roses du Trébon, avait déjà fait part de ses observations au Commissaire enquêteur, ce qui avait conduit ce dernier à émettre des réserves qui n'ont, toutefois, pas été suivies d'effet. A l'issue de cette enquête publique, un arrêté préfectoral de DUP a été pris le 13 mai 2016 au profit du SYMADREM et de la SNCF RESEAUX. La procédure de fixation des indemnités est actuellement toujours pendante devant le juge de l'expropriation du Tribunal de grande Instance de Marseille.</p> <p>Ceci étant rappelé, cette opération a également nécessité, compte tenu de ses impacts sur les ressources « eau », le dépôt d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, demande soumise à enquête publique.</p>	

## Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000688 / 13

07/12/17

SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

C'est l'objet de la présente enquête publique qui porte donc désormais sur la demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement présentée par le SYMADREM concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre ARLES ET TARASCON, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées. Par un arrêté inter-préfectoral du 22 septembre 2017, il a été procédé à l'ouverture d'une enquête publique dans plusieurs mairies (Arles, Tarascon,...) pendant quarante jours consécutifs du 30 octobre au 8 décembre 2017 inclus.

L'arrêté inter-préfectoral mentionne que :

« Pendant la durée de l'enquête, les observations et propositions du public et toutes correspondances relative à l'enquête pourront être adressées au Président de la Commission d'enquête par voie postale à la Mairie d'Arles, siège de l'enquête, ou par courrier électronique à l'adresse suivante [andre.moutte@free.fr](mailto:andre.moutte@free.fr). ».

C'est dans ce cadre, que nous souhaitons vous faire part des observations suivantes dans le cadre de la présente enquête publique.

Ceci étant rappelé, le présent dossier d'enquête publique relève de plusieurs réglementations différentes (règles applicables aux enquêtes publiques, aux études d'impact, au dossier d'autorisation relevant de la loi sur l'eau). C'est donc à travers le prisme de ces différentes réglementations que le dossier d'enquête publique doit être étudié.

Son analyse révèle que le dossier comporte des nombreuses irrégularités et des insuffisances qui ne permettent pas, en l'état, au public d'être suffisamment informé alors même que, conformément à l'article L.123-1 du code de l'environnement :

« 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 lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement ».

#### **V OBSERVATIONS SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

A titre liminaire, il convient de rappeler que la mise en œuvre du « Plan Rhône » a conduit à la réalisation de plusieurs opérations d'aménagements successives à savoir :

- deux procédures de DUP, l'une pour la rive droite et l'autre pour la rive gauche,
- une procédure d'Enquête parcellaire,
- une procédure d'autorisation « Loi sur l'eau » qui fait l'objet de la présente enquête.

Ces différentes procédures ont donné lieu à des enquêtes publiques successives, ce qui a nui à une bonne compréhension globale du projet par le public qui a été confronté à des dossiers d'enquête publique distincts, qui se sont superposés et qui restent très volumineux et difficilement appréhendables.

Il en résulte qu'aujourd'hui, seules les personnes fortement impactées par ce projet sont capables d'apporter des observations et des remarques au cours de la présente enquête publique.

Précisons qu'en rive droite, les personnes touchées par ce projet n'ont pas été informées de ladite enquête actuelle « Loi sur l'eau » alors même que les travaux rive droite sont déjà bien entamés.

Ce découpage des différentes opérations d'aménagement relatives à la mise en œuvre du Plan Rhône divisées en autant d'enquêtes publique fait que le public est informé de manière éparse sur telle ou telle partie du dossier et ne dispose pas d'une connaissance globale et satisfaisante du projet dont les caractéristiques ont été précisées par 4 dossiers différemment soumis à des enquêtes publiques diverses comportant des dossiers très volumineux (de plus de 10000 pages chacun).

Ensuite et s'agissant de la présente enquête publique, il apparaît que le délai de 40 jours laissé au public pour présenter ses observations est, en l'espèce, très court compte tenu du caractère particulièrement volumineux du dossier soumis à enquête et ne laisse pas au public le temps nécessaire pour prendre connaissance de l'entier dossier, l'étudier et y apporter éventuellement des observations circonstanciées.

#### **III/ OBSERVATIONS SUR LES IRREGULARITES / INSUFFISANCES ENTACHANT LE DOSSIER SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE**

##### **A/ PRESENTATION DU CONTEXTE ET DU CADRE JURIDIQUE APPLICABLE**

###### **• Précisions générales sur le contexte de l'opération**

Par la présente opération, le SYMADREM entend faire application du Plan Rhône en créant des ouvrages hydrauliques et d'actions associés en rive gauche du Rhône dans le secteur entre Tarascon et Arles. Aussi, nous souhaitons apporter des observations s'agissant du projet d'aménagement du Plan Rhône.

Rappelons qu'en Arles, le fleuve connaît un brusque rétrécissement de section qui constitue un véritable goulet d'étranglement. C'est le fameux "verrou d'Arles". A ce point, le débit maximum acceptable est de 10 500 m<sup>3</sup>/s. Au-delà, le fleuve déborde et menace la ville et ses habitants. Ce verrou d'Arles est représenté en page 49 de la Pièce 3 EDD comme il suit : « Verrou d'Arles débit max = 10 500m<sup>3</sup>/s ».

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

07/12/17	SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel – TARASCON (suite)
<p>Le SYMADREM considère, par ailleurs, que le Petit Rhône accepte en crue un débit de 1000 m<sup>3</sup>/s. Le débit critique du fleuve en amont de la diffluence est donc de 11 500 m<sup>3</sup>/s (crue centennale).</p> <p>Afin de protéger Arles, le SYMADREM a choisi de faire déborder le débit excédentaire en amont de la ville. Pour ce faire, deux digues résistantes à la surverse seront aménagées entre Beaucaire-Tarascon et Arles.</p> <p>Ces déversoirs permettent d'écarter toute crue supérieure à la crue centennale. Le dispositif de protection de la ville d'Arles fonctionne en inondant les plaines situées de part et d'autre du fleuve entre Beaucaire-Tarascon et Arles. Ces zones géographiques deviennent de facto des Zones d'Expansion des Crues (ZEC).</p> <p><b>Il est clair qu'aucune solution alternative n'a été sérieusement étudiée.</b></p> <p>En Camargue, le Plan Rhône prévoit de canaliser la totalité du Grand Rhône à l'aide de digues millénales (ouvrages résistants à une crue de période de retour millénaire) et de confiner le Petit Rhône dans une configuration identique en aménageant trois déversoirs restreints (1% du tracé) actifs pour une crue centennale. Ce dispositif augmente radicalement le niveau de protection de la Camargue qui devient en très large partie non inondable.</p> <p>Le SYMADREM atteint, ainsi, son objectif qui consiste à soustraire la Camargue aux crues du Fleuve. Ce territoire était pourtant depuis des milliers d'années la plus grande zone d'expansion de crue du Rhône. Il ne joue désormais plus son rôle d'évacuateur de crue.</p> <p><b>Pour compenser ce fait aggravant, le SYMADREM propose de considérer les territoires situés au sud des villes de Beaucaire et de Tarascon comme de nouvelles zones d'expansions de crues.</b></p> <p>La Pièce 3 EDD Rive Gauche P6 atteste bien que la Camargue, delta du Rhône est protégée par des digues millénales : <b>Jusqu'à aujourd'hui, il a été constaté que chaque crue du Rhône est accompagnée de brèches sur les digues en Camargue et a permis de sauver de nombreux territoires en amont.</b></p> <p><b>Sur la carte ci-dessus, on constate que le projet va renforcer l'ensemble des digues en Camargue pour résister à des crues millénales ! Or, ces travaux ont été déjà réalisés à ce jour.</b></p> <p><b>Ces travaux de digues millénales en Camargue ont pour but d'aggraver la situation en amont.</b></p> <p>Ceci étant précisé, il convient de rappeler le contexte plus particulier de l'opération qui a fait l'objet de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Ce projet vise la protection de la rive gauche et nécessite la mise en oeuvre des travaux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La création d'une digue de 1er rang à l'ouest du remblai ferroviaire ;</li> <li>- Les travaux de mise en transparence hydraulique et le confortement du remblai ferroviaire ;</li> <li>- Les mesures d'annulation et de réduction d'impacts hydrauliques liés à la création de la digue de 1er rang ;</li> <li>- Les aménagements favorisant le ressuyage ;</li> <li>- Les aménagements de sécurisation.</li> </ul> <p>Il sera rappelé que ce projet consiste à aménager des digues résistantes à la surverse entre Beaucaire/Tarascon et Arles et à mettre la Camargue à l'abri des crues derrière des digues millénales. Il en résulte qu'en cas d'inondation, les débits excédentaires se déverseront dans les plaines en amont d'Arles alors que la Camargue restera au sec.</p> <p>Afin de définir un projet durable, il conviendrait d'intégrer des hypothèses de crues réalistes au vu du réchauffement climatique, de prendre en compte la survenance d'une crue généralisée (sans exclusion de la Durance) et d'intégrer l'environnement comme une hypothèse de développement et non comme une contrainte légale souvent contournée.</p> <p><b>De nombreuses orientations du Plan Rhône sont en effet dangereuses pour l'équilibre environnemental, humain et économique de la région, et le projet, sur certains volets est dispendieux et ne respecte pas la réglementation environnementale en vigueur.</b></p> <p>Le présent dossier d'enquête publique qui n'est que l'application du Plan Rhône présente aussi de nombreuses incohérences et irrégularités.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Rappel sur le cadre juridique applicable au dossier</b></li> </ul> <p>Le présent dossier doit contenir un dossier d'incidence sur l'eau et ce, conformément à l'article R.214-6 du code de l'environnement alors en vigueur ainsi qu'une étude d'impact. S'agissant du dossier d'incidence sur l'eau, son contenu est fixé par l'article R.214-6 du code de l'environnement. Concernant l'étude d'impact, c'est l'article R.122-5 du code de l'environnement qui fixe le contenu du dossier.</p> <p>Cet article a été très largement modifié par la réforme de l'étude d'impact (issue de l'ordonnance 2016-1058 du 3 août 2016 et du décret n°2016-1110 du 11 août 2016) qui a des conséquences non seulement sur le périmètre des projets concernés, mais également sur la <b>procédure et le contenu même de ces études.</b></p> <p><b>Il est à noter que pour la présente demande d'autorisation déposée le 14 novembre 2016, le SYMADREM a fait application des dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement dans sa version antérieure à la réforme.</b></p>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

07/12/17 SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement,

« Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. »

De plus, plusieurs pièces doivent nécessairement figurer au dossier et notamment :

- Une description du projet,
- Une analyse de l'état initial,
- Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents,
- Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact
- Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;
- Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ;
- Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour éviter et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;
- Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;
- Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;
- Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

**En l'espèce et conformément à ces réglementations, il apparait que le dossier présente des insuffisances et des lacunes à plusieurs niveaux :**

- au regard du scénario choisi en méconnaissance de la réglementation applicable (B) ;
- au regard de l'analyse insuffisante de l'état initial et donc des effets du projet sur son environnement proche (C) ;
- compte tenu de la non-prise en compte des travaux en cours sur la Commune de Fourques (D) ;
- compte tenu du risque lié à la pollution de l'eau du fait de l'utilisation des sédiments (E) ;
- en raison de l'insuffisance des mesures compensatoires et de réduction qui ne permettent pas réellement de « compenser » (F) ;
- s'agissant des mesures de ressuyage (G) ;
- concernant les mesures de protection de l'usine fibre excellence (H) ;
- en raison du manque de précisions sur les travaux et leur phasage (I) ;
- au regard de la méconnaissance du principe de la répartition 50/50 entre la rive droite et la rive gauche (J).

#### **B. LA SOLUTION RETENUE PAR LE DOSSIER NE RESPECTE PAS LA REGLEMENTATION**

La réglementation sur l'eau a été codifiée, au fil des lois, au sein du code de l'environnement dont l'article L.210-1 précise aujourd'hui que « L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général. »

L'article L211-1 du même code rappelle les objectifs à atteindre pour obtenir une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, qui se traduisent notamment par

- La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ;
- La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales

#### **Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17 SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

- La restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération ;
- Le développement, la mobilisation, la création et la protection de la ressource en eau
- La valorisation de l'eau comme ressource économique et, en particulier, pour le développement de la production d'électricité d'origine renouvelable ainsi que la répartition de cette ressource,
- Le rétablissement de la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques. »

**En pratique, les projets soumis à autorisation ne doivent pas porter atteinte à ses principes et ne doivent pas aggraver l'écoulement des eaux en amont, au droit et en aval du projet (tel qu'une modification des conditions d'écoulement susceptible de provoquer une rehausse de la ligne d'eau).**

**En l'espèce, il sera observé que le projet retenu n'est pas conforme à ces objectifs.**

En page 42 et suivantes du dossier d'autorisation, le SYMADREM explique les raisons pour lesquelles il a choisi de retenir ce projet et précise notamment que :

« Le choix proposé est de ne pas recourir à des ouvrages hydrauliques mobiles ou fusibles dont la fiabilité en période de crue peut être aléatoire. Des ouvrages fixes ont été définis. »

Le SYMADREM a, en conséquence, retenu la solution « écoulement à surface libre - ouvrages d'art courants » avec la création d'une digue localisée à l'ouest du remblai (Page 60 dossier d'autorisation).

Cette solution est contraire à la réglementation applicable puisque :

- la création de cette nouvelle digue conduit à une forte réduction des volumes utilisables par le Rhône en cas de crue, ce qui donc constitue une aggravation du risque préexistant ;
- ce projet conduit notamment à rehausser la ligne d'eau alors même que les mesures de compensation envisagées sont insuffisantes et ne permettent pas, en réalité, de « compenser » (ce point sera détaillé plus longuement ci-dessous au paragraphe F) ;
- le projet a également pour effet d'accroître le risque de pollution (ce point sera détaillé plus longuement ci-dessous au paragraphe E).

**Ce faisant, la solution retenue est contraire à la réglementation sur l'eau.**

- d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

**C/ L'AIRE D'ETUDE DE L'ETUDE D'IMPACT EST TROP LIMITEE ET NE PREND PAS EN COMPTE L'ENSEMBLE DES ZONES AGRICOLES SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTEES.**

Il apparaît à la lecture du dossier que s'agissant des activités agricoles, l'aire d'étude est limitée au Ségonnal et au long des cours d'eau du Canal des Alpines et du Viguerat.

**L'article R.122-5 du code de l'environnement impose pourtant que l'étude d'impact contienne une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur les espaces agricoles. Aussi, en l'espèce, l'étude de l'état initial est-elle insuffisante ?**

La carte présente en page 209 de la Pièce n°1 reproduite ci-dessous atteste que l'aire d'étude immédiate pour les espaces agricoles prend en compte uniquement le côté des Ségonnaux et s'arrête le long de la voie ferrée.

**L'étude des activités agricoles ne prend donc pas en compte l'exploitation agricole de la SCEA SAINT LOUIS à l'ouest de la voie ferrée, à savoir le Mas Saint Louis.**

Aussi, au regard des lacunes de l'analyse de l'état initial, on ne pourra que s'interroger sur la pertinence de cette dernière et donc des effets que le projet va induire sur les espaces agricoles très proches mais qui ne sont pourtant pas étudiés par l'étude d'impact. Aussi, une interrogation se pose :

**Comment le SYMADREM peut-il proposer un projet dit « durable » si tout l'environnement du projet n'est pas pris en compte dans l'étude ?**

Par ailleurs, il apparaît que la nouvelle zone d'expansion des crues n'a pas été étudiée dans sa totalité, ce qui entache d'irrégularité l'étude d'impact.

**D/ L'ETUDE D'IMPACT NE PREND PAS SUFFISAMMENT EN COMPTE LES AUTRES PROJETS EN COURS ET NOTAMMENT LES IMPACTS POTENTIELS DES TRAVAUX EN COURS SUR LA COMMUNE DE FOURQUES**

**Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit comporter une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ce point n'a pas été suffisamment traité par l'étude d'impact.**

Actuellement, d'importants travaux sur la digue sont en cours dans la commune de FOURQUES (qui consistent en un déplacement et une reconstruction de digues en zone inondable dans le lit du Petit Rhône) qui auront nécessairement un impact sur le présent projet.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17 | SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

Pour autant le présent dossier ne traite pas de cette problématique.

Nous avons localisés les travaux de renforcement de la digue entrepris sur la commune de Fourques sur la pièce 3 EDD page 76 (voir photographie reproduite ci-dessous) et cités de manière éparse et succincte par l'étude d'impact.

**Pièce 3 EDD Rive Gauche P76 : Chantier en cours sur Fourques**

Toutefois, l'étude d'impact n'étudie pas ces travaux ni les effets inévitables que ces derniers auront sur le projet.

Il est donc demandé au Maître d'ouvrage de compléter le dossier à ce niveau et d'indiquer les projets et les plans en détails de ces travaux réalisés sur la Commune de Fourques ainsi que d'étudier les effets induits par ces travaux sur le projet et la zone d'étude.

Ce point n'est pas traité dans le présent dossier alors même qu'il est fondamental car en période de crue, le petit Rhône passant à Fourques doit être capable d'accepter des milliers de mètres cubes qui ne pourront jamais passer par le « verrou d'Arles ».

**E/ LE DOSSIER N'A PAS SUFFISAMMENT ANALYSE LE RISQUE DE POLLUTION DE L'EAU DU RHONE INDUIT PAR LE PROJET**

L'analyse de la qualité des eaux est traitée en pages 182 et suivantes de la pièce n°1. La qualité chimique de l'eau du Rhône en Arles y est décrite comme « mauvaise » du fait de la présence de micro polluant. Le tableau présent en page 182 de la pièce 1 et reproduit ci-dessous en atteste : De plus, on peut localiser sur une vue aérienne les rejets industriels de Fibre Excellence dans le Rhône.

Nous demandons au Maître d'ouvrage d'évaluer l'impact de ces rejets polluants de Fibre Excellence en cas de crue sur les terres de la ZEC des Ségonnaux et de la future ZEC du Trébon !

Malgré cet état déjà très mauvais de la qualité de l'eau additionnée au rejet de l'usine Fibre Excellence dans le Rhône, le projet précise que les sédiments prélevés lors de la suppression de l'atterrissement au droit de l'usine Fibre Excellence ainsi que lors de la création de la lône ne peuvent pas être restitués au fleuve mais qu'ils peuvent être réutilisés pour constituer le corps de la digue du SYMADREM !

En effet, on peut lire en page 186 de la pièce 1 que : « Les éléments ont mis en évidence les éléments suivants :

La restitution des sédiments de l'atterrissement au Rhône n'est pas envisageable du fait de dépassements des référentiels précités pour les paramètres suivants :

- Cuivre : dépassement du PNEC sédiment sur 100% des échantillons analysés ;
- Zinc : dépassement du PNEC sédiment sur 80% des échantillons analysés ;
- Fluoranthène : dépassement du NQE sédiment sur 80% des échantillons analysés ;
- Benzo(k) Fluoranthène : dépassement du NQE sédiment sur 10% des échantillons analysés ;
- PCB : dépassement du seuil S2 PCB sur 50% des échantillons analysés ; »

Pour autant, le dossier (Pièce n°1) prévoit en page 187 que :

« Ainsi, les **sédiments extraits de l'atterrissement sont directement compatibles avec une réutilisation dans le corps de la digue**. Comme pour les matériaux issus du creusement de la Lône, ces matériaux seront stockés temporairement avant leur réutilisation au fur et à mesure de l'avancement du chantier, notamment en vue de leur ressuyage. Ce stockage temporaire sera réalisé soit le long des emprises des travaux (sous maîtrise foncière du SYMADREM), soit sur une parcelle mise à disposition du SYMADREM par la CNR sur l'emprise du SIP de Tarascon. Dans ce dernier cas, le stockage se fera sous convention entre le SYMADREM et la CNR, sous la responsabilité du SYMADREM. Dans tous les cas, les eaux de ruissellement sur les stockages seront entièrement collectées et décantées avant rejet dans le milieu naturel. »

Enfin, les résultats des **analyses physico-chimiques des sédiments de l'atterrissement (Pièce 5- Annexe 8 P930) attestent des dépassements dans plusieurs éléments tels que : le Cuivre, Zinc, Fluoranthène, Benzo(k)fluoranthène et PCB**. A ce titre, l'étude d'impact précise d'ailleurs en page 186 que :

**Possibilités de réutilisation/de valorisation de ces matériaux**

Du fait de la présence régulière de teneurs en PCB supérieures à 60ug/kg (0.06mg/kg), les sédiments issus de l'atterrissement ne peuvent être restitués au Rhône (cf.ci-avant). Bien que l'ensemble des paramètres analytiques visés à l'article 5 de l'arrêté du 30 mai 2008 fixant les prescriptions générales applicables aux opérations d'entretien de cours d'eau ou canaux soumis.

**En conséquence et du fait de la teneur élevée en PCB, il est interdit de restituer ces sédiments dans le Rhône.**

Pour autant, le projet prévoit que ces sédiments pollués seront extraits et stockés à l'air libre proche des habitations, d'une école et des espaces agricoles avant d'être utilisés dans la construction de la digue.

**Ce projet tel qu'il est envisagé présente en ce sens un réel danger en termes de pollution et de santé publique.**

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17 SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

**Comment le SYMADREM peut-il affirmer que « les sédiments extraits de l'atterrissement sont directement compatibles avec une réutilisation dans le corps de la digue » ? Il est impératif que ce point fasse l'objet d'une étude plus poussée au regard des dangers qu'il représente.**

**De plus, le dossier ne prévoit pas que des analyses de ces sédiments soient prévues au cours des travaux, en phase stockage et en phase réutilisation et il est nécessaire que ces points soient développés dans le cadre du dossier.**

**Se pose également la question de savoir ce que vont devenir ces sédiments stockés à l'air libre et comment vont être collectés les eaux de ruissellement ?**

**Le dossier est insuffisant en l'état.**

**F/ LES MESURES COMPENSATOIRES ET DE REDUCTION SONT INSUFFISANTES ET NE PERMETTENT PAS REELEMMENT DE « COMPENSER »**

**► Tout d'abord, les mesures compensatoires sont incompatibles avec l'orientation 8-03 du SDAGE**

Dans le cadre de l'analyse de la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE, le projet précise en page 344 que :

- « **Compatibilité avec la disposition 8-03 (éviter les remblais en zones inondables) du SDAGE 2016-2021**

- La disposition 8-03 du SDAGE (extrait) est la suivante :

Dans les zones inondables par débordements de cours d'eau, tout projet de remblais en zone augmentation des hauteurs d'eau, accélération de vitesses au droit des remblais. Tout projet soumis à autorisation ou déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement doit chercher à éviter les remblais en zone inondable. Si aucune alternative au remblaiement n'est possible, le projet doit respecter l'objectif de limitation des impacts sur l'écoulement des crues en termes de ligne d'eau et en termes de débit. A ce titre, il pourra notamment étudier différentes options dans son dossier de demande ou sa déclaration.

Tout projet de remblais soumis à autorisation ou déclaration en zone inondable – y compris les ouvrages de protection édifiés en remblais – doit être examiné au regard de ses impacts propres mais également du risque de cumul des impacts de projets successifs, même indépendants.

Ainsi tout projet de cette nature présente une analyse des impacts jusqu'à la crue de référence :

- vis-à-vis de la ligne d'eau ;

en considérant le volume soustrait aux capacités d'expansion des crues. En champ d'expansion des crues.

**Lorsque le remblai se situe dans un champ d'expansion de crues, la compensation doit être totale sur les deux points ci-dessus, c'est-à-dire absence d'impact vis-à-vis de la ligne d'eau et en termes de volume soustrait aux capacités d'expansion des crues, et se faire dans la zone d'impact hydraulique du projet ou dans le même champ d'expansion de crues. La compensation en volume correspond à 100 % du volume prélevé sur le champ d'expansion de crues pour la crue de référence et doit être conçue de façon à être progressive et également répartie pour les événements d'occurrence croissante : compensation « côte pour côte ».**

Dans certains cas, et sur la base de la démonstration de l'impossibilité technico-économique d'effectuer cette compensation de façon stricte, il peut être acceptée une surcompensation des événements d'occurrence plus faible (vingtennale ou moins) mais en tout état de cause le volume total compensé correspond à 100 % du volume soustrait au champ d'expansion de crues. »

Or, il apparaît que le projet présenté n'est pas compatible avec cette orientation du SDAGE puisque la compensation n'est pas totale, bien au contraire.

Rappelons que la zone des Ségonnaux est la Zone d'Expansion de Crue du Rhône entre Tarascon et Arles (à l'Est de la voie ferrée).

A cette zone d'expansion de crue va être soustraits :

- **La surface de la digue du SYMADREM** sur tout le linéaire Tarascon Arles avec une emprise au sol de 3 5m de large sur un linéaire d'environ 8 km (dont 5 km de digues déversantes et 3 km de digue résistante)

- **La surface de l'espace inter remblai** : entre la voie ferrée et la nouvelle digue il est prévu entre 10 et 15m (Pièce n°1, P 279) ;

- En aval, **la surface de la décharge d'Arles** qui va être protégé par la digue du SYMADREM (Photo N°3)

Nous avons estimé que ces trois points : surface de la digue + surface de l'inter remblai + surface de la décharge ferait au total 50Ha.

- En amont, **la surface de l'usine Fibre Excellence et de son parc à bois** qui va être protégé par cette nouvelle digue (Photo N°2)

Nous avons estimé la surface de l'usine protégée à 40 Ha sachant qu'actuellement l'usine est entièrement en zone inondable, car il n'y a pas de digue à la suite des palplanches au sud de l'usine.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17 | SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

Au total, nous estimons la surface soustraite à la zone d'expansion de crue à 90Ha.

**Une erreur a du se glisser dans les calculs du SYMADREM. Pouvez-vous nous donner une carte détaillée avec les surfaces et volumes associés ?**

Pour compenser les niveaux d'eau, le projet précise en page 306 que vont être réalisées les mesures suivantes :

- Réhaussement des déversoirs Boubon et Comps,
- Réhaussement des digue Aramon et des Marquillers,
- Elargissement du lit du Rhône en aval du barrage,

**Ces trois points sont hors sujet au vu de l'orientation 8-03 du SDAGE, car ces travaux sont hors du champ d'expansion de crue concerné par le projet.**

- Dragage dans le secteur Fibre Excellence : - 600 000 m3,
- Création d'une lône en rive gauche : - 570 000 m3 (Volume extrait de la pièce 5- Annexe P634) »

**Or, rien ne permet de s'assurer dans le dossier que les volumes d'emprises de la nouvelle digue dans la ZEC des Ségonnaux vont être en totalité compensés par ces travaux.**

**Nous souhaitons que le SYMADREM nous fournisse un tableau clair et précis présentant les mesures de compensation avec les surfaces et les volumes gagnés et perdus dans la zone du projet entre Tarascon-Beaucaire et Arles.**

De plus, le tableau de synthèse des compensations reproduit ci-dessous est peu clair sur le sujet. Les dragages prévus dans le lit du Rhône et la Lône vont forcément et naturellement au cours des années et des crues se combler naturellement par les limons.

**Aussi convient-il de s'interroger sur la mise en place de mesures compensatoires durables dans le temps.**

**Il est alors naturel de s'interroger sur le programme à long terme qui est prévu pour l'entretien et la surveillance de ces sites et ce, d'autant plus que la nouvelle digue est calée selon des mesures et des données à ce jour et ne prévoit pas forcément une évolution temporelle !**

En page 348 de la pièce n°1, un tableau reproduit le bilan des volumes soustraits ou additionnés à la zone d'expansion des crues : (voir tableau page 18)

A la lecture de ce tableau, on observe une perte importante de surface dans le **secteur Tarascon-Arles : perte de 54 ha et Beaucaire-Fourques : perte de presque 19 ha, soit 73 Ha de perdus par la création des digues déversantes !**

Or, d'après nos calculs, la perte de surface s'élève à 90Ha juste du côté rive gauche !

Actuellement, les **travaux entre Beaucaire et Fourques** sont en cours et vont se terminer prochainement. On constate sur ce tableau un bilan de presque 11 Ha de perdus alors même qu'à notre connaissance aucune enquête « loi sur l'eau » n'a été faite au préalable de ces travaux !!

Il ressort au contraire de la description des travaux rive droite (Pièce 5 - Annexe p617) telle que reproduite ci-dessous que :

#### 16.6.3. OBJET ET DESCRIPTION DES TRAVAUX

Il est prévu en rive droite du Rhône :

L'aménagement d'un tronçon de digue résistant à la surverse d'une longueur développée de 5 km depuis le site du fer à cheval (PK 272,4) jusqu'à la station BRL (PK 277,3) :

- Calé en altimétrie pour éviter tous débordements pour une crue légèrement supérieure (+5à10cm) à une crue de type de 2003 sans brèche dans le système.
- Renforcé pour les crues débordantes (crue type mais 1856 ou crue millénaire pour résister à un déversement sans rupture d'ouvrage.

L'aménagement, en amont et en aval de ces tronçons résistants à la surverse, de tronçons de digues dites « millénales ».

Sur le tronçon de digue résistant à la surverse :

Le confortement se fait par apport de remblai sur le talus aval (côté plaine), ainsi que par la pose d'un filtre et de matériaux filtrants et la pose d'enrochements bétonnés. Le renforcement est effectué sur la digue de en place, à l'exception du secteur en sortie de la lône du Pillet où la digue est déplacée vers la plaine du fait de la tendance à l'érosion de berges dans le secteur du fleuve. Le schéma de principe des travaux figure ci-dessous :

**L'ensemble de ces travaux va entraîner la rehausse de la ligne d'eau si ces surfaces perdues ne sont pas correctement et judicieusement compensées en temps et en heure.**

Le tableau ci-dessus présente des actions compensatoires sur le Petit Rhône en aval d'Arles. Toutefois, ces actions ne sont détaillées ni décrites et sont contraires à l'orientation 8.03 du SDAGE. En effet, ces mesures ne peuvent pas compensés les travaux de la digue entre Tarascon-Beaucaire et Arles car le petit Rhône est beaucoup trop éloigné du champ d'expansion de crue concerné.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17

SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

**L'on s'interroge quand même sur le contenu des opérations prévues sur le Petit Rhône et il appartient au Maître d'ouvrage de compléter le présent dossier et de fournir un descriptif détaillé des travaux ainsi qu'un plan.**

► **La création de la nouvelle Lône au titre des mesures compensatoires est, en l'état, insuffisante pour compenser** Le projet prévoit qu'une lône de faible largeur et de grande profondeur va être créée, elle sera connectée à l'aval au Rhône et déconnectée à l'amont du fleuve. **Il est légitime de s'interroger sur le fait que cette mesure compensatoire de création d'une lône puisse être une mesure durable ? Au surplus, rien n'est prévu au dossier concernant l'entretien de cette lône.**

La pièce n° 2 (Etude d'avant-projet P219) précise seulement que : Une lône déconnectée à l'amont remplit les objectifs mais implique un entretien important tant sur la maîtrise du développement végétal que sur le curage. L'estimation des forces tractrices au passage des crues permet d'apprécier le morphodynamisme de la lône. De part sa position ne correspondant pas à un axe historique d'écoulement et du fait qu'elle ne soit pas alimentée par l'amont, les capacités d'auto-curage demeurent relativement faibles.

La lône retenue de faible largeur et de profondeur telle que son fond affleure avec la nappe alluviale, connectée à l'aval et déconnectée à l'amont constitue un objet avant tout artificiel. Cet objet est soumis à l'action conjuguée :

- Des processus de comblement par déposition de MES surtout sur sa moitié aval qui est mise en eau dès les premiers débordements, mais aussi sur sa moitié amont.
- Du facteur aggravant de la végétation qui piège mes MES a accentué le processus physique.

Un programme d'entretien de la végétation (de type scarification) et un curage régulier doit nécessairement accompagner la mesure compensatoire pour garantir ses performances et sa pérennité.

A l'aval de cette nouvelle Lône, on retrouve la Lône du Castellet qui va être élargie avant son embouchure au Rhône.

**En l'état, on s'interrogera sur la nécessité d'élargir cette Lône du Castelet et la présence des détails et les études faites sur ces travaux. En l'état, ces éléments sont absents. Les travaux relatifs à la Lône du Castellet ne sont pas suffisamment détaillés et ne permettent pas en l'état de compenser**

Les Ouvrages hydrauliques sur la Lône du Castelet sont représentés en page 14 de la Pièce 3 EDD Rive Gauche Cartographie Lône du Castelet ; Martillière Lône du Castelet ; Ouvrage sous remblai RFF

L'Ouvrage de la Lône du Castelet sous la voie ferrée apparaît également en Pièce 2 – Etude d'avant-projet P 150 : Il résulte donc du dossier que l'ouvrage hydraulique de la Lône du Castelet sous la voie ferrée reste en fonction et qu'un nouvel ouvrage sous la nouvelle digue du SYMADREM va être créé pour écouler la Lône du Castelet.

**Toutefois, le dossier ne précise pas qui est responsable en cas d'alerte de crue de ce nouvel ouvrage sous la digue du SYMADREM, ni qui va prendre la responsabilité de l'ouverture et de la fermeture de ces ouvrages (la nuit ou les weekends) ? Il conviendra de répondre à ces interrogations.**

Sur la Lône du Castelet, sont présentes des martillères au bord du Rhône qui permettent lors de petites crues d'éviter l'inondation des terres du Sogenal. Cette Lône du Castelet permet l'écoulement des terres situées à l'Est de la voir ferrée.

**Le dossier n'apporte aucune information sur le devenir cet ouvrage. Il est donc demandé au Maître d'ouvrage de fournir, à titre complémentaire, un plan qui localise cet ouvrage et une description circonstanciée de cet ouvrage.**

**Enfin, le dossier est également largement insuffisant s'agissant des mesures de réduction de l'impact hydraulique.**

**Force est de constater que le dossier ne comporte aucun tableau précisant les volumes, les hauteurs, les déversements, et donc les effets sur le déversoir de 5 km entre Tarascon et Arles des mesures dites de réduction de l'impact hydraulique destinées à compenser, à savoir :**

- Le rétrécissement du lit du Rhône consécutif à l'installation de la nouvelle digue,
- Le contournement de l'ancienne décharge d'Arles consistant en la création d'une lône,
- la suppression d'un atterrissement,
- mais aussi la rehausse des déversoirs de Comps, de la digue d'Aramon, du déversoir de Boulbon, de la digue des Marguilliers et de son déversoir.

**Ainsi, aucune disposition ne permet de garantir que ces mesures vont effectivement permettre de réduire l'impact créé. Au surplus, force sera de constater que pour justifier de la pertinence de ces mesures de réduction, le Maître d'ouvrage s'appuie sur l'étude de calage réalisée par la CNR qui démontre pourtant que le maillage alors réalisé comporte des incohérences avec la réalité du site de l'ancienne décharge d'ARLES ! (Pièce n°2 page).**

**Nous ne pouvons donc qu'émettre des doutes sur la fiabilité de cette étude.**

**Il résulte de ce qui précède que le projet présente des mesures de réduction de l'impact hydraulique qui ne sont que très partiellement efficaces.**

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

07/12/17 SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

**Ce projet qui comprend la création d'une Lône dans le Ségonal renonce au décaissement de l'ancienne décharge d'Arles, préfère la contourner, en jouant à l'apprenti sorcier en flirtant avec les limites du modèle.**

**L'on s'interroge ainsi sur le choix de conserver cet amas de détritiques et le refus du Maître d'ouvrage de créer en lieu et place une digue cohérente.**

**G/ LE PROJET PRESENTE DE GRAVES LACUNES S'AGISSANT DES MESURES DE RESSUYAGE ALORS MEME QUE LE COMMISSAIRE ENQUETEUR DANS LE CADRE DE LA DUP AVAIT EMIS DES RESERVES A CE SUJET.**

Rappelons que lors de l'enquête publique relative au dossier de DUP, le Commissaire Enquêteur avait émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de l'opération projetée avec la réserve suivante :

**- « Pour prendre en compte l'importance des surfaces nettes prélevées par les ouvrages à l'agriculture soit 100 ha environ, et le besoin de restructuration hydraulique pour le ressuyage de surverse, aggravant de la situation d'inondation actuelle de la plaine »**

Le Commissaire enquêteur poursuit, en indiquant, que :

- « Comme le commissaire enquêteur l'a abordé dans le commentaire du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, cette réserve devrait répondre à une grande part des préoccupations de la profession agricole et des élus qui se sont exprimés ;

- Elle engloberait les mesures réparatrices pour les exploitations agricoles et compensatoires pour la restructuration du réseau hydraulique et notamment le ressuyage au Sud qui doit impérativement être amélioré ;

- Cette réserve présente aussi l'avantage d'introduire une réflexion complémentaire au plan Rhône sur les "impasses du projet" grâce aux Pré-études d'aménagement foncier qui seront alors déclenchées automatiquement ;

- Envisager le principe de précaution sur la fréquence de surverse et le temps de séjour de la crue, en améliorant par tous les moyens l'efficacité du ressuyage de la plaine du Trébon ainsi que des secteurs adjacents et ceci de l'exhaure jusqu'à mer sera une vraie mesure d'accompagnement du projet ne remettant pas en cause les objectifs de protection.

**La digue est un ouvrage linéaire avec effet de coupure. L'ampleur du prélèvement, 100 ha environ, est significatif et porte atteinte aux exploitations agricoles.**

**Le besoin de restructuration hydraulique pour le ressuyage conforte la nécessité d'une action sur un territoire élargi et non pas en traitant exploitation par exploitation, ni propriétaire par propriétaire. »**

**La réserve émise par le Commissaire enquêteur s'agissant des mesures de réessuyage et de la nécessiter de les compléter était limpide. Pour autant, le Maître d'ouvrage n'a pas tenu compte de cette réserve puisque les mesures de ressuyage proposées dans ce dossier loi sur l'eau sont les mêmes que présentes dans le dossier de DUP ayant donné lieu à la précédente enquête publique.**

**Aussi, nous demandons au SYMADREM de préciser les améliorations apportées dans ce dossier pour les mesures de ressuyage.**

Lors des grandes crues du Rhône, l'eau va se déverser par-dessus la digue déversante du SYMADREM, inonder le casier des Alpines, ensuite venir inonder la Plaine du Trébon pour finir dans les Marais d'Arles et enfin les Marais des Baux.

**Le Maître d'ouvrage devra également préciser comment en période de décrue l'eau va-t-elle repartir vers le Rhône ? Sachant qu'en 2003, il a fallu l'intervention des pompes venues de Hollande et d'Allemagne durant des semaines entières afin d'assécher toute la plaine.**

**Par ailleurs, qu'en est-il des stations de pompage ? Où sont-elles prévues précisément ? il conviendra également pour le SYMDAREM de fournir un plan de localisation et un descriptif de ces pompes mobiles.**

**Il apparait en réalité que le SYMADREM a choisi de remplir d'eau une plaine vivrière sans savoir comment évacuer cette eau vers le Rhône ou directement vers la mer. Extrait de la Pièce 3 - EDD Rive gauche P38 ; Plaine du Trébon**

Le dossier présente donc encore de graves lacunes s'agissant des mesures de ressuyage et de nombreuses interrogations persistent à ce sujet et notamment :

- **Pourquoi ne trouve-t-on pas dans le présent dossier la liste exhaustive des ouvrages existants (avec leurs caractéristiques) qui pourraient concourir au ressuyage de la plaine du trébon en cas de crue exceptionnelle ?**

- **Pourquoi ne sont pas mentionnés et produits les marchés signés par le Symadrem comportant les caractéristiques des pompes mobiles destinées à être accueillies par les deux plateformes réalisées en 2012 ;**

- **Qui a la charge l'entretien et la maintenance des ouvrages créés dans le cadre de la convention entre le Symadrem et l'ADMA qui comporte les ouvrages à construire mais aussi ceux qui résultent de la création de la digue nord achevée en 2012.?**

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

07/12/17	SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)
<p>- <b>A la lecture du présent dossier une incertitude demeure : La plaine du Trébon est-elle une « Zone d'Expansion des Crues » ou un « casier de rétention » ?</b> Entrée : 1 070m<sup>3</sup>/s ; Sortie : 34 m<sup>3</sup>/s ?</p> <p>- <b>Pourquoi, la « transparence » du remblai s'arrête-t-elle au Vigueirat ?</b></p> <p>- <b>Pourquoi les travaux concernant le « ressuyage » sont-ils réalisés après les travaux de « transparence » et reportés en fin de calendrier ?</b></p> <p><b>Une réponse est attendue sur l'ensemble de ces points.</b></p> <p><b>H/ LE DOSSIER PRESENTE DES INCOHERENCE VOIRE DES INEXACTITUDES AU REGARD DES MESURES DE PROTECTION DE L'USINE FIBRE EXCELLENCE</b></p> <p>Tout d'abord, il est à noter une inexactitude en page 213 de la pièce n°1 qui mentionne un effectif de l'entreprise Fibre Excellence de près 3 295 personnes alors que cette information est erronée puisqu'environ 200 personnes travaillent en réalité dans l'usine. Par ailleurs, l'on peut lire que cette usine fait l'objet d'un aménagement spécial constitué par la création d'un ouvrage de protection pour l'usine Fibre Excellence.</p> <p>Pour faire face à une crue millénale, le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>La rehausse du rideau de palplanche au droit de l'usine de 60 cm</b> (p 297 + sur photo ci-dessous : tronçon N°7)</li> <li>- <b>La construction d'une digue pour relier le rideau de palplanche à la digue submersible</b> (sur photo ci-dessous : tronçon N°8).</li> </ul> <p>Cette mesure de protection est reproduite sur la carte présente en page 13 de la Pièce 3 EDD Rive Gauche : Or, dans les annexes p 632 on retrouve un autre tracé de cette digue de raccordement qui semblerait suivre le chemin des Ségonnaux :</p> <p><b>Le dossier présente donc une première incohérence à ce sujet et nous demandons au Maître d'ouvrage de justifier du tracé exact de cette digue de raccordement.</b></p> <p>Par ailleurs, l'on peut constater que la nouvelle digue apportera une protection millénale de l'usine Fibre Excellence et de son parc à bois situé au Sud.</p> <p>Actuellement, l'usine n'est pas protégée. On peut constater sur le terrain que les palplanches actuelles au bord de la route à l'ouest de l'usine s'arrêtent, et le sud de l'usine ne possède aucune barrière de protection contre les crues du Rhône (voir photo N°1)</p> <p><b>Cette surface industrielle estimée à 40H a est actuellement en zone inondable dans les Ségonnaux (voir photo N°2)</b></p> <p>La future digue du SYMADREM apporterait une protection millénale à cette surface industrielle.</p> <p>Ainsi, il semble que le SYMADREM est omis de soustraire cette surface à la zone d'expansion de crue des Ségonnaux dont elle fait partie actuellement.</p> <p><b>Ainsi, une surface très importante au niveau de l'usine Fibre Excellence (40Ha) va être extraite du champ d'expansion de crue du Ségonnal. Cette surface n'a pas été prise en compte dans ce dossier Loi sur l'eau par le Maître d'ouvrage et ses conséquences sur les mesures de compensations non plus!</b></p> <p><b>De plus, il apparaît difficilement concevable que le Budget du Plan Rhône soit utilisé à des fins privées pour la protection d'une usine privée défendant des intérêts purement commerciaux et, de ce fait, privés.</b></p> <p><b>Nous demandons des explications précises à ce sujet au Maître d'ouvrage.</b></p> <p><b>Enfin et s'agissant de l'augmentation des surfaces protégées par la nouvelle digue, ces dernières ne ressortent pas clairement du dossier soumis à enquête.</b></p> <p>A titre d'exemple, l'on s'interroge sur le point de savoir si la surface de l'usine et de son parc à bois au Sud ont été prise en compte dans les mesures compensatoires et si d'ailleurs à ce titre, il est normal que les mesures de protection aient pour objet final de protéger un parc à bois et une usine privée des inondations ?</p> <p>A ce sujet, on trouve seulement une explication peu fournie en page 281 de la pièce n°1 (paragraphe reproduit ci-dessous). Au regard du peu d'informations fournies, dans le dossier, nous souhaiterions disposer d'informations <b>claires et détaillées à ce sujet.</b></p> <p><b>Enfin et s'agissant de l'augmentation des surfaces protégées par la nouvelle digue, ces dernières ne ressortent pas clairement du dossier soumis à enquête.</b></p> <p>A titre d'exemple, l'on s'interroge sur le point de savoir si la surface de l'usine et de son parc à bois au Sud ont été prise en compte dans les mesures compensatoires et si d'ailleurs à ce titre, il est normal que les mesures de protection aient pour objet final de protéger un parc à bois et une usine privée des inondations ? A ce sujet, on trouve seulement une explication peu fournie en page 281 de la pièce n°1 (paragraphe reproduit ci-dessous).</p> <p>Au regard du peu d'informations fournies, dans le dossier, nous souhaiterions disposer d'informations <b>claires et détaillées à ce sujet.</b></p>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17 | SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

Extrait de la Pièce n°1 page 281 :

- Suite à la crue de 2003 qui a provoqué l'inondation de l'usine Fibre d'excellence (ex-TEMBEC), l'aménagement d'un ouvrage de protection de l'usine classée ICPE a été entrepris. Le SYMADREM a assuré la maîtrise d'ouvrage de la partie situées sur le domaine public le long du chemin des Ségonnaux, l'usine assurant la maîtrise de la partie privée jusqu'au raccordement sur le remblai ferroviaire. Dans le cadre du projet, le rideau de palplanche va être rehaussé, procurant à l'usine une protection face à la crue millénale (pas d'entrée d'eau). De plus, le projet implique un réagencement du parc à bois. A l'heure actuelle, ce parc à bois se trouve en zone inondable.

Lors des crues, les bois peuvent être charriés par le Rhône embâcles). A terme, ce parc à bois se trouvera dans la zone protégée stoppant ces phénomènes d'embâcles potentiels. Les aménagements prévus améliorent ainsi les risques technologiques liés à l'usine Fibre d'Excellence. Les ouvrages traversant la digue (Fibre d'Excellence, GRT Gaz, TRAPIL....) seront traités et confortés dans les règles de l'art conformément aux contraintes et exigences sécuritaires des différents exploitants ; Le risque technologique lié à ces ouvrages est ainsi réduit à son minimum.

**Le dossier ne précise pas quelle partie de la digue sera financée par l'usine Fibre Excellence et quelle partie incombera au SYMADREM.**

**Par ailleurs qu'en est-il de l'entretien futur de cet ouvrage ? Le SYMADREM assurera l'entretien de la digue dans sa totalité y compris de la partie privée ?**

**En réalité, aucune pièce du dossier ne permet de comprendre où sera la limite entre la zone privée et de la zone publique. Le dossier est donc imprécis à ce sujet.**

**// LE DOSSIER RESTE ENCORE LARGEMENT INCOMPLET S'AGISSANT DE L'INFORMATION FOURNIE AUX PUBLIC SUR LES TRAVAUX A REALISER ET LEUR PHASAGE**

L'article R.122-5 du code de l'environnement impose que l'étude d'impact comporte :

- « 1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé ;

- « 3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux

**En l'état, le dossier demeure incomplet s'agissant de l'information fournie au public sur les travaux à réaliser et leur phasage, ce qui contribue à l'opacité du dossier.**

A la lecture du dossier, on ne comprend pas quelle sera l'étendue du déphasage entre la réalisation de la transparence du remblai SNCF et la livraison de la digue SYMADREM puisque différentes dates sont envisagées dans le cadre des différentes pièces du présent dossier soumis à enquête publique.

**Afin de lever toute ambiguïté, il conviendra de solliciter du maître d'ouvrage un calendrier prévisionnel unique afin que le public puisse disposer d'une information suffisante sur le phasage des travaux.**

Par ailleurs, nous rejoignons les observations et les inquiétudes émises par l'Association de Trébon campagne qui porte sur les interrogations suivantes :

- **quelle est la nécessité pour la SNCF de réaliser la transparence du remblai avant l'édification de la digue SYMADREM ?**

- **Pourquoi le choix de cette chronologie et par qui a-t-il été fait? (transparence avant création de la digue) ;**

- **L'obturation temporaire par des « big-bags » (solution type « sacs de sable ») peut être réalisée par une simple pelle mécanique ? Par quoi peut-elle être détruite ?**

- **Quelle que soit la méthode d'obturation retenue, quelles études ont été conduites pour s'assurer de la tenue dans le temps (peut-être plus de deux ans) d'ouvrages conçus pour permettre d'évacuer le débit de déversement de la crue exceptionnelle du Rhône( débit de 1070 m3/s)et non pour supporter l'impact d'une crue complète ;**

- **Est-il concevable de demander aux deux maîtres d'ouvrage d'inverser le calendrier et de réaliser la transparence du remblai SNCF après la livraison de la digue SYMADREM ?**

**Nous nous associons à cette demande des habitants de la plaine du Trébon et de l'association.**

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

07/12/17 | SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

**J/ LE PROJET NE TIEN PAS COMPTE DE LA REPARTITION 50/50 ENTRE LA RIVE DROITE ET LA RIVE GAUCHE**

En page 42-43 du dossier d'autorisation, il est précisé que la détermination de la cote et de la longueur de la zone résistante à la surverse a été faite selon plusieurs objectifs et notamment afin « d'assurer une répartition égale des débits déversés en rive gauche et rive droite du Rhône ».

Le dossier précise en page 43 que « La solution retenue du linéaire du tronçon résistant à la surverse de 5 km a été retenue Côte : Les tronçons de digue résistant à la surverse ont été calés de manière à éviter tout débordement jusqu'à la crue de décembre 2003 sans brèche augmenter de 5 à 10 cm et **garantir une répartition 50/50 % des débits et volumes déversés en rive gauche et rive droite pour la crue de 1856 et la crue exceptionnelle** .

Or, il est constant que cette répartition 50/50 n'a pas été respectée.

Il apparaît en effet sur la carte présente en page 61 de la Pièce 3 (EDD Rive gauche cartographie, reproduite ci-dessous) qui représente les digues déversantes rive droite et rive gauche dans l'aménagement du projet pour une crue millénaire. Le Rhône déversera en premier sur la digue déversante rive gauche (limite en rouge) car elle est calé 2 km en amont de la digue déversante rive droite (limite en vert). **En conséquence, le projet ne respecte pas la répartition égale 50 % rive droite / 50 % rive gauche.**

**K/ AUTRES INTERROGATIONS SUR LE DOSSIER**

Enfin et à la lecture du dossier, ce dernier laisse encore apparaître des carences et des points faibles. En effet, la gestion du risque inondation sur 520 km de fleuve ne se gère pas à l'aide des seules compétences sur les digues.

Un dossier d'une telle nature nécessite des compétences pluridisciplinaires associées à une capacité de synthèse de haut niveau.

A ce jour, d'autres interrogations subsistent et notamment :

- **Que deviendra ce territoire, la Camargue, une fois totalement endigué et sans apport d'eau et de sédiments générés par les crues ?**

- **Quel sera l'avenir de l'agriculture en Camargue ?**

- **Quel sera l'impact de l'augmentation du niveau des mers ?**

- **Comment seront gérées les remontées salines ?**

- **Que deviendra la biodiversité des écosystèmes fluviaux et lagunaires isolés ?**

- **Comment évoluera le delta et le littoral dans le cadre d'une nouvelle réduction des apports de sédiments, alors que le changement climatique engendre une remontée du niveau de la mer (actuellement de plus de 3 mm/an) ?**

- **La régression rapide du trait de côte actuellement constatée sera-t-elle accélérée ?**

- **Si oui, quelle en sera l'impact sur les villes du littoral ?**

- **De même jamais l'avenir des nouvelles ZEC entre Beaucaire-Tarascon et Arles n'a été abordé ;**

- **Quid des nouvelles zones inondables au nord d'Arles destinées à recevoir les débits du Rhône excédentaires ?**

- **Quel sera leur développement économique dès lors que ces terres seront explicitement destinées à servir de Zone d'Expansion des Crues sans que jamais le terme ne soit employé dans le Plan Rhône ?**

- **Et plus largement encore, quel sera l'impact social, culturel, touristique, environnemental et économique du Plan Rhône ? Autant de questions sont encore sans réponses**

- **Comment entamer de tels travaux sans disposer de l'expertise globale et de l'approche pluridisciplinaire indispensables pour ce type de projet ?**

**Pièce 3 EDD Rive Gauche P3 : Une future ZEC dans la plaine du Trébon à plus de 5m NGF (voir 8m NGF sur l'amont) alors que la Camargue, notre delta et la mer sont si proche !**

**Le delta du Rhône ; Future ZEC du Trébon**

**Pour finir, se pose également la question de savoir si la problématique du réchauffement climatique a bel et bien été prise en compte dans ce dossier et plus particulièrement dans les calculs de niveau d'eau ? Sachant que le niveau de la mer augmente chaque année, l'écoulement du Rhône en temps de crue en sera que plus perturbé !**

**Est-ce que les crues milléniales auront toujours un retour de 1 000 ans ou plus fréquente ?**

**En CONCLUSION:**

**En l'état, il apparaît que le dossier présente de nombreuses lacunes, insuffisances ou incohérences.**

**Le public attend aujourd'hui des réponses aux nombreuses questions (surlignées en rouge dans le présent document) auxquelles le présent dossier ne permet pas de répondre.**

**Il est aujourd'hui demandé au Président de la Commission de :**

## Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digués du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

07/12/17	SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>bien vouloir consigner les présentes observations au sein des registres d'enquête ;</i></li> <li>- <i>solliciter du Maître d'ouvrage qu'il apporte des réponses précises aux questions posées ;</i></li> <li>- <i>d'émettre à minima des réserves sur les points litigieux.</i></li> </ul>	
<p><b>Un complément du dossier s'impose afin que le public dispose d'une réelle information complète et suffisante sur le projet.</b></p>	
<p><i>Telles sont les observations que nous souhaitons apporter et voir consigner dans le cadre de la présente enquête publique.</i></p>	
<p><i>Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'expression de notre considération distinguée.</i></p>	
<p><i>PHOTO N° 1 : Localisation des palanches actuelles de l'usine Fibres-Excellence</i></p>	
<p><i>PHOTO N° 2 : Surface du site industriel Fibre Excellence : environ 40Ha</i></p>	
<p><i>PHOTO N° 3 : Surface de l'emprise de la digue et de la décharge d'Arles : environ 50 Ha</i></p>	
<p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Concernant la réserve émise par le commissaire enquêteur suite à la DUP, les éléments de réponse figurent en réponse à la question 16 posée la commission d'enquête.</li> <li>2) Concernant les multiples procédures réglementaires (DUP, autorisation code de l'environnement, enquête parcellaire). Compte tenu de l'ampleur du programme de sécurisation (225 km de digues à conforter, 400 millions d'euros), de sa durée de réalisation (20 ans) et de la validité des arrêtés de DUP et d'autorisation au titre du code de l'environnement mais également des inventaires faune/flore préalables aux études d'impacts environnementaux, il a été décidé de découper le programme de sécurisation en plusieurs opérations pouvant se réaliser indépendamment les unes des autres. Cette justification est décrite dans le programme de sécurisation (pièce 5 annexe 3 chapitre 11) et rappelée dans l'étude de dangers du système d'endiguement (pièce 3 rubrique 2 §.4.6.). La réglementation autorise à déconnecter les procédures d'autorisation au titre du code de l'environnement, des procédures de déclaration d'utilité publique et des enquêtes parcellaires. La procédure de DUP est destinée à déclarer d'utilité publique un projet, ce qui est un préalable pour acquérir par voie d'expropriation les terrains nécessaires au projet. Elle est donc liée uniquement aux acquisitions foncières. La procédure d'enquête parcellaire permet de consulter les personnes concernées par les expropriations et de vérifier leurs coordonnées et l'ensemble des propriétaires. Sur des gros projets comme celui de la digue Tarascon-Arles, il peut s'avérer que suite à l'enquête d'utilité publique, des ajustements de foncier soient opérés. Si l'enquête parcellaire est concomitante avec l'enquête de la DUP, le maître d'ouvrage doit alors refaire une enquête parcellaire, ce qui représente une perte de temps et d'argent. C'est pourquoi, nous préférons faire dans un premier temps, la DUP et dans un deuxième temps l'enquête parcellaire de manière à prendre en compte lors de la phase d'enquête parcellaire les ajustements rendus nécessaires à la suite de l'enquête publique de la DUP. Concernant la procédure d'autorisation au titre du code de l'environnement. Cette procédure est indépendante de la procédure de DUP. Elle vise à vérifier que le projet respecte l'environnement dans sa globalité. Sa portée est donc beaucoup plus large. Vous pouvez être titulaire d'une autorisation au titre du code de l'environnement et ne pas pouvoir faire les travaux faute d'être propriétaire des terrains nécessaires au projet. A contrario, vous pouvez être propriétaire des terrains suite à une DUP et ne pas pouvoir faire les travaux faute d'être autorisé au titre du code de l'environnement. Concernant Beaucaire/Fourques où les procédures de DUP et d'autorisation étaient conjointes, l'autorisation a été délivrée au printemps 2014, mais nous avons démarré les travaux qu'en novembre 2016, le temps d'être propriétaire de l'ensemble des terrains. Dans le cas de la digue Tarascon-Arles et compte tenu de la nécessité de réaliser une étude de dangers pour l'ensemble du système d'endiguement (décret digues 2015) pour l'autorisation au titre du code de l'environnement (non nécessaire pour la DUP), nous avons préféré déconnecter les deux procédures afin de démarrer au plus tôt la procédure d'acquisitions foncières, qui était sur le chemin critique de l'opération. Cette décision a été prise dans le souci de démarrer au plus tôt les travaux de sûreté pour les 55 000 personnes résidant dans la zone protégée.</li> <li>3) Concernant l'enquête publique en rive droite qui n'aurait pas eu lieu, nous confirmons qu'elle a bien eu lieu et qu'elle est visée dans l'arrêté de DUP et dans l'arrêté d'autorisation, relatifs à cette opération</li> <li>4) Sur la longueur des documents, les documents sont conformes aux exigences de la réglementation, qui s'est complexifiée ces dernières années. Les résumés non techniques permettent d'avoir néanmoins une vision d'ensemble pour le public</li> <li>5) Le délai de 40 jours pour l'enquête publique a été fixé par la préfecture des Bouches-du-Rhône et la préfecture du Gard. Il est conforme à la réglementation. S'agissant des documents contenus dans le dossier d'enquête publique, certains ont déjà été fournis lors de la procédure DUP comme l'étude d'impact. D'autres comme le programme de sécurisation sont téléchargeables sur le site internet du SYMADREM depuis de nombreuses années. Pour cette enquête publique, seule l'étude de dangers et l'AVP constituaient à proprement dit de nouvelles pièces pour le public.</li> </ol>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

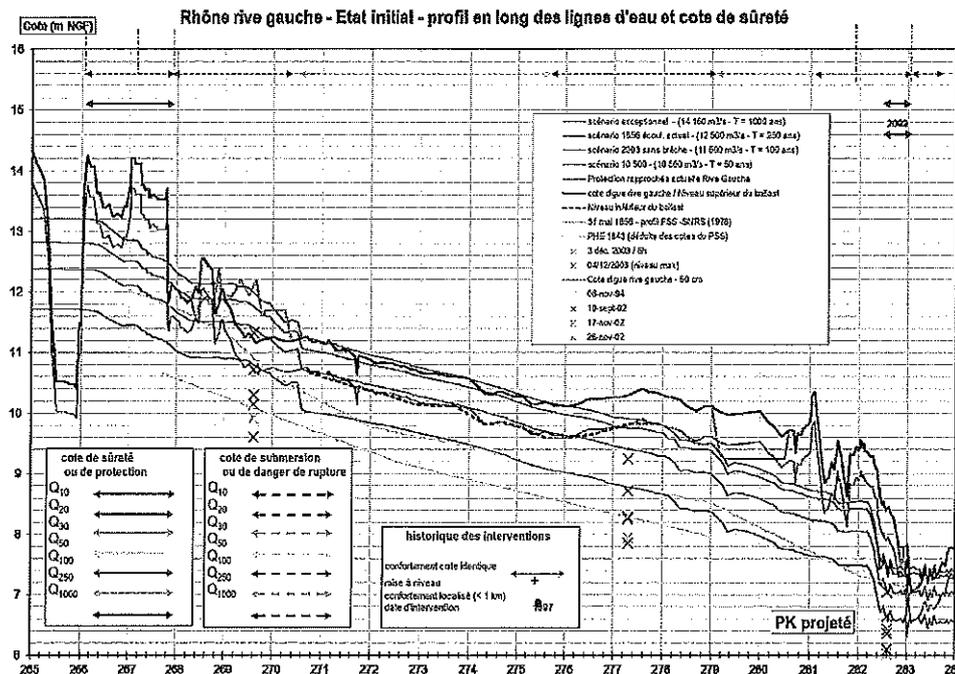
*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

07/12/17 | SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

## REPONSE du SYMADREM (suite)

- 6) Sur la longueur des documents, les documents sont conformes aux exigences de la réglementation, qui s'est complexifiée ces dernières années. Les résumés non techniques permettent d'avoir néanmoins une vision d'ensemble pour le public
- 7) Le délai de 40 jours pour l'enquête publique a été fixé par la préfecture des Bouches-du-Rhône et la préfecture du Gard. Il est conforme à la réglementation. S'agissant des documents contenus dans le dossier d'enquête publique, certains ont déjà été fournis lors de la procédure DUP comme l'étude d'impact. D'autres comme le programme de sécurisation sont téléchargeables sur le site internet du SYMADREM depuis de nombreuses années. Pour cette enquête publique, seule l'étude de dangers et l'AVP constituaient à proprement dit de nouvelles pièces pour le public.
- 8) Concernant le « choix de faire déborder volontairement le Rhône en amont d'Arles pour protéger Arles », Lors des réunions de concertation, une partie du public a pu avoir l'impression qu'on organisait des déversements en amont d'Arles pour limiter volontairement le débit en traversée d'Arles.



Ne pas renforcer les digues en amont pour résister aux déversements, reviendrait à les laisser exposées à risque de brèche par surverse quasi certain pour une crue type mai 1856.

- 9) Concernant l'étude de solutions alternatives, de nombreuses solutions alternatives ont été étudiées. Elles ont été présentées lors des différents comités territoriaux de concertation organisés de 2005 à 2015. Certaines comme le canal de contournement d'Arles ou la digue accolée au remblai ferroviaire ont même fait l'objet d'une expertise par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en décembre 2008. Le rapport (n°005602-01) est téléchargeable sur

<http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr>

[http://results.xsp?q=%28%2B%28question\\_word%3Aquevremont+question%3A|quevremont|%29%29&sort=auteur\\_sort&order=asc&endat&typedoc=](http://results.xsp?q=%28%2B%28question_word%3Aquevremont+question%3A|quevremont|%29%29&sort=auteur_sort&order=asc&endat&typedoc=)

On rappelle les conclusions : « La commande portait sur une expertise du dispositif de protection contre les crues du secteur de Tarascon-Arles. Elle faisait suite à la présentation par la commune de Tarascon d'un projet de canal de contournement d'Arles comme alternative au renforcement du remblai du chemin de fer entre Tarascon et Arles prévu dans le pré-schéma Rhône aval, partie du Plan Rhône portant sur le delta du fleuve en aval de Beaucaire.

La mission a été confiée à M. François Gérard, Ingénieur général des ponts-et chaussées, pour le CGPC, et M. Philippe Quévremont, ingénieur général du génie rural, des eaux et des forêts, pour l'IGE. Elle s'est appuyée sur l'expertise technique de M. Gérard Degoutte, ingénieur général des eaux et des forêts, membre du CEMAGREF et du CGAAER, et de M. Réginald Sarralde, ingénieur des travaux publics de l'Etat, du SCHAPI, qui ont rédigé la partie technique du rapport.

Elle a commencé ses investigations en avril 2008 et les a achevées en décembre 2008, après le rendu par le SYMADREM de la seconde simulation des performances hydrauliques d'un tel canal.

## Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digués du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17 SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

**REPONSE du SYMADREM (suite)**

*Durant cette période, la mission a rencontré la plupart des acteurs de terrain et fait le bilan des études hydrauliques réalisées depuis plus de dix ans....*

*....La mission constate que, quelles que soient les hypothèses retenues, un tel canal n'atteindrait pas ses objectifs hydrauliques. Très coûteux, il ne pourrait être qu'un complément aux aménagements du pré-schéma, imposant de mobiliser des moyens financiers supplémentaires importants. La mission ne peut donc que déconseiller de poursuivre l'étude d'un tel canal, tant les écarts entre les objectifs de protection et les investissements à prévoir sont importants.*

- 10) Concernant l'augmentation du niveau de protection de la Camargue Insulaire au détriment de la rive gauche et de la rive droite entre Beaucaire et Arles, les éléments de réponse sont identiques à la question 13.A.14. de M. ARNAUD. La cartographie des niveaux de protection (pièce 3 rubrique 0 et rubrique 8d) au fur et à mesure des travaux montre clairement l'apport de ces derniers en termes de niveaux de protection sur le territoire. La mobilisation plus importante de la Camargue, qui commence à être mobilisée pour les crues de 20 ans en aval de Salin de Giraud et à partir des crues de 50 ans sur le petit Rhône, n'apporterait pas de protection supplémentaire à la plaine du Trébon. On précise qu'après travaux, la plaine du Trébon aura une protection centennale vis-à-vis des crues du Rhône, ce que Paris n'a pas vis-à-vis des crues de la Seine !
- 11) Concernant la prise en compte du réchauffement climatique. Il a été pris en compte, les éléments de réponse figurent à la question 2 de la commission d'enquête publique
- 12) Concernant la prise en compte de la Durance, elle a bien été prise en compte (pièce 1 pages 329 et suivantes)
- 13) Sur le non-respect de la réglementation en vigueur. Le dossier a été jugé complet et recevable par l'administration suite à l'instruction menée par les services de l'Etat préalablement à la mise à l'enquête publique.
- 14) Concernant la non-conformité de l'étude d'impact avec la nouvelle législation (ordonnance 2016-1058 du 3 août 2016) et la nouvelle réglementation (décret n°2016-1110 du 11 août 2016), l'article 6 de l'ordonnance susvisée précise que les dispositions de l'ordonnance s'appliquent aux projets relevant d'un examen au cas par cas pour lesquels la demande d'examen au cas par cas est déposée à compter du 1er janvier 2017 et aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017. Le dossier d'autorisation ayant été déposé le 14 novembre 2016, l'étude d'impact a bien été établie conformément à la réglementation en vigueur.
- 15) Concernant la prise en compte des autres projets en cours et les impacts potentiels des travaux en cours, l'analyse des effets cumulés figure en pièce 1 §3.6. Cette partie a été jugée complète et recevable par les services de l'Etat. Elle est donc conforme à la réglementation. Les travaux Beaucaire Fourques sont en dehors de l'aire d'étude. L'impact du calage de la digue de Beaucaire-Fourques est par ailleurs pris en compte dans l'impact dans le lit endigué.
- 16) Concernant l'impact des rejets de Fibre Excellence, cet impact est permanent pour le milieu qu'il y ait ou non projet. Le projet n'a aucune incidence sur ce rejet.
- 17) Concernant la réutilisation des matériaux de l'atterrissement, nous confirmons que compte tenu des seuils de la réglementation et des résultats de l'analyse physico-chimique, la réutilisation des matériaux en remblai de digue et le stockage provisoire également, est autorisée car il n'y a pas de risque de diffusion dans l'environnement, ce qui n'est pas le cas en cas de relargage des sédiments dans le fleuve.
- 18) Concernant les mesures d'annulation, de réduction d'impacts et de compensation et la compatibilité avec le SDAGE, le dossier a été jugé complet et recevable par les services de l'Etat, il n'y a donc pas lieu à faire d'autres commentaires.
- 19) En ce qui concerne les surfaces soustraites, les surfaces à prendre en compte sont l'emprise de la digue, l'espace inter-remblai et la surface contenue entre la digue à créer au sud de l'usine et la digue privée de fibre excellence. La surface a été estimée à 54 ha. L'ancienne décharge n'est pas protégée par la digue Tarascon-Arles. Des éléments de réponse complémentaires figurent en réponse à la question 6 de la commission d'enquête.
- 20) Sur la rehausse d'eau, les impacts sur les lignes d'eau sont calculés par le modèle CNR en tenant compte de ces soustractions de terres sur le lit endigué
- 21) Concernant l'entretien de la lône, des éléments de réponse figurent pièce 1 page 53. Par ailleurs l'entretien de la lône est déjà encadré réglementairement par l'arrêté préfectoral du 29 février 2016 portant dérogation à l'interdiction de destruction, de perturbation ou de déplacement de spécimens d'espèces végétales et animales protégées et de leurs habitats
- 22) Concernant les ouvrages traversants, à l'instar de ce qui est pratiqué pour l'ensemble des ouvrages traversant les digues (350 au total) des conventions d'occupation temporaire sont passées avec les propriétaires des canaux. Ce sont ces derniers qui assurent l'entretien des ouvrages et la fermeture en période de crue.
- 23) Concernant les volumes et hauteurs de déversement, toutes les informations figurent au chapitre 3.3. Les impacts figurent pièce 1 §. 3.3.4.2. pages 304 à 332

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

07/12/17 | SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)

**REPONSE du SYMADREM (suite)**

- 24) Concernant les incohérences relevées sur le maillage du modèle CNR, cette analyse critique faite par SAFEGE sur le modèle CNR est une pratique courante lorsqu'un bureau d'étude analyse une étude antérieure. Comme indiqué dans le rapport concerné, les incohérences vont dans le sens de la sécurité pour l'analyse des impacts.
- 25) Concernant la durabilité des mesures compensatoires, le maintien des lignes d'eau est une obligation de la CNR. Les travaux d'entretien pour maintenir la ligne d'eau seront donc réalisés par la CNR. Ces dispositions sont rappelées dans l'accord-cadre signé en 2010 entre le SYMADREM et la CNR.
- 26) Concernant la fiabilité du modèle CNR. Le modèle numérique de terrain (topographie) utilisé pour la construction du modèle hydraulique contient 4 points/m<sup>2</sup>. Pour être efficace en temps de calculs (pas plus de 5 jours), le modèle CNR devait avoir de l'ordre de 300 000-400 000 mailles.
- Le maillage a été bâti avec des lignes de contraintes qui permettent d'avoir des mailles les plus représentatives de la topographie du lit endigué.
- Au droit de l'ancienne décharge, la CNR n'a pas imposé de ligne de contrainte, donc le maillage a eu tendance à ne pas tenir suffisamment compte des pentes de l'ancienne décharge. Dans le modèle CNR, la décharge est plus basse que dans la réalité. L'impact du rehaussement de la décharge est donc légèrement exagéré. Cela va dans le sens de la sécurité
- 27) Concernant le maintien de l'ancienne décharge en place. Le volume de la décharge est de 450 000 m<sup>3</sup> environ avec une densité de 1,6 t/m<sup>3</sup>, un coût de mise en décharge de 400 euros/tonne pour les déchets dangereux (20 % des déchets environ) et de 100 euros/tonne pour les déchets non inertes et non dangereux (80 % des déchets environ), le coût de mise en décharge des matériaux issus de cette ancienne décharge serait d'environ 115 millions d'euros. C'est pour cela que la réhabilitation sur place a été préférée (coût de l'ordre de 1 millions d'euros).
- 28) Concernant les suites de l'avis du Commissaire enquêteur. Les éléments de réponse concernant l'étude agricole figurent à la question 16. Concernant des mesures supplémentaires pour le ressuyage de la partie sud de la plaine, soit les marais de la vallée des baux. Le canal d'Arles à Bouc et le canal de la vallée des Baux sont des canaux à fond plat, dont l'altimétrie est située en dessous du 0 m NGF. Dès lors le ressuyage gravitaire est difficile envisageable. Le ressuyage par pompage est difficilement justifiable économiquement pour les raisons évoquées à la question 16.
- 29) Concernant les questions posées à la fin de la partie G qui sont identiques à la contribution 2 de l'association Trébon Campagne, les éléments de réponse sont ceux apportés pour l'association Trébon Campagne à la question 13.A.8.
- 30) Concernant le tracé de la digue au sud de l'usine Fibre Excellence, les éléments de réponse figurent à la question 8 de la commission d'enquête
- 31) Concernant l'omission de surface perdue sur le champ d'expansion, nous confirmons qu'il n'y a pas d'erreur. Cette perte comprend la digue, l'espace inter-remblai et la surface comprise entre la digue au sud de l'usine et la partie privative de la digue actuelle au sud de l'usine. La surface totale est de 54 ha
- 32) Concernant la justification du tracé et de son adaptation en phase d'avant-projet, les éléments de réponses figurent pièce 5 annexe 3 page 356 et pièce 1 §.2.4.1.6 page 67
- 33) Concernant le financement de la digue au sud de l'usine Fibre Excellence. Cette dernière fait partie du système d'endiguement de la rive gauche. Elle est d'intérêt général et est donc intégrée dans le plan financement Plan Rhône.
- 34) Concernant le phasage des travaux, ce dernier figure à la question 13.A.4.
- 35) Concernant les questions en fin du point I), elles sont identiques à la contribution 1 de l'association Trebon campagne. Les éléments de réponse figurent à la question 13.A.8.
- 36) Concernant la répartition 50/50. Cette dernière est respectée et est sans rapport avec l'implantation des digues résistantes à la surverse en rive gauche et en rive droite. Ce n'est pas parce que la digue résistante à la surverse de la rive gauche est en amont de celle de la rive droite qu'elle déverse avant. Le déversoir de Boulbon est implanté en amont et pourtant il déverse bien avant les digues résistantes à la surverse projetées.
- 37) Que deviendra ce territoire, la Camargue, une fois totalement endigué et sans apport d'eau et de sédiments générés par les crues ? La Camargue est endiguée depuis le milieu du XIXème siècle. La sécurisation des digues ne modifie en rien ce point. L'apport de sédiments n'existe plus depuis le XIXème siècle et l'apport d'eau se fait de façon accidentel au gré des brèches.
- 38) Quel sera l'avenir de l'agriculture en Camargue ? Hors sujet par rapport à la demande d'autorisation
- 39) Quel sera l'impact de l'augmentation du niveau des mers ? L'impact de l'augmentation des mers a été pris en compte dans le dimensionnement des ouvrages (Cf. question n°2 de la commission d'enquête. L'augmentation du niveau des mers n'aura pas d'impact en amont d'Arles.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

07/12/17	SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite)
<b>REPONSE du SYMADREM (suite et fin)</b>	
<p>40) Comment seront gérées les remontées salines ? Hors sujet par rapport à la demande d'autorisation</p> <p>41) Que deviendra la biodiversité des écosystèmes fluviaux et lagunaires isolés ? Inchangé par rapport à la situation actuelle</p> <p>42) Comment évoluera le delta et le littoral dans le cadre d'une nouvelle réduction des apports de sédiments, alors que le changement climatique engendre une remontée du niveau de la mer (actuellement de plus de 3 mm/an) ? Inchangé par rapport à la situation actuelle</p> <p>La régression rapide du trait de côte actuellement constatée sera-t-elle accélérée ? Le trait de côte dépend essentiellement du transport solide du Petit Rhône et du Grand Rhône, La sécurisation des digues n'a aucun impact sur le transport solide du fleuve.</p> <p>43) Si oui, quelle en sera l'impact sur les villes du littoral ? Hors sujet par rapport à la demande d'autorisation</p> <p>44) De même jamais l'avenir des nouvelles ZEC entre Beaucaire-Tarascon et Arles n'a été abordé : Les ZEC n'ont pas d'existence réglementaire (Cf. question 13.A.8. contribution 2 question 4) Les plaines de Beaucaire et du Trébon sont actuellement des ZEC suivant la doctrine Rhône et le resteront après travaux.</p> <p>45) Quid des nouvelles zones inondables au nord d'Arles destinées à recevoir les débits du Rhône excédentaires ? Il n'y a pas de nouvelles zones inondables au nord d'Arles. Le niveau de protection de la plaine du Trébon sera augmenté avec les travaux (pièce 3 rubrique 0 et rubrique 8d)</p> <p>46) Quel sera leur développement économique dès lors que ces terres seront explicitement destinées à servir de Zone d'Expansion des Crues sans que jamais le terme ne soit employé dans le Plan Rhône ? Le développement économique des territoires dépend essentiellement des contraintes imposées dans les PPRI par l'Etat. Ces contraintes seront moins élevées après qualification RAR des systèmes. L'établissement de ces prescriptions relève de l'Etat.</p> <p>47) Et plus largement encore, quel sera l'impact social, culturel, touristique, environnemental et économique du Plan Rhône ? Autant de questions sont encore sans réponses.</p> <p>48) Comment entamer de tels travaux sans disposer de l'expertise globale et de l'approche pluridisciplinaire indispensables pour ce type de projet ? Pour mener ces opérations, le SYMADREM s'est fait encadrer par un collège d'experts d'IRSTEA et du CEREMA pour les aspects hydrauliques. Pour les aspects géomorphologiques par le CEREGE (M. PROVANSAL) et pour la sûreté des ouvrages hydrauliques d'experts de l'IRSTEA et d'EDF. L'expert de IRSTEA est Rémy Tourment, qui est président du comité technique relative aux digues au sein de la Commission Internationale des Grands Barrages (CIGB) et l'expert de EDF est Jean-Jacques FRY, qui expert en remblai à EDF et président du club européen au sein de la CIGB. Il est actuellement la référence internationale en matière d'érosion interne dans les remblais de barrage et de digues.</p> <p>Concernant l'augmentation du niveau de la mer. Elle a été prise en compte. Le réchauffement climatique est aujourd'hui perceptible sur les étiages (études agence de l'eau). En revanche sur les fréquences de crues, aujourd'hui aucune étude n'a montré qu'un changement était en cours sur le bassin du Rhône.</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p>1/ La (CE), consciente de la complexité du dossier soumis à enquête, a sollicité et obtenu un allongement de 10 jours de la durée de cette enquête, prévue initialement sur 30 jours.</p> <p>2/ Concernant l'ampleur des documents, l'enchaînement des procédures et leur complexité, la (CE) note qu'ils constituent sans conteste un frein à la compréhension du contexte du projet par les administrés. Pour autant, le découpage qui en résulte ne saurait constituer une entorse aux règles de droit et au Plan Rhône.</p> <p>3/ La (CE) considère que lors de l'élaboration du projet, toutes les données concernant les aléas et les impacts ont été prises en compte. C'est en particulier le cas pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la définition des bassins déversants situés en amont d'Arles ;</li> <li>- le choix de la variante retenue aux dépens de la solution de contournement d'Arles, ayant été opéré lors de la DUP ;</li> <li>- la protection de la Camargue Insulaire et de la Camargue Gardoise qui inclut un décorsetage du fleuve et la création de zones de déversement ;</li> <li>- les conséquences du réchauffement climatique ;</li> <li>- la prise en compte de la Durance ;</li> <li>- le respect de la réglementation ;</li> <li>- l'étude d'impact ;</li> <li>- la prise en compte des autres projets en cours et les impacts potentiels des travaux en cours, l'analyse des effets cumulés ;</li> <li>- l'impact des rejets de Fibres-Excellence, pour lesquels la (CE) émet une recommandation ;</li> </ul>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

07/12/17	SCEA Saint-Louis-Ollier-Emeric – Mas de Page – Quartier Saint-Gabriel - TARASCON (suite et fin))
<b>AVIS de la (CE) (suite et fin)</b>	
<p>1/ La (CE), consciente de la complexité du dossier soumis à enquête, a sollicité et obtenu un allongement de 10 jours de la durée de cette enquête, prévue initialement sur 30 jours.</p> <p>2/ Concernant l'ampleur des documents, l'enchaînement des procédures et leur complexité, la (CE) note qu'ils constituent sans conteste un frein à la compréhension du contexte du projet par les administrés. Pour autant, le découpage qui en résulte ne saurait constituer une entorse aux règles de droit et au Plan Rhône.</p> <p>3/ La (CE) considère que lors de l'élaboration du projet, toutes les données concernant les aléas et les impacts ont été prises en compte. C'est en particulier le cas pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la définition des bassins déversants situés en amont d'Arles ;</li> <li>- le choix de la variante retenue aux dépens de la solution de contournement d'Arles, ayant été opéré lors de la DUP ;</li> <li>- la protection de la Camargue Insulaire et de la Camargue Gardoise qui inclut un décorsetage du fleuve et la création de zones de déversement ;</li> <li>- les conséquences du réchauffement climatique ;</li> <li>- la prise en compte de la Durance ;</li> <li>- le respect de la réglementation ;</li> <li>- l'étude d'impact ;</li> <li>- la prise en compte des autres projets en cours et les impacts potentiels des travaux en cours, l'analyse des effets cumulés ;</li> <li>- l'impact des rejets de Fibres-Excellence, pour lesquels la (CE) émet une recommandation ;</li> <li>- la réutilisation des matériaux en remblai de digue et leur stockage provisoire pour lesquels la (CE) émet une recommandation ;</li> <li>- la compatibilité avec le SDAGE, pour lesquels la (CE) émet une recommandation ;</li> <li>- les surfaces soustraites par la réalisation du projet ;</li> <li>- les lignes d'eau modélisées qui ne traduisent pas de sur-inondation ;</li> <li>- la création de la lône qui répond à 2 objectifs : créer une surface de compensation hydraulique et un espace dévolu à la biodiversité ;</li> <li>- les ouvrages exploités par les associations syndicales ;</li> <li>- les volumes et hauteurs de déversement ;</li> <li>- les données d'entrée définies par la CNR et le SYMADREM qui ont été mises en commun au sein d'une commission paritaire sous l'autorité de l'Etat ;</li> <li>- l'accord-cadre signé en 2010 entre le SYMADREM et la CNR ;</li> <li>- les 2 décharges qui sont sans incidence sur la définition de la digue et pour lesquelles un tracé rectiligne a été retenu dans leur partie sud ;</li> <li>- la plaine du Trébon qui, concernant le ressuyage, verra sa situation améliorée ;</li> <li>- les propriétés agricoles pour lesquelles la réserve du commissaire-enquêteur de la DUP a été levée ;</li> <li>- le phasage des travaux ;</li> <li>- l'obturation temporaire des transparences ferroviaires, pour lesquels la (CE) émet une recommandation ;</li> <li>- la cohérence du projet qui prend en compte la solidarité rive droite-rive gauche et amont-aval ;</li> <li>- le maintien de la Camargue dans son état actuel où des déversements sont possibles ;</li> <li>- les apports de sédiments, les remontées salines, le trait de côte,</li> <li>- les ZEC de Boulbon et du Trébon ;</li> <li>- les documents officiels d'orientation et de développement (tels que le SDAGE...), à l'exception du PPRi ;</li> <li>- les compétences et la pluridisciplinarité des concepteurs du projet ;</li> </ul>	

**32 – Observation n° 13.Q.3 – M. IMBART CNR**

29/11/17	M. IMBART CNR
<p><i>La CNR est impactée sur les rives droite et gauche de ce projet de système d'endiguement, les sujets sont nombreux tels que rehausse des déversoirs de Boulbon et Comps, sites industriels de Beaucaire et de Tarascon, suppression des atterrissements de l'usine Fibre d'excellence. Nous sommes en contact permanent avec le SYMADREM au sujet de ce projet. Nous adressons un courrier au SYMADREM afin de répondre de la position de la CNR. Le projet ne devra pas créer de contraintes supplémentaires sur les ouvrages CNR et sur l'exploitation qui répond à ses missions d'intérêt général fixées par l'Etat.</i></p>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digue du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

29/11/17	M. IMBART CNR (suite et fin)
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
C'est noté.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) ne doute pas un seul instant que la CNR et SYMADREM ne se soient pas concertés sur ce projet sous l'autorité de l'Etat.	

**33 – Observation n° 13.Q.4 –**

08/12/17	
<i>Elargissement de la lône du Castelet : cette lône est à ce jour tout à fait conforme à son objet. D'une largeur d'environ cinq à sept mètres, fermée à l'embouchure du Rhône par une martillière, elle permet après inondations l'évacuation des eaux dans un laps de temps relativement court (2 à 3 jours en moyenne et 6 à 7 jours en cas de fortes entrées des eaux). Elle ralentit aussi, grâce à la martillière la montée du Rhône. Son élargissement risque d'annihiler son rôle de régulateur, tout au contraire, il aboutit au phénomène inverse, il accélère la montée des eaux et il en accroît la fréquence. Outre la disparition du vignoble, consacré à son élargissement il risque de condamner la culture de la vigne dans sa globalité. En effet, à ce jour la culture de la vigne s'accommode des rares montées du Rhône, principalement hivernale, de fréquentes inondations en périodes de croissance remettraient en cause sa culture.</i>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Cet élargissement permettra un ressuyage plus rapide. Il ne changera pas la dynamique de montée des eaux.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Le projet de digue répond à un objectif de protection accrue des centres urbains et n'aggrave pas la situation des espaces agricoles et naturels.	
<b>La (CE) recommande que la martillière située au débouché de la lône du Castelet dans le Rhône soit reconfigurée au nouveau profil pour continuer à jouer son rôle.</b>	

**34 – Observation n° 13.Q.5 –**

08/12/17	
<i>Gérant du GAEC MAS CREMA RCS Tarascon n° 351 898 382, apporte une étude hydrologique de Hydrosol en date du 17 octobre 2017 (ANNEXE n° 20) J'ai été inondé pendant une dizaine de jours en 2003 et à plusieurs reprises pour une pluviométrie plus importante, j'ai pu constater que le ressuyage était déficient. Je demande donc la création d'une conduite d'un diamètre de 600 mm sous la RD 570 suivant le plan joint à la page 12, au niveau de la parcelle ZV 34.</i>	
L'étude hydrologique d'Hydrosol contient 16 pages : elle figure en annexe au registre d'enquête et au présent rapport.	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Il n'est pas prévu de mesures supplémentaires par rapport à celles décrites dans le dossier.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Le projet n'a pas d'impact négatif particulier sur la propriété de M. MARTINEZ. Il ne saurait être rendu responsable d'une insuffisance du ressuyage.	

**35 – Observation n° 13.Q.6 –**

08/12/17	
<i>Le problème est celui de la protection des populations à l'égard du risque d'inondation. Le projet répond à cette question non pas en déversant les excès d'eau dans les parties les plus basses du delta du Rhône, zones de marais incultes souvent inférieures à 2 mètres d'altitude, mais au contraire en les protégeant par des digues millénaires. Cette eau excédentaire, qui trouvait en Camargue un exutoire naturel est envoyé par déversement dans des zones moins sensibles grâce à leur altitude de 3 à 7 mètres d'altitudes. Cela revient clairement à accentuer le risque dans les plaines en amont d'Arles. Quand l'eau provenant des déversoirs aura inondé la plaine du TREBON elle n'aura pas de sorties gravitaire. Faudra-t-il faire venir des pompes allemandes comme en 2003 ?</i>	
<i>La répartition 50 / 50 avec le Gard est purement politique, la plaine ouest est plus vaste et sans problème de ressuyage. Faute d'imagination, le Trébon est sacrifié et au passage Arles bénéficie de nouvelles zones constructibles en plein marais (exemple autour du centre Leclerc) et Fourques construit dans le lit du petit Rhône.</i>	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/17	[REDACTED]
<p>Il est nécessaire de revoir la copie, de faire un projet plus équitable ou de tirer des conséquences des choix faits par les collectivités. Il est incontestable qu'il y a des préjudices qui méritent d'être chiffrés et de se traduire par des indemnités et des dégrèvements fiscaux. Je vous prie d'agréer l'assurance de ma considération distinguée. Tarascon le 6 décembre 2017.</p>	
<p><b>REPONSE du SYMADREM</b></p>	
<p>Les éléments de réponse concernant la mobilisation de la Camargue figurent avec la question 13.A.14. Concernant le sacrifice de la plaine du Trébon : la plaine du Trébon aura un niveau de protection centennale vis-à-vis des crues du Rhône après travaux, ce que Paris n'a pas pour la Seine.</p>	
<p><b>AVIS de la (CE)</b></p>	
<p>La (CE) considère que la cohérence d'ensemble du plan Rhône de Lyon à la mer, y compris la Camargue Insulaire et la plaine du Trébon, en matière d'expansion de crue et de solidarité devant le risque, n'est pas contestable. Concernant le ressuyage de la plaine du Trébon en situation d'urgence, le SYMADREM prévoit que des pompes mobiles seront mises en place par le SDIS sur les plateformes construites à cet effet. La (CE) considère que la solidarité rive droite – rive gauche et amont – aval est effective.</p>	

### 36 – Observation n° 13.Q.7 – [REDACTED]

08/12/17	[REDACTED]
<p>[REDACTED] nombreuses parcelles sur la Commune de TARASCON, au lieu dit Le Grand Castellet (1826, 1 827, 1 838, 1 840, 1 841, 1 842, 1 1395, 1 1758, 1 1368, 1 1396, 1 1401, 1 1398, 1 1410, 1 1409, 1 822, 1 824, 1 823, 1 828, 1 1218, 1 859, 1 858, 1 860, 1 863, 1 864, 1 865, 1 866...).</p> <p>Cette propriété est très impactée par le projet de création de la digue à l'Ouest du remblai ferroviaire entre ARLES et TARASCON, sous maîtrise d'ouvrage du SYMADREM, et par les expropriations qu'il implique. Elle est surtout très inquiète quant aux conséquences du projet sur les parcelles restant sa propriété, et sur l'exploitation agricole et viticole reconnue qu'elles abritent. C'est la raison pour laquelle [REDACTED] vous demande de bien vouloir consigner dans le registre d'enquête les observations suivantes, concernant le dossier LOI SUR L'EAU pour lequel vous avez été désignés.</p> <p>1°) En premier lieu, l'indivision remarque que l'essentiel du projet du SYMADREM a été conçu en référence à deux crues de référence (pages 13 à 15 de la pièce n°1 du dossier d'enquête), celle de 1856 (période de retour 250 ans) et celle de 2003 (centennale). Or, s'agissant de la crue de 1856, s'il est mentionné l'existence de brèches dans les digues, avec une estimation du volume d'eau qui s'y est déversé, rien n'indique que le niveau d'eau maximal alors pris en référence au titre de la crue prend en compte le rôle alors joué par ces brèches, ou si au contraire le niveau maximum retenu est une extrapolation de ce que le volume d'eau aurait été s'il n'y avait pas eu les brèches. S'agissant de la crue de 2003, l'existence de brèches n'est pas mentionnée mais la même question se pose.</p> <p>2°) L'indivision dénonce ensuite et d'une manière générale le manque de lisibilité des documents présentés aux diverses enquêtes publiques concernant le projet de digue. Plus précisément, elle regrette le véritable « saucissonnage » du projet (deux déclarations d'utilité publique différente pour les deux rives, enquête parcellaire, dossier loi sur l'eau...) au terme duquel naturellement les personnes concernées n'ont pu disposer dès l'origine d'une information complète et formuler des observations en parfaite connaissance de cause. Pour meilleure illustration, il apparaît difficile de formuler une critique des caractéristiques techniques du projet au stade de la déclaration d'utilité publique (informations indispensables pour pouvoir exercer le bilan cout/avantage prôné par la jurisprudence administrative, voir par exemple : Conseil d'Etat, 28 mars 1997 ASSOCIATION CONTRE LE PROJET DE L'AUTOROUTE TRANSCHABLAISIENNE), alors que les informations nécessaires n'ont été communiquées<sup>1</sup> qu'au stade de l'enquête publique concernant le dossier LOI SUR L'EAU...</p> <p>Une même observation peut être formulée s'agissant de l'existence de deux dossiers de déclaration d'utilité publique différents selon la rive du Rhône concernée : l'impact des aménagements Rive Droite (les aménagements ont commencé) a-t-il été pris en compte pour l'élaboration du dossier de déclaration d'utilité publique des travaux concernant la Rive Gauche, et pour l'élaboration du présent dossier ?</p>	

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/17

[REDACTED] LE Grand Castel [REDACTED] TARASCON [REDACTED]

Autre exemple :

Il existe actuellement d'importants travaux dans la commune de FOURQUES (déplacement et reconstruction de digues en zone inondable dans le lit du Petit Rhône, cf. Pièce 3 EDD Rive Gauche P76)

Or, le dossier LOI SUR L'EAU soumis à enquête publique ne contient pas les détails et les plans de ces travaux alors qu'en période de crue, le petit Rhône passant à FOURQUES doit être capable d'accepter des milliers de mètres cubes qui ne pourront jamais passer par le « verrou d'Arles » (voir infra).

Plus encore, il ressort du dossier (Pièce 1 P 348 : Bilan des volumes soustraits ou additionnés à la zone d'expansion des crues) que les travaux entre BEAUCAIRE et FOURQUES qui sont en cours et vont se terminer prochainement entraînent une perte de 11Ha, alors qu'a priori aucune enquête loi sur l'eau n'a été faite au préalable de ces travaux... Leur impact est d'ailleurs insuffisamment décrit dans le présent dossier.

3°) L'objectif affiché du SYMADREM est de protéger ARLES d'un risque de débordement du RHONE, ainsi que la CAMARGUE, au détriment des propriétés en amont.

En Arles, le fleuve connaît un brusque rétrécissement de section qui constitue un véritable goulet d'étranglement, connu comme étant le « verrou d'Arles ». A ce point, le débit maximum acceptable est de 10 500 m<sup>3</sup>/s. Au-delà, le fleuve déborde et menace la ville et ses habitants.

Le SYMADREM considère par ailleurs que le Petit Rhône accepte en crue un débit de 1000 m<sup>3</sup>/s. Le débit critique du fleuve en amont de la diffluence est donc de 11 500 m<sup>3</sup>/s (crue centennale).

Afin de protéger Arles, le SYMADREM maître d'ouvrage du projet soumis à enquête a choisi de faire déborder le débit excédentaire en amont de la ville. Pour ce faire, deux digues résistantes à la surverse seront aménagées entre BEAUCAIRE-TARASCON et ARLES. Ces déversoirs permettent d'écrêter toute crue supérieure à la crue centennale.

Le dispositif de protection de la ville d'ARLES fonctionne ainsi en inondant les plaines situées de part et d'autre du fleuve entre BEAUCAIRE-TARASCON et ARLES. Ces zones géographiques deviennent de facto des Zones d'Expansion des Crues (ZEC).

[REDACTED] dénonce le fait qu'aucune solution alternative n'a été sérieusement étudiée.

En Camargue, le Plan Rhône prévoit de canaliser la totalité du Grand Rhône à l'aide de digues milléniales (ouvrages résistants à une crue de période de retour millénaire) et de confiner le Petit Rhône dans une configuration identique en aménageant trois déversoirs restreints (1% du tracé) actifs pour une crue centennale. Ce dispositif augmente radicalement le niveau de protection de la Camargue qui devient en très large partie non inondable.

depuis des milliers d'années la plus grande zone d'expansion de crue du Rhône. Il ne joue désormais plus son rôle d'évacuateur de crue.

Pour compenser ce fait aggravant, le SYMADREM propose de considérer les territoires situés au sud des villes de BEAUCAIRE et TARASCON comme de nouvelles zones d'expansions de crues. Dont acte...

Toutefois, jusqu'à aujourd'hui, il a été constaté que chaque crue du Rhône est accompagnée de brèches sur les digues en Camargue, ce qui a permis de sauver de nombreux territoires en amont. Or, il ressort du projet soumis à enquête que le projet va renforcer l'ensemble des digues en Camargue pour résister à des crues milléniales !

[REDACTED] dénonce fermement ce projet de renforcement des digues et de création de digues milléniales (les travaux ont déjà commencé...) car ils auront irrémédiablement pour effet d'aggraver la situation en amont, et donc à leur dépens.

4°) La répartition 50/50 rive droite/rive gauche :

Le dossier LOI SUR L'EAU mentionne en page 42-43 l'objectif suivant : « Assurer une répartition égale des débits déversés en rive gauche et rive droite du Rhône », puis en tant que mise en œuvre de cet objectif :

- « La solution retenue du linéaire du tronçon résistant à la surverse de 5 km a été retenue - Côte : Les tronçons de digue résistant à la surverse ont été calés de manière à éviter tout débordement jusqu'à la crue de décembre 2003 sans brèche augmenter de 5 à 10 cm et garantir une répartition 50/50 % des débits et volumes déversés en rive gauche et rive droite pour la crue de 1856 et la crue exceptionnelle. »

Or, il ressort de la Pièce 3 – EDD Rive gauche Cartographie - P61, et de la cartographie des digues déversantes rive droite et rive gauche que selon le projet, le Rhône déversera en premier sur la digue déversante rive gauche (limite en rouge) car elle est calée 2 km en amont de la digue déversante rive droite (limite en vert).

[REDACTED] dénonce donc le non-respect de l'objectif annoncé d'une répartition à hauteur de 50% entre les volumes déversés Rive Gauche et Rive Droite.

5°) Absence d'approche pluridisciplinaire et élargie de la problématique :

[REDACTED] considère que la gestion du risque inondation sur 520 km de fleuve ne peut se limiter à une analyse du rôle, des caractéristiques et de l'emplacement des digues.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/17

Elle est notamment contrainte de déplorer une absence d'approche pluridisciplinaire et en tout cas élargie du projet.

Ainsi, les questions ci-dessous restent sans réponse à la seule lecture du dossier LOI SUR L'EAU soumis à enquête:

- Que deviendra ce territoire, la Camargue, une fois totalement endigué et sans apport d'eau et de sédiments générés par les crues ?
- Quel sera l'avenir de l'agriculture en Camargue alors que la riziculture y est compromise à moyen terme en raison de la réduction du soutien de la PAC aux riziculteurs ?
- Quel sera l'impact de l'augmentation du niveau des mers ?
- Comment seront gérées les remontées salines ?
- Que deviendra la biodiversité des écosystèmes fluviaux et lagunaires isolés ?
- Comment évoluera le delta et le littoral dans le cadre d'une nouvelle réduction des apports de sédiments, alors que le changement climatique engendre une remontée du niveau de la mer (actuellement de plus de 3 mm/an) ?
- La régression rapide du trait de côte actuellement constatée sera-t-elle accélérée ?
- Si oui, quelle en sera l'impact sur les villes du littoral ?
- Plus largement encore, quel sera l'impact social, culturel, touristique, environnemental et économique du Plan Rhône ?
- De même jamais l'avenir des nouvelles ZEC entre BEAUCAIRE-TARASCON et ARLES n'a été abordé : Quid des nouvelles zones inondables au nord d'ARLES destinées à recevoir les débits du Rhône excédentaires ? Quel sera leur développement économique dès lors que ces terres seront explicitement destinées à servir de Zone d'Expansion des Crues sans que jamais le terme ne soit employé dans le Plan Rhône ?

6°) Critique du champ d'application spatial du projet :

L'aire d'étude est limitée au Ségonnal et au long des cours d'eau du Canal des Alpines et du Viguera (voir pièce 1 Dossier LOI SUR L'EAU P 209 Prédominance des activités agricoles).

L'aire d'étude immédiate prend en compte uniquement le côté des Ségonnaux et s'arrête le long de la voie ferrée.

*Il est pourtant impossible de présenter un projet durable et cohérent si tout l'environnement du projet n'est pas pris en compte dans l'étude.*

*A titre d'exemple, la nouvelle ZEC du Trébon (Pièce 3 EDD Rive Gauche P3) à plus de 5m NGF (voir 8m NGF sur l'amont) n'a pas été étudiée dans sa totalité.*

7°) Protection de l'usine FIBRE EXCELLENCE :

*Le projet a été élaboré sur la base d'un effectif retenu de 3 295 personnes Pièce 1 Dossier SUR LOI L'EAU P 213), et intègre à ce titre des ouvrages de protection lourds.*

*L'indivision souhaite que le SYMADREM puisse justifier de ces chiffres car à sa connaissance il y a tout au plus 150 personnes dans l'usine ... Est notamment prévue la construction d'une digue pour relier un rideau de palplanches à la digue submersible (tronçon N°8 sur la Pièce 3 EDD Rive Gauche P13).*

*Il semble alors exister une contradiction dans les pièces du dossier puisque dans les annexes p632, on retrouve un autre tracé de cette digue de raccordement qui semblerait suivre le chemin des Segonnaux.*

*L'indivision souhaite obtenir la justification du tracé de cette digue de raccordement. Cette justification est nécessaire car il semble que la nouvelle digue apportera une protection millénaire au... parc à bois (!) situé au Sud de l'usine, actuellement en zone inondable.*

*Se posent alors les questions suivantes :*

- Participation par l'usine Fibre Excellence au financement et à l'entretien de l'ouvrage ?
- Quelle est la surface du parc à bois au Sud de l'usine, et a-t-elle été prise en compte pour les mesures compensatoires
- Un tel ouvrage est-il véritablement pour assurer la protection d'un parc à bois ?

*souhaite attirer l'attention de la Commission d'Enquête sur l'insuffisance des explications apportées sur ces points par le dossier (pièce n°1 p 281).*

8°) Pollution de l'eau du Rhône :

*Il ressort du dossier (pièce 1 page 182, 186 et 187) qu'il existe dans les sédiments du Rhône des dépassements des taux admissibles pour plusieurs éléments tels que Cuivre, Zinc, Fluoranthène, Benzo(k) fluoranthène et PCB. Du fait de ces teneurs, il est exclu selon le dossier de restituer ces sédiments dans le Rhône, et il est prévu que les sédiments prélevés lors de la suppression de l'atterrissement au droit de l'usine Fibre Excellence ainsi que lors de la création de la lône soient être réutilisés pour constituer le corps de la digue du SYMADREM.*

*Le dossier ne répond alors pas aux interrogations légitimes suivantes :*

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/17

- quel est le risque d'un stockage de ces sédiments à l'air libre proche des habitations, d'une école primaire et d'exploitations agricoles ? Comment vont être collectées les eaux de ruissellement ?

9°) Mesures compensatoires retenues dans le projet suite à la création des digues dans le lit du Rhône (Pièce 1 P 345) :

Les Ségonnaux sont actuellement la Zone d'Expansion de Crue du Rhône entre Tarascon TARASCON et ARLES (à l'Est de la voie ferrée). A cette zone inondable vont être soustraites :

- La surface de la digue déversante du Symadrem sur tout le linéaire TARASCON ARLES avec une emprise au sol de 30 à 35m de large sur un linéaire de 7km (dont 5 km de digue déversante et 2km de digue résistante)

- La surface de l'espace inter remblai : entre la voie ferrée et la nouvelle digue, il est prévu entre 10 et 15m soit environ 8 Ha (pièce 1 P 279)

- En amont, la surface du parc à bois au sud de l'usine qui va être protégé par la nouvelle digue : Quelle surface fait cette zone du parc à bois ?

Pour compenser les niveaux d'eau, il va être réalisé dans ce projet: (pièce 1 P 306) :

- Réhausse déversoir Boubon et Comps

- Réhausse digue Aramon et des Marguilliers

- Elargissement du lit du Rhône en aval du barrage : - 450 000 m3

- Dragage dans le secteur Fibre Excellence : - 600 000 m3

- Création d'une lône en rive gauche » : - 570 000 m3 (Volume extrait de la pièce 5- Annexe p 634)

Or, les dragages prévus dans le lit du Rhône et la Lône vont forcément et naturellement au cours des années et des crues se combler. Le dossier ne comprend alors aucun programme sur le long terme pour l'entretien et la surveillance de ces sites.

10°) Description des travaux rive droite Pièce 5 - Annexe p 617 :

L'ensemble de ces travaux va entraîner la rehausse de la ligne d'eau si ces surfaces perdues ne sont pas correctement et judicieusement compensées. Or, si des actions importantes semblent prévues sur le Petit Rhône, en aval d'Arles, le dossier ne contient aucun descriptif précis ni aucun plan de ces travaux.

11°) La création de la nouvelle lône et l'élargissement de la lône du CASTELLET :

Une lône de faible largeur et de grande profondeur va être créé, à connecter à l'aval au Rhône et déconnectée à l'amont du fleuve (Pièce 2 - Etude d'avant-projet P219). Or, aucun élément du dossier ne permet de s'assurer du caractère compensatoire et surtout durable de cette mesure, et rien n'est prévu s'agissant de l'entretien de cette lône. Dans le même sens, à l'aval de cette nouvelle lône, la lône du CASTELET doit être élargie avant son embouchure au Rhône. Or, il n'existe dans le dossier aucun justificatif de la nécessité de ces travaux qui impactent directement l'indivision GALLEGO-POUGET.

Par ailleurs, sont prévus divers ouvrages hydrauliques sur la Lône du CASTELET :

- Si l'Ouvrage de la Lône du CASTELET sous la voie ferrée reste en fonction (Pièce 2 – Etude d'avant-projet P 150), il est prévu un nouvel ouvrage sous la nouvelle digue pour écouler la Lône du CASTELET ?

- Martillères de la Lône du Castelet au bord du Rhône: les martillères au bord du Rhône permettent d'éviter les inondations des terres des Ségonnaux pendant les petites crues, que va devenir cet ouvrage avec la création de la nouvelle lône ? Ils maintiendront le niveau actuel de protection de notre propriété ?

Or, rien n'est précisé concernant la gestion des ouvrages en cas d'alerte de crue et les décisions d'ouverture ou de fermeture de ces ouvrages (la nuit ou les weekends). Aucun détail n'est également fourni s'agissant des martillères existantes ou à créer.

12°) Mesures de ressuyage

Les mesures de ressuyage proposées dans ce dossier loi sur l'eau semblent être les mêmes que dans la dernière enquête DUP.

11°) La création de la nouvelle lône et l'élargissement de la lône du CASTELLET :

Une lône de faible largeur et de grande profondeur va être créé, à connecter à l'aval au Rhône et déconnectée à l'amont du fleuve (Pièce 2 - Etude d'avant-projet P219). Or, aucun élément du dossier ne permet de s'assurer du caractère compensatoire et surtout durable de cette mesure, et rien n'est prévu s'agissant de l'entretien de cette lône. Dans le même sens, à l'aval de cette nouvelle lône, la lône du CASTELET doit être élargie avant son embouchure au Rhône. Or, il n'existe dans le dossier aucun justificatif de la nécessité de ces travaux qui impactent directement l'indivision GALLEGO-POUGET.

Par ailleurs, sont prévus divers ouvrages hydrauliques sur la Lône du CASTELET :

- Si l'Ouvrage de la Lône du CASTELET sous la voie ferrée reste en fonction (Pièce 2 – Etude d'avant-projet P 150), il est prévu un nouvel ouvrage sous la nouvelle digue pour écouler la Lône du CASTELET ?

- Martillères de la Lône du Castelet au bord du Rhône: les martillères au bord du Rhône permettent d'éviter les inondations des terres des Ségonnaux pendant les petites crues, que va devenir cet ouvrage avec la création de la nouvelle lône ? Ils maintiendront le niveau actuel de protection de notre propriété ?

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/17

Or, rien n'est précisé concernant la gestion des ouvrages en cas d'alerte de crue et les décisions d'ouverture ou de fermeture de ces ouvrages (la nuit ou les weekends). Aucun détail n'est également fourni s'agissant des martillères existantes ou à créer.

12°) Mesures de ressuyage  
Les mesures de ressuyage proposées dans ce dossier loi sur l'eau semblent être les mêmes que dans la dernière enquête DUP. Or, dans ce cadre, le Commissaire Enquêteur a émis des réserves dans ses conclusions : « Prendre en compte l'importance des surfaces nettes prélevées par les ouvrages à l'agriculture soit 100 Ha environ, et le besoin de restructuration hydraulique pour le ressuyage de sur-verse, aggravant de la situation d'inondation actuelle de la plaine »

Aucune amélioration ne semble avoir été apportée.

Par ailleurs, lors des grandes crues du Rhône, l'eau va se déverser par-dessus la digue déversante du SYMADREM, inonder le casier des Alpines, pour ensuite venir inonder la Plaine du Trébon et finir dans les Marais d'ARLES et enfin les Marais des Baux. Aucun élément du dossier ne permet de savoir comment en période de décrue l'eau va repartir vers le Rhône.

Il faut en effet savoir qu'en 2003, il a fallu l'intervention des pompes venues de Hollande et d'Allemagne durant des semaines entières afin d'assécher toute la plaine.

Aucun présent cas, rien ne permet de savoir si des stations de pompage sont prévues et il n'existe notamment aucun plan de localisation ni aucun descriptif de ces pompes.

13°) Méthode de calcul des niveaux d'eau :

Il se pose enfin la question de savoir si le réchauffement climatique a été pris en compte dans les calculs de niveau d'eau. Il est en effet évident que si le niveau de la mer augmente chaque année, l'écoulement du Rhône en temps de crue en sera perturbé, et rien n'indique que le volume retenu en tant que crue milléniale n'aura pas en réalité un retour plus fréquent.

Sur la base de toutes ces observations, que vous voudrez bien consigner dans le registre d'enquête, L'indivision POUGET-GALLEGO vous demande de bien vouloir émettre un avis défavorable au dossier d'enquête qui vous est soumis.

2 photos sont annexées au présent questionnaire (**ANNEXE n° 21**)

#### REPONSE du SYMADREM

Les questions posées sont pour la plupart identiques à celles posées [redacted]. Les éléments de réponse figurent aux questions : 13.A.8 ; 13.A.11 ; 13.A.14 et 13.Q.2

#### AVIS de la (CE)

→ la réserve du commissaire-enquêteur de la DUP a été prise en compte dans l'étude confiée à la Chambre d'Agriculture.

→ le ressuyage de la plaine est amélioré par des aménagements qui n'existaient pas en 2003 : siphon sous le canal des Alpines Septentrionales et fossé de collecte *ouest-est* conduisant vers le canal de la Vidange ;

→ concernant le ressuyage de la plaine du Trébon en situation d'urgence, le SYMADREM prévoit que des pompes mobiles seront mises en place par le SDIS sur les plateformes construites à cet effet ;

→ la (CE) estime que le réchauffement climatique a été pris en compte : les données d'entrée de modélisation des crues tiennent compte d'une montée des eaux marines de 40 cm d'ici à 20150.

#### 37 – Observation n° 13.Q.8 - [redacted]

08/12/17

[redacted] a déposé un dossier de 25 pages pour l'association « les sacrifiés du plan Rhône », et personnellement un dossier de 48 pages. (ces documents sont annexés au présent questionnaire et au registre d'enquête) (**ANNEXE n° 22**)

PS : Un recours contentieux contre le PPRI a été initié ainsi qu'un recours gracieux contre le PLU, l'ensemble avec les aménagements caractérisant une servitude de sur-inondation.

Le SYMADREM, n'est ni l'Etat, ni une collectivité territoriale. Il n'est pas compétent pour porter un tel projet.

Vous trouverez ci-joint le questionnaire amendé avec la précision suivante : les aménagements renvoient plusieurs dizaines de millions de mètres cubes d'eau et le PPRI, lui, prend pour hypothèse que les digues doivent être considérées comme transparentes pour apprécier le risque inondation et instaurer des interdictions de construire.

Mécaniquement les propriétés sont plus exposées au risque inondation et donc moins constructibles au regard du PPRI si là où il y avait 1 Mm3, il y en aura désormais 23,7 Mm3 (hypothèse débit 12.500) et là où 13 Mm3 étaient déversés en rive gauche il y en aura 107 Mm3 (débit 14.160 m3/s).

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digues du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/17

Je vous joins un comparatif entre le régime indemnitaire d'un PPRI et d'une servitude de sur-inondation; leurs régimes sont radicalement opposés puisque si le PPRI a pour objet de préserver contre un risque naturel, en revanche, un dispositif indemnitaire s'applique lorsque ce sont des aménagements qui aggravent le risque inondation.

Les autres questions telles que la qualité du ressuyage, les mesures de compensation ou d'annulation, sont secondaires et ne viennent qu'au stade de la question de savoir s'il y a, ou non, indemnisation et si oui pour déterminer son ampleur.

**Thème : L'enquête publique ne permet pas de saisir la différence entre la situation actuelle des Tarasconnais et celle qui résultera des aménagements. Les paramètres de comparaison (initial vs futur) ne permettent pas de saisir que les aménagements traduisent un bouleversement de la doctrine de protection contre le risque inondation qui fut instaurée après la crue de 1856. (pages 1 à 13)**

Pour la présentation de l'avantage des travaux d'aménagement, pour quelle raison avez-vous comparé « état initial » avec « l'état final » et non pas « l'état actuel » avec « l'état final » alors que depuis 160 ans, « l'état actuel » est le contexte qui a incité des familles et des entreprises à s'installer sur Tarascon dans le prolongement de la lettre de Plombières ? L'« état initial » n'est-il pas une fausse représentation aggravante de la réalité pour le territoire de Tarascon jusqu'ici censé être, selon le cahier des charges des aménagements du XIXème siècle, la zone la mieux protégée de la rive gauche contre le risque inondation, et ce en vue d'obtenir plus facilement les autorisations préfectorales nécessaires et l'assentiment des populations ? Merci de répondre uniquement du point de vue de Tarascon, et uniquement Tarascon, hors prise en considération d'une approche globalisante à l'échelle du Delta.

**Thème : L'état initial intègre le renforcement des digues fusibles (notamment digue des Marguilliers) qui font pourtant l'objet des travaux soumis à enquête publique (pages 14 à 16).**

Le volet « renforcement » de digues actuellement fusibles (digue des Marguilliers par exemple) est un des objets des travaux mis à enquête publique. Outre que la comparaison entre « état initial » et « état final » est la présentation de deux états théoriques, la présentation au public n'est-elle pas viciée puisque cela revient à retenir, comme point de départ pour procéder à la comparaison, une situation qui n'est concevable (l'« état initial ») qu'en cas d'obtention d'une autorisation préfectorale à l'issue de la présente enquête publique.

**Thème : Les aménagements visent à créer un déversoir de sécurité au sud de Tarascon (pages 26 à 34)**

Confirmez-vous qu'en l'état actuel un endiguement sécurisé de la Camargue Insulaire, de la Camargue Gardoise, couplé avec le standard exigé de protection de la Ville d'Arles, est un objectif qui ne peut être atteint qu'en créant un déversoir de sécurité dans la plaine sud de Tarascon ? Les aménagements mis enquête publique ont-ils pour objet la création de ce déversoir de sécurité cité dans le CCTP de l'étude de calage ?

**Thème : Renvoi des eaux excédentaires sur Tarascon (pages 17 à 19)**

Confirmez-vous que le renforcement et le rehaussement des digues rives droite, dont certains présentement mis en enquête publique tel que le rehaussement de la digue des Marguilliers à Beaucaire, organisent le renvoi de plusieurs dizaines de millions de mètres cubes de la rive droite vers la rive gauche ? Confirmez-vous que la digue ouest sera conçue pour résister à cet afflux supplémentaire des eaux par rapport à la configuration initiale ?

La mise en transparence du remblai ferroviaire est-elle liée à la future charge hydraulique qui découlera de ce renvoi des eaux sur Tarascon ? Avez-vous tenu compte de l'impact négatif du renvoi des eaux sur Tarascon qui se répercute sur le PPRI de Tarascon lequel considère les digues comme étant transparentes pour apprécier le risque inondation ? Un volet indemnitaire est-il prévu ?

**Thème : la non prise en compte de l'impact des aménagements pour les Tarasconnais dans le bilan coût/avantage des aménagements (pages 20 à 25)**

Pour quelle raison le statut des Tarasconnais hérité de Napoléon III n'a pas été pris en considération dans le bilan coût/avantage ? Comment le SYMADREM s'est-il coordonné avec les services de la DDTM lors de l'élaboration du PPRI de Tarascon ainsi qu'avec ceux de la commune de Tarascon lors de l'élaboration du PLU ? L'Etat a-t-il été associé, et si oui comment, à l'élaboration des différentes versions du rapport phase 3 de l'étude de calage ? Pouvez-vous nous expliquer la différence de définition de l'état initial figurant les versions d'octobre et de décembre 2008 ? Quelle a été la logique du séquençement des opérations entre l'instauration du PPRI, du PLU et des aménagements du SYMADREM ?

**Thème : les courbes de tarage ne sont pas valables à partir d'un débit de 11 500 m3/s (pages 25 à 26)**

Au regard du principe de précaution, compte tenu de son incidence de l'altimétrie des digues et donc sur l'identification du risque inondation cartographié, n'est-il pas souhaitable de reprendre les courbes de tarage et d'identifier les conséquences des aménagements avec des modélisations correctes ?

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/17

**Thème : Le déversoir de sécurité créé supprime la zone d'expansion des crues initialement prévue pour Tarascon en cas de rupture des ouvrages de protection du nord de la ville (pages 30 à 32)**

Le principe de précaution ne commande-t-il pas de préserver ce bassin de sécurité qui protège 15.000 habitants ? La documentation de l'enquête publique n'aurait-elle pas dû informer de cette incidence et n'aurait-elle pas dû être intégrée dans le bilan coût/avantage des aménagements ?

**Thème : L'exagération des paramètres de la crue estampillée « crue de 1856 » (pages 34 à 38)**

Le SYMADREM n'a-t-il pas donné une fausse apparence à la réalité en présentant comme étant la crue de 1856, une crue qui n'est qu'une crue de laboratoire reposant sur des circonstances aggravante par rapport à la réalité vrai ?

**Thème : servitude de sur-inondation L211-12 C. environnement (pages 39 à 40)**

Pour quelle raison une servitude de sur-inondation n'a-t-elle pas été instaurée puisque de l'eau est stockée pour réduire le risque inondation en Arles ? Qui a fixé les paramètres de la mise en protection de la Ville d'Arles (revanche et débit acceptable) lors de l'élaboration de l'étude de calage ? Des membres dirigeants du SYMADREM sont-ils, directement ou par l'intermédiaire de sociétés, propriétaires de terrains en Arles redevant dont la réglementation d'urbanisme à vocation à être moins contraignante post-aménagement ? Des dirigeants du SYMADREM ont-ils des intérêts politiques personnels ou d'autre nature ? Si oui, pouvez-vous communiquer la liste ainsi que la copie des procès-verbaux des organes décisionnaires (comité syndical et assemblées générales) ayant statué sur la conception du Plan Rhône, l'étude de calage, les aménagements et les options prises avec indication du sens des votes émis – les documents ont vocation à être joints au dossier des commissaires enquêteurs ?

**Thème : L'enquête publique ne permet pas de saisir la différence entre la situation actuelle des Tarasconnais et celle qui résultera des aménagements. Les paramètres de comparaison (initial vs futur) ne permettent pas de saisir que les aménagements traduisent un bouleversement de la doctrine de protection contre le risque inondation qui fut instaurée après la crue de 1856 (pages 1 à 13).**

« Etat actuel » : Lettre de Plombières 19 juillet 1856, cahier des charges de la protection contre le risque inondation depuis 160 ans reposant sur la digue de la Montagnette, clef de voute du système de protection, entouré de digues fusibles (notamment en Camargue) **prévues** pour céder en cas de forte crue pour soulager la digue de la Montagnette. Réalité physique ayant incité depuis 150 ans familles et entreprises à s'installer sur Tarascon et non pas en Camargue insulaire ou gardoise.

« Etat initial » : état théorique – Etat actuel mais dans lequel les digues fusibles ont été substituées par des digues résistantes à la crue (on parle de système d'endiguement sécurisé, page 56 – Pièce 3 – Rapport).

« Etat final » : état théorique – Etat initial avec rehaussement des digues rive droite pour une crue millénaire et réduction de la protection ouest de la plaine de Tarascon (remblai RFF).

**Question :**

Pour la présentation de l'avantage des travaux d'aménagement, pour quelle raison avez-vous comparé « état initial » avec « l'état final » et non pas « l'état actuel » avec « l'état final » alors que depuis 160 ans, « l'état actuel » est le contexte qui a incité des familles et des entreprises à s'installer sur Tarascon dans le prolongement de la lettre de Plombières ?

**Question :**

L'« état initial » n'est-il pas une fausse représentation aggravante de la réalité pour le territoire de Tarascon jusqu'ici censé être, selon le cahier des charges des aménagements du XIX<sup>ème</sup> siècle, la zone la mieux protégée de la rive gauche contre le risque inondation, et ce en vue d'obtenir plus facilement les autorisations préfectorales nécessaires et l'assentiment des populations ? Merci de répondre uniquement du point de vue de Tarascon, et uniquement Tarascon, hors prise en considération d'une approche globalisante à l'échelle du Delta.

**Thème : L'état initial intègre le renforcement des digues fusibles (notamment digue des Marguilliers) qui font pourtant l'objet des travaux soumis à enquête publique (pages 14 à 16).**

Objet des aménagements mis à enquête publique : Renforcement et rehaussement des digues fusibles et réduction de la protection ouest de Tarascon.

Paramètre de l'état initial : Les digues sont supposées former un système d'endiguement sécurisé alors que dans l'état actuel il s'agit d'un système d'endiguement non sécurisé :

« On entend par système d'endiguement sécurisé, un système construit suivant les règles de l'art actuelles et par un système non sécurisé un système non conforme aux règles de l'art actuelles mais qui a très bien pu être construit suivant les règles de l'art en vigueur au moment de sa construction. C'est le cas des digues d'origine du Delta du Rhône, dont la conception a été assurée par les ingénieurs des ponts et chaussées (page 56, Pièce 3, EDD Rive Gauche Rapport) ».

Le passage d'un système d'endiguement non sécurisé à un système d'endiguement sécurisé est l'objet même de l'enquête publique puisqu'il implique un rehaussement du niveau de sûreté et du niveau de protection des digues de la rive droite.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/17

**Question :** Le volet « renforcement » de digues actuellement fusibles (digue des Marguilliers par exemple) est un des objets des travaux mis à enquête publique. Outre que la comparaison entre « état initial » et « état final » est la présentation de deux états théoriques, la présentation au public n'est-elle pas viciée puisque cela revient à retenir, comme point de départ pour procéder à la comparaison, une situation qui n'est concevable (l'« état initial ») qu'en cas d'obtention d'une autorisation préfectorale à l'issue de la présente enquête publique.

Thème : Les aménagements visent à créer un déversoir de sécurité au sud de Tarascon (pages 26 à 34)

Extrait du CCTP de l'étude de calage cité par le préfet : « En l'état actuel, compte tenu de l'absence de déversoir de sécurité, l'aléa de rupture par surverse est inévitable dès le dépassement du niveau de protection pour les digues en terre et très fort pour les ouvrages. Avant surverse, en l'état actuel des digues, l'aléa de rupture des digues est également fort aussi bien sur les ouvrages en terre que sur les quais d'Arles. »

Rencontre DDTM et Mairie de Tarascon le 9 décembre 2008 : Dans le compte rendu de réunion est évoquée la création d'un déversoir de sécurité entre Arles et Tarascon.

Objectifs de l'étude de calage (rapport phase 1 – décembre 2007) : Déterminer pour les différents scénarios d'aménagements, les ouvertures nécessaires pour assurer la « transparence » du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles pour le débit de débordement en rive gauche, correspondant à la crue exceptionnelle du Rhône.

**Question :** Confirmez-vous qu'en l'état actuel un endiguement sécurisé de la Camargue Insulaire, de la Camargue Gardoise, couplé avec le standard exigé de protection de la Ville d'Arles, est un objectif qui ne peut être atteint qu'en créant un déversoir de sécurité dans la plaine sud de Tarascon ?

**Question :** Les aménagements mis enquête publique ont-ils pour objet la création de ce déversoir de sécurité cité dans le CCTP de l'étude de calage ?

**Thème : Renvoi des eaux excédentaires sur Tarascon (pages 17 à 19)**

Objectifs de l'étude de calage (rapport phase 1 – décembre 2007) :

- Déterminer pour les différents scénarios d'aménagements, les hydrogrammes de déversement en rives gauche et droite, qui permettront de modéliser (hors étude) la propagation des crues débordantes dans le lit majeur protégé (ou lit majeur non actif) ;

- Déterminer pour les différents scénarios d'aménagements, les hydrogrammes en amont respectivement du Petit Rhône et du Grand Rhône, qui serviront de données d'entrée aux études de calage prévues sur le Petit Rhône PK 285 et le Grand Rhône PK 287 (hors étude)

Répartition 50/50 rives gauche et droite :

Rapport phase 3 « état initial » (configuration actuelle avec endiguement sécurisé) : 12.500 m<sup>3</sup>/s (crue de référence)

Volume déversé rive gauche : 1 million de mètre cube (Mm<sup>3</sup>)

14.160 m<sup>3</sup>/s (crue exceptionnelle) Volume déversé rive gauche : 13 de Mm<sup>3</sup>

Rapport phase 4 « scénario d'aménagement – impact hydraulique » (après renforcement & rehaussement digues rive droite) :

12.500 m<sup>3</sup>/s (crue de référence) – Volume déversé rive gauche : 23,7 de Mm<sup>3</sup>

14.160 m<sup>3</sup>/s (crue exceptionnelle) – Volume déversé rive gauche : 107 de Mm<sup>3</sup>

	Crue de référence (12.500 m <sup>3</sup> /s)			Crue exceptionnelle (14.160 m <sup>3</sup> /s)		
	Initial	Projet	Aggravation	Initial	Projet	Aggravation
Débit déversé (m <sup>3</sup> /s)	20	350	+330 m <sup>3</sup> /s	170	1070	+900 m <sup>3</sup> /s
Volume déversé (Mm <sup>3</sup> )	1	23,7	+22,7 Mm <sup>3</sup>	13	107,2	+94,2 Mm <sup>3</sup>

Extrait du PPRI de Tarascon (appréciation du risque inondation comme s'il n'y avait pas de risque inondation) : PPRI approuvé le 9 février 2017

« Conformément à la doctrine nationale de prévention du risque d'inondation, la zone inondable est définie par les espaces qui seraient mobilisés en cas de dysfonctionnement des ouvrages de protection, soit par rupture de digue (brèche), soit par transparence. Dans les deux cas, l'envahissement par les eaux des terrains en arrière des digues est alors rapide et peut s'étendre sur les espaces qui seraient inondés en l'absence de digues. » (rapport de présentation PPRI, p15)

Le PPRI tient compte des aménagements du SYMADREM. Le PPRI considère aussi les digues comme étant transparentes pour apprécier le risque inondation. Les aménagements renvoient plusieurs dizaines de millions de mètres cubes sur Tarascon. Plus le risque inondation est important, plus fortes sont les contraintes réglementaires imposées aux propriétaires par le PPRI.

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/17

Les aménagements du SYMADREM sont à l'origine de contraintes réglementaires imposées aux propriétaires par le PPRI de Tarascon.

Extrait du PPRI de Tarascon (renvoi des eaux excédentaires sur Tarascon) : « Sur le fond, les partenaires du Plan Rhône ont d'abord défini le flux maximum admissible de 12 000 m<sup>3</sup>/s au droit du « verrou » d'Arles, juste à la défluence du Rhône et du Petit Rhône, entre Arles et Fourques.

Les flux excédentaires se traitent de la manière suivante :

- En amont, avec une surverse dans la plaine agricole de Vallabrègues/Saint-Pierre de Mézoargues/Boulbon, jouant le rôle de champ d'expansion des crues, en portant une attention particulière au ressuyage ;
- A l'est et au sud de Tarascon, avec une surverse, à travers le remblai RFF (au sud) et le canal des Alpines (à l'est), en portant une attention particulière au ressuyage, notamment des secteurs au nord du canal des Alpines ; »

**Question :** Confirmez-vous que le renforcement et le rehaussement des digues rive droite, dont certains présentement mis en enquête publique tel que le rehaussement de la digue des Marguilliers à Beaucaire, organisent le renvoi de plusieurs dizaines de millions de mètres cubes de la rive droite vers la rive gauche ?

**Question :** Confirmez-vous que la digue ouest sera conçue pour résister à cet afflux supplémentaire des eaux par rapport à la configuration initiale ?

**Question :** La mise en transparence du remblai ferroviaire est-elle liée à la future charge hydraulique qui découlera de ce renvoi des eaux sur Tarascon ?

**Question :** Avez-vous tenu compte de l'impact négatif du renvoi des eaux sur Tarascon qui se répercute sur le PPRI de Tarascon lequel considère les digues comme étant transparentes pour apprécier le risque inondation ? Un volet indemnitaire est-il prévu ?

**Thème : la non prise en compte de l'impact des aménagements pour les Tarasconnais dans le bilan coût/avantage des aménagements (pages 20 à 25)**

Renvoi des eaux sur Tarascon et le PPRI considère les digues comme étant transparentes pour apprécier le risque inondation et réglementer les droits à construire :

« Conformément à la doctrine nationale de prévention du risque d'inondation, la zone inondable est définie par les espaces qui seraient mobilisés en cas de dysfonctionnement des ouvrages de protection, soit par rupture de digue (brèche), soit par transparence. Dans les deux cas, l'envahissement par les eaux des terrains en arrière des digues est alors rapide et peut s'étendre sur les espaces qui seraient inondés en l'absence de digues. » (rapport de présentation PPRI, p15)

Le PPRI tient compte des aménagements du SYMADREM. Le PPRI considère aussi les digues comme étant transparentes pour apprécier le risque inondation. Les aménagements renvoient plusieurs dizaines de millions de mètres cubes sur Tarascon. Plus le risque inondation est important, plus fortes sont les contraintes réglementaires imposées aux propriétaires par le PPRI. Les aménagements du SYMADREM sont à l'origine de contraintes réglementaires imposées aux propriétaires par le PPRI de Tarascon.

PPRI et PLU de Tarascon : Intègrent les conséquences hydrauliques des aménagements mis à enquête publique.

Perte de valeur du foncier : 10 à 50 % (v simulateur. [www.lessacrifiésduplanrhône.fr](http://www.lessacrifiésduplanrhône.fr)).

Contrainte PPRI : Frais de mise en sécurité à la charge des propriétaires, droit de perquisition permanent chez les particuliers, code des assurances, mise en danger délibérée de la vie d'autrui en cas de non-respect des prescriptions du PPRI.

Calendrier : 27 octobre 2008 le PPRI est prescrit sur Tarascon – Sur les paramètres de la modélisation de l'état initial, la version d'octobre 2008 du rapport phase 3 ne mentionne pas la prise en compte du remblai ferroviaire, contrairement à la version définitive de ce rapport de décembre 2008 :

« En ce qui concerne le remblai ferroviaire Tarascon/Arles, l'obstacle hydraulique constitué par la couche de ballast, a été considérée comme faisant partie intégrante de la protection. »

Parmi les études de référence du PPRI (anticipé et définitif de Tarascon) l'Etat ne produit pas la version finale du rapport, phase 3, mais celle du mois d'octobre 2008.

9 décembre 2008 : réunion des services de la DDTM avec les élus de Tarascon ; est ici évoqué le principe d'un déversoir entre Tarascon et Arles.

22 février 2012 le PPRI anticipé de Tarascon est approuvé.

16 mai 2016 déclaration d'utilité publique pour les aménagements.

9 février 2017 PPRI définitif Tarascon (intègre les aménagements non encore autorisés puisque faisant l'objet de l'enquête publique).

20 septembre 2017 approbation du PLU de Tarascon (intègre le PPRI et donc les conséquences des aménagements).

30 octobre au 8 décembre 2017 : enquête publique en vue de l'autorisation préfectorale pour réaliser les aménagements

#### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

08/12/17

**Thème : les courbes de tarage ne sont pas valables à partir d'un débit de 11500 m3/s (pages 25 à 26)**

Les courbes de tarages déterminent l'altimétrie des ouvrages de protection contre le risque inondation : Page 1002 annexe 5 – Avis autorité environnementale ; les courbes de tarage sont fausses au-delà de 11.500 m3/s. L'altimétrie des digues conditionne les PPRI, les droits à construire et la sécurité des personnes. Les hauteurs des digues seraient insuffisantes, cela a une incidence directe sur le niveau de remplissage du déversoir de sécurité créé sur Tarascon et son fonctionnement.

Les cartes modélisant le risque inondation sont donc construites à partir de paramètres reconnus comme étant faux par l'autorité environnementale.

Au regard du principe de précaution, compte tenu de son incidence de l'altimétrie des digues et donc sur l'identification du risque inondation cartographié, n'est-il pas souhaitable de reprendre les courbes de tarage et d'identifier les conséquences des aménagements avec des modélisations correctes ?

**Thème : Le déversoir de sécurité créé supprime la zone d'expansion des crues initialement prévue pour Tarascon en cas de rupture des ouvrages de protection du nord de la ville (pages 30 à 32)**

Histoire – 1856 : En 1856 Tarascon était par endroit sous plus de 5 mètres d'eau. Le sud de Tarascon a été conçu pour être le champ d'expansion des crues et permettre la libération de la Ville.

POS de Tarascon : Le POS de Tarascon réservait à l'agriculture la zone dédiée au bassin d'expansion en cas de rupture de la digue de la Montagnette.

Exemple 2003 : Lors de la rupture des trémies, le dispositif a parfaitement fonctionné puisque les eaux se sont écoulées dans la plaine sud, préservant la zone urbaine de toute inondation.

Réduction de la hauteur de la protection ouest de Tarascon : La digue ouest serait plus basse d'1,8 mètre + les rails que le remblai ferroviaire permettant ainsi l'inondation de la plaine de Tarascon (puisque le remblai est mis en transparence v. croquis p.29).

Le remblai ferroviaire est une protection reconnue comme fiable par un arrêté préfectoral du 23 août 1996 « PIG » : Le remblai ferroviaire, de par sa fonction et son altimétrie, a conduit le préfet à mettre en demeure les maires de modifier leur POS. Tarascon a modifié le sien en 2001 (V. atlas départemental page 33 de la note).

Extrait avis de l'autorité de l'environnement : « La transparence hydraulique sera conférée à l'aménagement par l'ouverture de dix ouvrages de sous-verse pour une capacité de débit de plus de 1 000 m3/s, sans risque de dégradation du remblai ferroviaire. Les crues supérieures à la crue centennale se déverseront ainsi dans la plaine du Trébon qui sera mobilisée comme zone d'expansion des crues ».

Suppression du bassin de sécurité de Tarascon : Le bassin de sécurité de Tarascon se remplira dès un débit de 11.500 m3/s. Le sud sera déjà rempli d'eau et en cas de rupture des ouvrages nord, les eaux ne pourront plus s'écouler au sud, emprisonnant la ville. (v. p 30 de la note).

Annulation des permis de construire : L'Etat conteste désormais la légalité de permis de construire délivrés sur Tarascon au visa de R111-2 du code de l'urbanisme au motif que le casier hydraulique est réduit à peau de chagrin compte tenu de la suppression du bassin de sécurité pour les Tarasconnais, suppression qui est intégrée dans l'analyse du risque inondation par le PPRI et impacte négativement les droits à construire.

**Question :** Le principe de précaution ne commande-t-il pas de préserver ce bassin de sécurité qui protège 15.000 habitants ?

**Question :** La documentation de l'enquête publique n'aurait-elle pas dû informer de cette incidence et n'aurait-elle pas dû être intégrée dans le bilan coût/avantage des aménagements ?

**Thème : L'exagération des paramètres de la crue estampillée « crue de 1856 » (pages 34 à 38)**

Absence de connaissance de la crue de 1856 : La crue de 1856 n'a pas été mesurée (voir Autorité environnementale, Annexe 5 - page 1002). Rapport de phase 1 de l'étude de calage « Très peu d'informations sont disponibles pour la crue de mai 1856, du fait de son ancienneté ».

Autorité environnementale : « La crue de 2003, de probabilité centennale, correspond à la cote maximale relevée historiquement ». 1856 est présentée comme étant une simple « estimation » au même titre que la crue de 1940.

Le débit : axe ordonnée de l'hydrogramme du SYMADREM (Pièce 1 – page 13) :

Dans l'étude de danger produite pour le PPRI de Tarascon, le SYMADREM renseigne par un « ? » la durée du pic de crue (débit supérieur à 6 000 m3/s). La DIREN, pour ses monographies, retient une durée de pic de crue de 119 heures (5 jours) (v. étude de référence EGIS PPRI Tarascon, page 5). L'hydrogramme du SYMADREM retient lui 16 jours.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/17					
	<b>Crue</b>	<b>Période de retour</b>	<b>Débit max (m<sup>3</sup>/s)</b>	<b>Durée du pic de crue (Q&gt;8300m<sup>3</sup>/s)</b>	<b>Volume du corps de crue (volume pour Q&gt;8300m<sup>3</sup>/s)</b>
	1856		12500	119 h	1250Mm <sup>3</sup>

Aggravation d'un risque inondation : l'hydrogramme utilisé par le SYMADREM n'est pas la crue de 1856 puisque de toute façon celle-ci n'est pas connue. L'hydrogramme utilisé par le SYMADREM présente fortement aggravante du risque inondation, que ce soit tant en terme de débit que de durée de crue. Cette situation a se répercute sur le PPRI de Tarascon et impacte les droits à construire, caractérisant une violation du droit de propriété qui, selon la jurisprudence française et européenne, ne peut être règlementé que sous réserve de justification objective.

**Question :** Le SYMADREM n'a-t-il pas donné une fausse apparence à la réalité en présentant comme étant la crue de 1856, une crue qui n'est qu'une crue de laboratoire reposant sur des circonstances aggravante par rapport à la réalité vrai ?

**Thème : servitude de sur-inondation L.211-12 C. environnement (pages 39 à 40)**

PPRI d'Arles : Fourchon, Trinquetaille, quartiers nord redeviennent constructibles selon le PPRI d'Arles une fois les aménagements achevés.

Réduction des hauteurs d'eau : Réduction de 4 mètres à Fourchon, Centre-ville et quartiers nord (voir note les sacrifiés du plan Rhône)

Conclusions commissaire enquêteur DUP : Dans ses conclusions il considérait être en présence d'une servitude de sur-inondation de fait en visant L.211-12 du code de l'environnement. Ressuyage ou non, à partir du moment où on entre dans le champ d'application du texte, ce dernier s'applique, la discussion se porte éventuellement sur la caractérisation ou non d'un préjudice et l'ampleur des indemnisations.

Compétence pour instaurer une telle servitude : Seul l'Etat ou une collectivité peut le demander. Et pour cause, c'est l'Etat ou la collectivité qui demande la servitude qui prend en charge les indemnisations. Les propriétaires, dont le risque inondation a été aggravé, ont la faculté pendant 10 ans de vendre leur bien à l'Etat. Le SYMADREM et la SNCF n'ont pas qualité pour porter ces travaux car n'étant ni l'Etat, ni une collectivité territoriale.

Enveloppe financière potentielle : De l'ordre de 2 milliard d'€. Qui paie ? L'Etat, le SYMADREM ou la Ville d'Arles ?

**Question :** Pour quelle raison une servitude de sur-inondation n'a-t-elle pas été instaurée puisque de l'eau est stockée pour réduire le risque inondation en Arles ?

**Question :** Qui a fixé les paramètres de la mise en protection de la Ville d'Arles (revanche et débit acceptable) lors de l'élaboration de l'étude de calage ?

Des membres dirigeants du SYMADREM sont-ils, directement ou par l'intermédiaire de sociétés, propriétaires de terrains en Arles redevant dont la réglementation d'urbanisme à vocation à être moins contraignante post-aménagement ? Des dirigeants du SYMADREM ont-ils des intérêts politiques personnels ou d'autre nature ? Si oui, pouvez-vous communiquer la liste ainsi que la copie des procès-verbaux des organes décisionnaires (comité syndical et assemblées générales) ayant statué sur la conception du Plan Rhône, l'étude de calage, les aménagements et les options prises avec indication du sens des votes émis – les documents ont vocation à être joints au dossier des commissaires enquêteurs ?

**REPONSE du SYMADREM**

**La rive gauche du Rhône est-elle une zone d'expansion des crues ou une zone de sur-inondation ?**

La zone d'expansion des crues n'a pas d'existence réglementaire. Elle est définie techniquement dans la circulaire du 24 janvier 1994 comme une zone inondable peu ou pas urbanisée et d'une certaine dimension, où un volume de crue important peut être stocké. Ce qualificatif technique n'a pas de portée juridique. Elle est utilisée par les services de l'Etat dans l'élaboration des Plans de Préventions du Risque Inondations pour définir le zonage du PPRI.

Dans la zone inondable, on distingue les espaces urbanisés et les zones d'expansion de crues. Tout ce qui ne correspond pas aux espaces urbanisés est donc par définition une zone d'expansion des crues. La doctrine commune pour l'élaboration des PPRI du Rhône est téléchargeable sur le lien suivant :

[http://www.planrhone.fr/front/338-252-0-Doctrine-commune-pour-l\\_elaboration-des-PPRI-du-Rhone-et-](http://www.planrhone.fr/front/338-252-0-Doctrine-commune-pour-l_elaboration-des-PPRI-du-Rhone-et-)

La plaine du Trébon, n'étant pas un espace urbanisé au sens de la doctrine Rhône, elle est en conséquence une zone d'expansion de crues, qu'il y ait ou non travaux de création d'une digue entre Tarascon et Arles.

La zone de sur-inondation a quant à elle une existence juridique. Sa définition figure dans le glossaire du site du Ministère de l'Ecologie dédié à la prévention du risque inondations prim.net. <http://glossaire.prim.net/definition/sur-inondation-zones-de>

Elle figure ci-après :

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

08/12/17

**REPONSE du SYMADREM (suite)****La rive gauche du Rhône est-elle une zone d'expansion des crues ou une zone de sur-inondation ?**

La zone d'expansion des crues n'a pas d'existence réglementaire. Elle est définie techniquement dans la circulaire du 24 janvier 1994 comme une zone inondable peu ou pas urbanisée et d'une certaine dimension, où un volume de crue important peut être stocké. Ce qualificatif technique n'a pas de portée juridique. Elle est utilisée par les services de l'Etat dans l'élaboration des Plans de Préventions du Risque Inondations pour définir le zonage du PPRI.

Dans la zone inondable, on distingue les espaces urbanisés et les zones d'expansion de crues. Tout ce qui ne correspond pas aux espaces urbanisés est donc par définition une zone d'expansion des crues. La doctrine commune pour l'élaboration des PPRI du Rhône est téléchargeable sur le lien suivant :

[http://www.planrhone.fr/front/338-252-0-Doctrine-commune-pour-l\\_elaboration-des-PPRI-du-Rhone-et-](http://www.planrhone.fr/front/338-252-0-Doctrine-commune-pour-l_elaboration-des-PPRI-du-Rhone-et-)

La plaine du Trébon, n'étant pas un espace urbanisé au sens de la doctrine Rhône, elle est en conséquence une zone d'expansion de crues, qu'il y ait ou non travaux de création d'une digue entre Tarascon et Arles.

La zone de sur-inondation a quant à elle une existence juridique. Sa définition figure dans le glossaire du site du Ministère de l'Ecologie dédié à la prévention du risque inondations prim.net.

<http://glossaire.prim.net/definition/sur-inondation-zones-de>

Elle figure ci-après :

*« Les zones définies à l'article 48 de la loi du 31 juillet 2003 sur les risques, codifiées à l'article L.211-12 du Code de l'environnement, sont des zones permettant le sur-stockage des crues, appelées aussi zones de « sur-inondation », qui comme leur nom l'indique, ne doivent pas être confondues avec les zones naturelles d'expansion de crues. L'instauration d'une servitude de sur-inondation définie à l'article L.211-12 du Code de l'environnement est accompagnée la plupart du temps de travaux d'aménagement du lit permettant le sur-stockage (digues, bassins, dérivations, etc.).*

*Cette servitude est indemnisable au titre de l'aggravation de la situation des terrains concernés vis-à-vis du risque inondation par rapport à la situation antérieure aux aménagements. Elle ouvre également au propriétaire des terrains, en cas d'impact qu'il jugerait trop important, un droit de délaissement au profit du bénéficiaire de la servitude. Elle peut être instaurée éventuellement sur des terrains situés en dehors du lit majeur d'un cours d'eau. Ce type de servitude est clairement défini à l'article L.211-12 du Code de l'environnement et les modalités d'instauration sont précisées dans le décret n° 2005-16 du 7 février 2005 portant application de cet article. De telles servitudes sont mises en œuvre en général dans le cadre d'un programme global de prévention des inondations à l'échelle d'un cours d'eau porté par des collectivités territoriales ».*

Les travaux réalisés par le SYMADREM ayant pour objet d'augmenter sensiblement le niveau de protection et le niveau de sûreté des ouvrages, la rive gauche ne peut être considérée comme une zone de sur-inondation.

**Thème : L'enquête publique ne permet pas de saisir la différence entre la situation actuelle des Tarasconnais et celle qui résultera des aménagements. Les paramètres de comparaison (initial vs futur) ne permettent pas de saisir que les aménagements traduisent un bouleversement de la doctrine de protection contre le risque inondation qui fut instaurée après la crue de 1856. (pages 1 à 13)**

Le bénéfice lié aux travaux figure pièce 1 §. 3.3.4.2. pages 304 à 332. Il figure également pièce 3 en fin de rubrique 0 et en rubrique 8d en détail (analyse de risques). Nous ne saisissons pas la différence entre état actuel ou état initial. L'état initial est l'état tel qu'il préfigure actuellement.

La lettre de plombières était une lettre d'intention qui a permis de rehausser les digues de la rive gauche, celles de la rive droite ayant débuté après la crue de 1840. Cette lettre ne vaut pas autorisation de travaux. Elle n'a pas de valeur réglementaire ? D'ailleurs, un projet de rehaussement du remblai ferroviaire a été esquissé après la crue de 1856 et n'a jamais donné lieu à travaux faute de financement et d'autorisation (Cf. pièce 5 annexe 3 page 70)

**Thème : L'état initial intègre le renforcement des digues fusibles (notamment digue des Marguilliers) qui font pourtant l'objet des travaux soumis à enquête publique (pages 14 à 16).**

L'état initial n'intègre pas le renforcement des digues fusibles. Concernant la digue des Marguilliers, dans l'état initial elle est prise en compte telle qu'elle est actuellement.

**Thème : Les aménagements visent à créer un déversoir de sécurité au sud de Tarascon (pages 26 à 34)**

Les aménagements visent à renforcer un tronçon de digue de 5 km de manière à ce qu'il résiste à la surverse pour des crues supérieures à celle de décembre 2003. La terminologie déversoir de sécurité, digue déversante ou digue résistante à la surverse représente les mêmes ouvrages. Ce sont des digues qui permettent de résister au déversement. Le parement des digues côté zone protégée est renforcé pour permettre de résister à la surverse. Sans ce renforcement, les digues ne peuvent pas résister à la surverse.

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Digues du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E17000088 / 13

08/12/17

**REPONSE du SYMADREM (suite)****Thème : Renvoi des eaux excédentaires sur Tarascon (pages 17 à 19)**

Pour des crues supérieures ou égales à la crue centennale du Rhône, il y aurait actuellement surverse sur les ouvrages entre Tarascon et Arles entraînant de manière quasi-certaine des brèches dans le remblai ferroviaire avec un volume de déversement compris entre 500 million et 1,2 milliards de m<sup>3</sup> comme en 1840 ou 1856. Ces déversements sont inéluctables pour les crues extrêmes. Le projet vise donc à sécuriser les déversements en renforçant les digues pour qu'elles résistent à la surverse.

**Thème : la non prise en compte de l'impact des aménagements pour les Tarasconnais dans le bilan coût/avantage des aménagements (pages 20 à 25)**

L'héritage Napoléonien des Tarasconnais est une vision de l'esprit qui n'a pas de statut juridique ou réglementaire. Les actions de l'Etat au travers du PPRI, de la Commune au travers du PLU ou du SYMADREM au travers du Plan Rhône résultent de réglementations différentes, qui vont dans le sens d'une meilleure prise en compte du risque d'inondation (PPRI et PLU) ou d'une meilleure protection vis-à-vis des crues du Rhône (travaux SYMADREM)

**Thème : les courbes de tarage ne sont pas valables à partir d'un débit de 11 500 m<sup>3</sup>/s (pages 25 à 26)**

L'objet d'une étude de dangers est d'analyser de manière exhaustive tous les risques, ce qui explique l'importance du document (plus de 2000 pages). Une des conclusions est que la courbe de tarage n'est pas bonne pour les débits supérieurs à 11 500 m<sup>3</sup>/s. le SYMADREM a demandé au SPC Grand delta de la modifier. Le modèle de l'étude de calage a été calé sur la crue de décembre 2003, il n'y a donc pas d'incidence sur les scénarios de crues modélisées.

**Thème : Le déversoir de sécurité créé supprime la zone d'expansion des crues initialement prévue pour Tarascon en cas de rupture des ouvrages de protection du nord de la ville (pages 30 à 32)**

Nous ne comprenons pas cette question. Nous invitons le rédacteur de la question à relire le bénéfice lié aux travaux en pièce 1 §. 3.3.4.2. pages 304 à 332. Il figure également pièce 3 en fin de rubrique 0 et en rubrique 8d en détail (analyse de risques)

**Thème : L'exagération des paramètres de la crue estampillée « crue de 1856 » (pages 34 à 38)**

La crue utilisée pour le modèle hydraulique est une crue de 1856 (débit de pointe 12 500 m<sup>3</sup>/s) dans le cadre des écoulements actuels sans brèche dans le système. Elle n'est pas une crue de laboratoire. Compte tenu des archives disponibles, elle est aussi connue que celle de 2003.

**Thème : servitude de sur-inondation L211-12 C. environnement (pages 39 à 40)**

**Pour quelle raison une servitude de sur-inondation n'a-t-elle pas été instaurée puisque de l'eau est stockée pour réduire le risque inondation en Arles ? Qui a fixé les paramètres de la mise en protection de la Ville d'Arles (revanche et débit acceptable) lors de l'élaboration de l'étude de calage ? Des membres dirigeants du SYMADREM sont-ils, directement ou par l'intermédiaire de sociétés, propriétaires de terrains en Arles redevant dont la réglementation d'urbanisme à vocation à être moins contraignante post-aménagement ? Des dirigeants du SYMADREM ont-ils des intérêts politiques personnels ou d'autre nature ? Si oui, pouvez-vous communiquer la liste ainsi que la copie des procès-verbaux des organes décisionnaires (comité syndical et assemblées générales) ayant statué sur la conception du Plan Rhône, l'étude de calage, les aménagements et les options prises avec indication du sens des votes émis – les documents ont vocation à être joints au dossier des commissaires enquêteurs ?**

Ces propos pourraient être considérés comme diffamatoires à l'encontre des dirigeants du SYMADREM.

L'élaboration et la mise en œuvre du Plan Rhône font suite aux inondations, causées par la crue du Rhône des 3 et 4 décembre 2003, qui ont touché plus de 12 000 personnes sur l'ensemble du delta et occasionné plus de 700 millions d'euros de dommages. L'élaboration de la stratégie de prévention contre les inondations du Rhône a été confiée au Préfet coordonnateur de bassin par arrêté du Premier ministre du 21 janvier 2004. Cette dernière a été validée en juillet 2005 par le Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire (CIADT), elle est fondatrice du Plan Rhône et en constitue son volet inondations.

Cette stratégie a été déclinée dans un 1er temps dans le pré-schéma sud, validée par le comité de pilotage du Plan Rhône du 7 juillet 2006. En 2009, le pré-schéma a été intégré au Schéma de Gestion des inondations du Rhône Aval, qui reprend l'ensemble des actions rattachées au Volet Inondations du Plan Rhône sur le Rhône aval.

Le schéma de gestion des inondations du Rhône aval et le programme de sécurisation sont consultables par le public depuis leur validation sur le lien suivant : <http://www.planrhone.fr/front/232-252-0-Rhone-Aval>

Les moyens financiers pour réaliser l'ensemble des actions sont le Contrat de Plan Interrégional Etat Régions (CPIER) Plan Rhône 2007-2014 (achevé) et le CPIER Plan Rhône 2015-2020 qui a été signé le 30 octobre 2015 et qui avait été auparavant mis à la consultation du public. Il est téléchargeable sur

[http://www.planrhone.fr/module/00003/19/data/Files/ACTUS2014/Actu\\_2015/Projet\\_Cpier20152020\\_15042015.pdf](http://www.planrhone.fr/module/00003/19/data/Files/ACTUS2014/Actu_2015/Projet_Cpier20152020_15042015.pdf)

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

08/12/17

**REPONSE du SYMADREM (suite et fin)**

La création de la digue entre Tarascon et Arles et les mesures associées figurent comme une des actions du CPIER Plan Rhône 2015-2020. Le Plan Rhône résulte d'une prise en compte collective de sécuriser l'ensemble des digues du Delta compte tenu de leur fragilité et des enjeux dans le delta. Les décisions se situent à tous les niveaux Etat, Région, Département et SYMADREM. En ce qui concerne le SYMADREM, toutes les délibérations peuvent être consultés sur le site internet du SYMADREM pour les plus récentes et au siège du SYMADREM pour les plus anciennes. De plus, la cartographie des niveaux de protection (rubriques 0 et 8d pièce 3) au fur et à mesure des travaux montre clairement qu'Arles est moins vite protégée que Tarascon compte tenu des interventions qui se font d'amont en aval et de la topographie des terrains (altimétrie plus élevée pour Tarascon).

**AVIS de la (CE)**

En préliminaire la CE considère comme hors sujet l'observation portant sur les personnes qui dirigent et qui collaborent au SYMADREM. Elle estime qu'elle n'a pas à rendre compte du mode de prise de décisions et de fonctionnement des maîtres d'ouvrage initiateurs du projet.

**Thème : la rive gauche du Rhône est-elle une zone d'expansion des crues ou une zone de sur-inondation ?**

**Thème : pour quelle raison une servitude de sur-inondation n'a-t-elle pas été instaurée puisque de l'eau est stockée pour réduire le risque inondation en Arles ? Qui a fixé les paramètres de la mise en protection de la Ville d'Arles (revanche et débit acceptable) lors de l'élaboration de l'étude de calage ?**

**Thème : la non prise en compte de l'impact des aménagements pour les Tarasconnais dans le bilan coût/avantage des aménagements (pages 20 à 25)**

Pour ces 3 thèmes, la (CE) fait observer dans un 1<sup>er</sup> temps que les conditions liées à la modification du PPRi ne relèvent pas réglementairement du projet. Elle confirme que le PPRi, ainsi que la constructibilité des parcelles après travaux, relèvent des prérogatives de l'Etat.

La CE fait sienne l'explication fournie par le SYMADREM au sujet de la différence existant entre une zone d'expansion de crue (ZEC) et une zone de sur-inondation, cette dernière étant définie dans le code de l'environnement. Elle souligne que les références à la crue de 1856 permettent de constituer une base de données de portée technique, le volet juridique étant régi par le code de l'environnement opposable.

En tout état de cause la CE estime, au vu des informations fournies dans le dossier, que le projet n'aggrave pas la situation dans les ZEC.

**Thème : L'enquête publique ne permet pas de saisir la différence entre la situation actuelle des Tarasconnais et celle qui résultera des aménagements. Les paramètres de comparaison (initial vs futur) ne permettent pas de saisir que les aménagements traduisent un bouleversement de la doctrine de protection contre le risque inondation qui fut instaurée après la crue de 1856. (pages 1 à 13)**

**Thème : L'état initial intègre le renforcement des digues fusibles (notamment digue des Marguilliers) qui font pourtant l'objet des travaux soumis à enquête publique (pages 14 à 16).**

**Thème : Les aménagements visent à créer un déversoir de sécurité au sud de Tarascon (pages 26 à 34)**

**Thème : Renvoi des eaux excédentaires sur Tarascon (pages 17 à 19)**

**Thème : les courbes de tarage ne sont pas valables à partir d'un débit de 11500 m3/s (pages 25 à 26)**

**Thème : Le déversoir de sécurité créé supprime la zone d'expansion des crues initialement prévue pour Tarascon en cas de rupture des ouvrages de protection du nord de la ville (pages 30 à 32)**

La CE considère que, sur le plan environnemental, les objectifs du projet de construction de la digue Tarascon-Arles en particulier et plus globalement ceux du plan Rhône sont tenus :

- la sécurisation des centres urbains est assurée jusqu'à un niveau « millénaire » tout en permettant l'expansion naturelle des eaux à partir d'une crue « centennale » dans des plaines historiquement inondables avec pour limite de ne pas aggraver la situation des populations qui y vivent ;
- l'ajustement des ouvrages existants à l'amont d'Arles pour conserver l'équilibre de la répartition des inondations dans les plaines de la rive droite et de la rive gauche est pris en compte ;
- l'efficacité du ressuyage des plaines inondées est maintenu ou si possible amélioré

Elle note que cela est possible grâce à la prise en compte d'un grand nombre de données issues en particulier de l'étude des crues de 1856 et 2003, dont le volume d'eau déversé par les brèches. L'intégration de ce dernier dans les calculs de hauteur d'eau permet de valider la courbe de tarage pour des débits supérieurs à 11500 m3/s.

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

**38 – Observation n° 30.B.1 – Délibération du Conseil Municipal d'AIMARGUES**

27/11/17	Délibération du Conseil Municipal de la commune d'AIMARGUES
<p>Considérant la nécessité de protéger contre les crues les populations vivant à proximité du Rhône ;          Considérant que ces travaux apparaissent n'avoir aucune incidence sur la commune d'Aimargues en raison notamment de la situation géographique du territoire d'Aimargues par rapport aux crues du Rhône,          Considérant que la municipalité actuelle s'interroge sur l'impact d'une crue du Rhône sur le territoire d'Aimargues ;          Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, DECIDE :</p> <p>Article unique : <b>de ne pas émettre d'avis favorable ou défavorable sur ce projet.</b></p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Les éléments de réponse figurent à la question 4 de la commission d'enquête.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Ce positionnement de la commune met en évidence une probable insuffisante information préalable sur les enjeux.	

**39 – Observation n° 30.C.1 – [REDACTED]**

30/10/17	[REDACTED]
<p>Le rehaussement de la digue tel que prévu entraîne une diminution de la largeur de la piste de service. En remontant la ligne d'eau, à débit égal, cela a pour conséquence d'augmenter la fréquence des inondations de la plaine d'Aramon-Montfrin !          Les documents ne sont pas accessibles sur internet.</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Le rechargement de 10 cm a un impact de 20 cm sur la réduction de la piste de service. Il sera demandé au maître d'œuvre de déborder le rechargement sur les talus pour éviter la réduction de la piste.          Les travaux du programme de sécurisation abaissent les lignes d'eau à débit égal (sauf pour la crue millénale avec + 2 cm). Ils sont donc positifs pour Aramon (Pages 310 et 311 de la pièce 1). Il n'y a pas d'augmentation de la fréquence des inondations.</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p>La demande [REDACTED] concernant la réduction de la largeur de la piste de service sera satisfaite lors de l'exécution des travaux.          La hauteur d'eau dans la plaine d'Aramon-Montfrin n'est aggravée qu'à partir de la crue millénale, soit + 2 cm), c'est-à-dire marginalement et avec le risque de la voir se produire en moyenne une fois par millénaire.</p>	

**40 – Observation n° 30.C.2 – [REDACTED]**

13/11/17	[REDACTED]
Ne trouve pas dans le dossier de justification de la hauteur du relèvement du déversoir de la digue d'Aramon	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Le rehaussement de la digue d'Aramon est une mesure d'harmonisation des niveaux de protection entre les digues résistantes à la surverse entre Beaucaire et Arles, la digue des Marquilliers et le déversoir de Comps.          La justification est donnée dans le programme de sécurisation joint en annexe (Pages 233 et 434).</p>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM.	

**41 – Observation n° 30.E.1 – Délibération du Conseil Municipal de BELLEGARDE**

28/11/17	Délibération du Conseil Municipal de la commune de Bellegarde
<p>Considérant l'objet de l'enquête – Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire et en avoir délibéré : <b>DONNE un avis favorable au présent projet.</b></p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) prend acte de l'avis favorable du Conseil Municipal de Bellegarde.	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

**42 – Observation n° 30.G.1 – [REDACTED]**

29/11/17	[REDACTED], conseillère municipale – COMPS
<i>Dans le cadre de la Stratégie du Plan Rhône Inondation, ce projet est d'ordre d'Intérêt Général avec différents travaux sur digues, avec la loi sur l'eau où l'on constate que pour Comps, en mesure compensatoire, la rehausse du déversoir de Comps, appartenant à la CNR, sera de 30 cm pour une cote NGF passant de 14,10 NGF à 14,40 NGF.</i>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Sans commentaires.	

**43 – Observation n° 30.G.2 – Délibération du Conseil Municipal de COMPS**

29/11/17	Délibération du Conseil Municipal de la commune de COMPS
<i>Où l'exposé de M. le Maire, l'assemblée émet un <b>avis très favorable à l'accomplissement de ces travaux.</b> C'est un projet d'intérêt général, vital pour la commune et qui permettra d'avoir une meilleure protection en cas d'inondation. Fait et délibéré les jours, mois et an susdits.</i>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) prend acte de l'avis favorable du Conseil Municipal de Comps.	

**44 – Observation n° 30.I.1 – Délibération du Conseil Municipal de LE CAILAR**

10/11/17	Délibération du Conseil Municipal de la commune de LE CAILAR
<i>La commune étant située dans le périmètre du SYMADREM, le Conseil Municipal est invité à donner son avis sur les travaux envisagés.</i>	
<i>Le Conseil Municipal après en avoir délibéré et à l'unanimité :</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>n'émet aucune observation quant à la demande d'autorisation de réalisation de travaux présentée par le SYMADREM sous réserve que la commune ne soit pas impliquée financièrement,</b></li> <li>- <b>charge le Maire de l'exécution de la présente décision.</b></li> </ul>	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
Suivant les clés de répartition du SYMADREM, le financement est 40 % Etat – 30 % Région PACA – 25 % Département 13 – 2,5 % TARASCON – 2,5 % ARLES.	
<b>AVIS de la COMMISSION d'ENQUETE</b>	
Hormis Arles et Tarascon, les communes concernées par le projet ne sont pas sollicitées financièrement pour la réalisation des travaux objet du présent dossier.	

**45 – Observation n° 30.L.1 – Délibération du Conseil Municipal de SAINT-GILLES**

07/11/17	Délibération du Conseil Municipal de la commune de SAINT-GILLES
<i>Vu l'avis favorable de la commission d'urbanisme, le Conseil Municipal après en avoir délibéré, à l'unanimité, décide :</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>de donner un avis favorable au projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon avec mise en transparence du remblai et mesures associées par le SYMADREM,</b></li> <li>- <b>d'autoriser Monsieur le Maire ou son représentant à signer tout document nécessaire à l'exécution de la présente délibération.</b></li> </ul>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Nous prenons note.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) prend acte de l'avis favorable du Conseil Municipal de Saint-Gilles.	

**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13

## 46 – Observation n° 30.O.1 - [REDACTED]

07/11/17	[REDACTED] Robert (Vallabregues)
<p>Suggère une mesure de compensation sur le territoire de la commune de Vallabregues : rétablir le fonctionnement de la lône (bras du Rhône préexistant).</p> <p>La destruction de la ripisylve (forêt galerie), intervenue en 2015, est très dommageable au fonctionnement du système hydrographique.</p> <p>Il faut donc rétablir le fonctionnement de la ripisylve pour améliorer l'écoulement des eaux.</p>	
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
Le SYMADREM n'est pas concerné. Les structures concernées sont le SIHTB ou le Syndicat Intercommunal de la lône de Vallabregues.	
<b>AVIS de la (CE)</b>	
La (CE) fait sienne la réponse du SYMADREM.	

## 47 – Observation n° 30.O.2 – Délibération du Conseil municipal de VALLABREGUES

08/12/17	Délibération du Conseil municipal de VALLABREGUES remise par M. le Maire
<p>La collectivité entend répondre officiellement sur cette enquête dans la mesure où les travaux du SYMADREM auront un impact fort sur l'état du risque « inondation » subi par la commune de Vallabregues.</p> <p>M. le Maire commente pour le conseil les deux points sur lesquels il souhaite que des réserves soient portées par la collectivité :</p> <p>1/ Réserve n°1</p> <p>→ il est prévu la rehausse de 40 cm du déversoir de la Zone d'Expansion de Crues de la plaine de Boulbon/St-Pierre-de-Mézoargues/Tarascon/Vallabregues. Cette mesure constitue une des mesures d'annulation et de réduction d'impacts prévue par le projet de travaux confiés au SYMADREM (compensation au titre de la loi sur l'eau des remblais de la digue créés dans le lit du Rhône, et optimisation du pic de crue) ;</p> <p>→ il s'avère cependant que le syndicat ne dispose pas d'une compétence déléguée pour réaliser lesdits travaux de rehausse du déversoir de la ZEC.</p> <p>La commune de Vallabregues demande expressément que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les travaux de rehausse soient réalisés dans le même temps calendaire que celui des opérations d'endiguement décrit par le dossier d'enquête publique afin de ne pas mettre les territoires concernés par un même risque en rupture d'équilibre manifeste ;</li> <li>- la labellisation par l'Etat des ouvrages de protection et d'endiguements relevant d'un « système global résistant à l'aléa de référence » (RA que la rehausse de la R) ne soit pas délivrée tant que la rehausse du déversoir de la plaine de ZEC ne sera pas effective, et cela afin de répondre aux directives et prescriptions d'une étude de danger globale des territoires RAR.</li> </ul> <p>2/ Réserve n°2</p> <p>→ le niveau de protection des territoires situés à l'aval du barrage de Vallabregues et de la plaine de la ZEC de Boulbon/St-Pierre-de-Mézoargues Tarascon/Vallabregues va recevoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un niveau altimétrique de protection supérieur à celui qui le précédait ;</li> <li>- une amélioration statistique élevée du risque ;</li> <li>- une diminution du sentiment d'insécurité qui va élever le niveau de confiance et en corollaire favoriser celui les investissements et, plus généralement, de la dynamique des territoires.</li> </ul>	
08/12/17	Délibération du Conseil municipal remise par M. le Maire
<b>REPONSE du SYMADREM</b>	
<p>Concernant la réserve 1 :</p> <p>Le SYMADREM a signé une convention avec la CNR pour intervenir. Elle figure en pièce 5 annexe 2. Le SYMADREM sera gestionnaire des ouvrages après travaux.</p> <p>Les travaux de rehaussement du déversoir seront réalisés probablement en 2018 en même temps que le démarrage de la digue</p> <p>La qualification RAR du système rive gauche sera demandée après travaux soit en 2020 soit après rehaussement du déversoir.</p> <p>Concernant la réserve 2 :</p> <p>La réserve concerne l'Etat.</p>	

## Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

08/12/17	Délibération du Conseil municipal de VALLABREGUES remise par M. le Maire
<b>AVIS de la (CE)</b>	
<p><u>Concernant la réserve 1 :</u>  Le SYMADREM dispose bien des compétences requises pour exécuter les travaux de rehausse.  La (CE) considère que le calendrier des travaux retenu ne constitue pas un risque supplémentaire.  Le classement RAR du système d'endiguement ne peut règlementairement intervenir qu'après l'achèvement complet de l'ensemble des travaux de ce projet de digue.</p> <p><u>Concernant la réserve 2 :</u>  La (CE) considère que la cohérence d'ensemble du plan Rhône de Lyon à la mer, y compris la solidarité amont-aval et rive droite - rive gauche, n'est pas contestable.  Cette mission ne peut pas incomber au SYMADREM tout seul. La solidarité des partenaires institutionnels envers les communes, que ce soit en amont, pendant et après la survenance d'une crue, est l'apanage de l'Etat pour ce qui concerne son organisation et le suivi de sa mise en œuvre.</p>	

\* \* \* \* \*

<b>AVIS de la (CE) sur les OBSERVATIONS</b>
<p><i>L'examen de toutes les observations (47) et des réponses fournies par le SYMADREM, a conduit la (CE) à leur apporter des réponses individualisées. A la suite de cet examen, la (CE) recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ que la période de surveillance des puits soit prolongée au-delà de la fin des travaux ;</li> <li>→ au maître d'ouvrage de choisir définitivement le procédé d'obturation avant la phase travaux pour faire face au préalable à toute situation d'urgence ;</li> <li>→ que la martillière située au débouché de la lône du Castellet dans le Rhône soit reconfigurée au nouveau profil pour continuer à jouer son rôle ;</li> <li>→ au SYMADREM de procéder à un nouvel examen de la situation des pipe-lines avant l'exécution des travaux.</li> </ul>

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

n° E1700088 / 13

## TITRE VIII – AVIS de SYNTHÈSE de la COMMISSION d'ENQUÊTE

La (CE) a successivement émis son avis sur les sujets suivants :

ACCESSIBILITE au DOSSIER – TITRE II
DOSSIER d'ENQUÊTE – TITRE III
OBSERVATIONS de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE) et REPONSES du SYMADREM – TITRE IV
DELIBERATIONS COMMUNALES – TITRE V
REPONSES du SYMADREM aux QUESTIONNAIRES (2) de la (CE) – TITRE VI
OBSERVATIONS et AVIS du SYMADREM – TITRE VII

En conclusion, la Commission d'enquête synthétise son avis ainsi qu'il suit :

► L'allongement de la durée de l'enquête publique et du délai de remise du rapport et des conclusions de la Commission d'enquête ont favorisé l'accès des administrés aux lieux d'enquête publique et au dossier, ainsi que le travail du maître d'ouvrage et des commissaires enquêteurs.

Les mesures de publicité et d'information ont été régulièrement accomplies, et l'information du public sur les lieux de l'enquête a, d'une manière générale, été correctement organisée, malgré quelques imperfections qui ne sont toutefois pas de nature à compromettre la régularité de l'enquête publique.

La Commission d'enquête considère que, nonobstant sa complexité et l'enchaînement dense des procédures qui le régissent, le dossier soumis à enquête publique, ne souffre pas d'incompatibilité avec les dispositions législatives et réglementaires applicables en la matière.

La Commission d'enquête ne peut que constater le volume considérable du dossier soumis à enquête publique, état qui pour le moins est de nature à décourager les moins obstinés ou entreprenants, que l'on se penche sur sa version « papier » ou sur sa version dématérialisée.

Le dossier d'enquête, débordant d'informations techniques et environnementales, d'analyses probabilistes, n'est pas d'une lecture aisée pour le commun des mortels, et le Résumé Non Technique (RNT), malgré sa qualité, reste encore relativement abscons pour bon nombre. Pour autant la Commission d'enquête précise que le dossier respecte les dispositions légales et réglementaires qui régissent son élaboration et son contenu.

► Concernant la prise en compte des avis de l'Autorité Environnementale, la Commission d'enquête observe qu'ils ont été valorisants dans un 1<sup>er</sup> temps pour la qualité du dossier, et dans un 2<sup>nd</sup> temps pour celle du projet, plus particulièrement au regard du respect des directives de la « loi sur l'eau » ;

Parmi les améliorations suggérées par l'Autorité Environnementale (une trentaine), 2/3 ont été reprises à son compte par le SYMADREM, le 1/3 restant fait l'objet de la part de la Commission d'enquête de neuf recommandations ;

► Concernant les remarques formulées par les communes dans leurs délibérations, la Commission d'enquête donne son avis au TITRE VII – ANALYSE des OBSERVATIONS : AVIS du SYMADREM et de la COMMISSION d'ENQUÊTE. Ces remarques ne conduisent pas la Commission d'enquête à émettre des réserves ou des recommandations ;

► Concernant les réponses apportées par le SYMADREM aux questions de la Commission d'Enquête, l'examen des réponses (16) fournies par le SYMADREM montre que le maître d'ouvrage a répondu concrètement à toutes sans n'en éluder aucune, mais deux d'entre elles ont conduit la Commission d'Enquête à émettre deux (2) recommandations ;

### Rapport de la Commission d'enquête

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E1700088 / 13

► Concernant l'examen de toutes les observations (47) et des réponses fournies par le SYMADREM, la Commission d'Enquête apporte des réponses individualisées. Cet examen conduit à émettre deux recommandations.

Certaines recommandations apparaissent en plusieurs occasions : le tableau ci-après les présente sans double emploi :

<b>RECOMMANDATIONS</b>
<p><b>La Commission d'Enquête recommande :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ au maître d'ouvrage de choisir définitivement le procédé d'obturation avant la phase travaux pour faire face au préalable à toute situation d'urgence ;</li> <li>→ que le dossier soit complété en ce qui concerne les dangers encourus par les populations vivant en dehors des plaines de Trébon, Boulbon, Aramon, et des Marguilliers ;</li> <li>→ que le niveau de risque et de protection soit fourni par le maître d'ouvrage aux communes (adhérentes au SYMADREM) non impactées par les travaux ;</li> <li>→ que la période de surveillance des puits soit prolongée au-delà de la fin des travaux ;</li> <li>→ de compléter l'étude écologique de la plaine du Trébon en vue d'une amélioration des mesures de compensation écologique ;</li> <li>→ de prendre en compte toutes les orientations du SRCE du 24/11/2014 ;</li> <li>→ au SYMADREM de renoncer à l'ouverture au public de la lône projetée ;</li> <li>→ qu'une mise à jour de l'étude de 2004, relative à l'état chimique et écologique du Rhône, soit réalisée préalablement à la déclaration des travaux ;</li> <li>→ de modifier la conclusion sur l'état écologique en explicitant les raisons de l'absence de données écologiques, y compris pour le suivi annuel des populations de poissons ;</li> <li>→ que le compte-rendu de la visite effectuée par l'expert écologique soit intégré au dossier ;</li> <li>→ que le déplacement des installations techniques de Fibres-Excellence soit partie intégrante de l'autorisation de travaux ;</li> <li>→ de prévoir une 2<sup>nd</sup>e aire de stockage vers le sud, susceptible de réduire les impacts liés au transport des sédiments sur de longues distances.</li> <li>→ que la martillière située au débouché de la lône du Castelet dans le Rhône soit reconfigurée au nouveau profil pour continuer à jouer son rôle ;</li> <li>→ au SYMADREM de procéder à un nouvel examen de la situation des pipe-lines avant l'exécution des travaux.</li> </ul>

**Rapport de la Commission d'enquête**

*Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées*

## TITRE IX – CLOTURE du RAPPORT

Ce document constitue le RAPPORT de la COMMISSION d'ENQUETE relatif à l'enquête publique concernant le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées.

Ce jour, j'adresse à M. le Préfet des Bouches du Rhône :

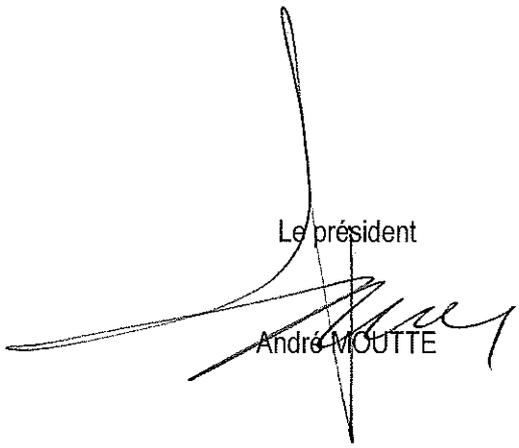
- o le présent rapport, avec ses annexes, dont les 33 registres d'enquête avec leurs documents joints, ainsi que les certificats d'affichage ;
- o les conclusions de la Commission d'enquête ;
- o le dossier soumis à l'enquête comprenant.

Fait à CHATEAURENARD le 22 janvier 2018

La COMMISSION d'ENQUETE

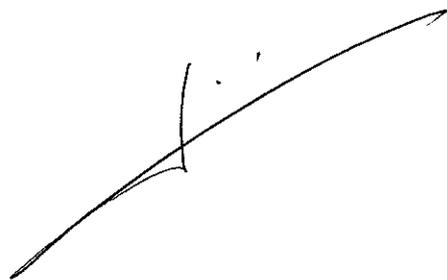
Le président

Les membres

  
André MOUTTE

Jeannine VACCARO

Alain ORIOL





**Rapport de la Commission d'enquête**

Enquête publique préalable relative à l'autorisation pour le Syndicat Mixte Interrégional d'Aménagement des Dignes du Delta du Rhône et de la Mer (SYMADREM), au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, de réaliser le projet de création d'une digue à l'ouest du remblai ferroviaire entre Tarascon et Arles, les travaux de mise en transparence du remblai et les mesures associées

n° E17000088 / 13