

## **AXE 7 : GESTION DES OUVRAGES DE PROTECTION HYDRAULIQUE**

### **V.7.4 - DIGUES DE L'ARRIERE DU BRAULT A LA DIGUE RIVE DROITE DES PORTES DE VIENNE – Secteur RD10**

#### **Objectifs**

**Protéger les habitations pour des événements MOYEN et RARE, protéger les secteurs agricoles pour un événement FREQUENT et protéger l'axe de la RD10 pour maintenir les accès des secours et améliorer la résilience du territoire par la restauration, la reprise des pentes et la rehausse des digues premières existantes en rive droite de l'estuaire de la Sèvre depuis la digue arrière du Brault à la digue rive droite des Portes de Vienne.**

Ce linéaire de digue protège directement 5 habitations et 4 sièges d'exploitations pour la configuration de référence. On note la présence de la RD10 immédiatement en arrière de ces digues. **Cette voirie représente l'axe majeur de circulation sur cette zone et constitue le point d'accès principal des secours sur le secteur.**

La stratégie ici proposée repose donc sur la sécurisation en tout temps de cette voie d'accès. Dès lors, même si une surverse par-dessus ce linéaire de digue peut être tolérée quelques heures dans le cas d'un événement de tempête extrême, aucune des digues de ce linéaire ne doit venir à rompre en raison :

- des risques pour les véhicules circulant en cas de rupture ;
- des importants volumes d'eau qui seraient surversés avec risques d'ennoiment pendant plusieurs jours ;
- des risques de dégradations de la structure même de la chaussée qui rendraient la voirie impraticable le temps des travaux.

**Les travaux retenus consistent à :**

- **le confortement sans rehausse pour les digues suivantes :**
  - 4,75 m NGF pour la digue de Saint-André.
- **la restauration, la reprise des pentes et la rehausse pour les digues suivantes :**
  - 4,70 m NGF pour la digue arrière du Brault,
  - 4,50 m NGF pour la digue rive droite des Portes de Vienne.

Ces aménagements permettent d'assurer la protection de la voie RD10 contre les submersions et donc la circulation des secours en période de crise sur cet axe.

Ces aménagements permettent de limiter la sollicitation des territoires en arrière (Prés de Saint-André) et de protéger les habitations en arrière de cette digue (une habitation directement derrière la digue arrière du Brault, habitations du lieu-dit Le Fort, la Prée Mizottière qui peuvent être inondée par l'arrière.).

*Ces travaux ont été définis et retenus dans le cadre d'une analyse globale menée à l'échelle de la Baie de l'Aiguillon et de l'estuaire de la Sèvre Niortaise, qui a permis de définir un schéma de protection global, cohérent et concerté avec l'ensemble des acteurs du territoire*

#### **Descriptif de l'action**

**Les travaux à mener sur la digue arrière du Brault, la digue de Saint-André et la digue rive droite du Canal de Vienne sont les suivants :**

- travaux de rehausse à la cote 4,70 m NGF pour la digue arrière du Brault, soit une rehausse de 30 cm sur un linéaire de 380 m,
- travaux de confortement et de reprise des pentes (pente de 3H/1V) pour la digue Saint-André et la digue rive droite du Canal de Vienne sur un linéaire de 700 m,
- travaux de confortement, reprise des pentes (pente de 3H/1V) et rehausse à la cote 4,50 m NGF pour la digue rive droite du Canal de Vienne, soit une rehausse de 5 cm sur un linéaire de 760 m.

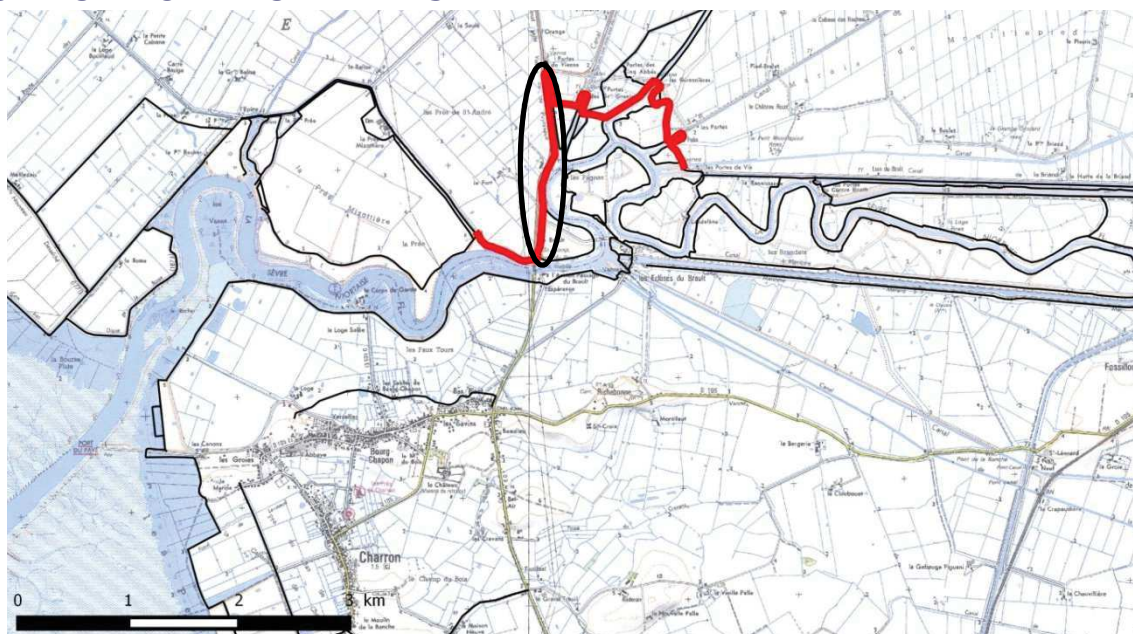
Les digues arrière du Brault et rive droite du Canal de Vienne sont surversées pour les événements MOYEN et RARE. La digue de Saint-André n'est pas surversée pour ces mêmes événements.

Les travaux effectués sur ces digues en terre nécessiteront un apport de matériaux. Il faudra donc en préalable, engager des études géotechniques (sondages) de manière à identifier les zones potentielles d'emprunt de matériaux à proximité, et engager en parallèle les acquisitions foncières

Les digues sont propriété du SMVSA. Les démarches d'acquisitions de terrains privés pour zones d'emprunt seront engagées en préalable. Une convention signée avec la SAFER et la Chambre d'agriculture permet d'organiser une veille foncière et de faciliter les acquisitions ou échanges.

Une fois ces travaux achevés et comme le stipule le décret n° 2015-526 du 14/05/2015, un entretien ainsi qu'une surveillance seront programmés et menés avec rigueur par les gestionnaires afin de s'assurer, au fil du temps, du bon état des ouvrages.

## LOCALISATION DES TRAVAUX :



## Interactions avec les actions

- 7.9 : « confortement des digues de protection de la RD10 » **sans modification du montant**. L'Action prévue concernant le renforcement pour lutter contre l'érosion au droit des berges, **devra être coordonnée avec les actions sur digues**.
- 7.10 « Protection des enjeux liés à la gestion de crise – protection des ouvrages contre les risques de rupture ou de dysfonctionnement lors des surverse » du PAPI SMVSA (pour les portes de Vienne).
- V7.16-a relative aux mesures compensatoires et d'accompagnement environnemental pour les Actions sur digues V 7.3, V 7.4, V 7.5, V 7.6, V 7.8, pour les zones d'emprunt

## Territoire concerné

- Sainte-Radégonde-des-Noyers pour l'emprise de l'aménagement de protection
- Sainte-Radégonde-des-Noyers pour l'emprise de la zone protégée par l'aménagement

## Modalités de mise en œuvre

### Maître d'ouvrage des études et des travaux :

Syndicat Mixte Vendée Sèvre Autizes (SMVSA)

**Gestionnaire :** Syndicat Mixte Vendée Sèvre Autizes (SMVSA)

### Marché de maîtrise d'œuvre :

- études Avant-Projet et Projet (étude détaillée de la solution retenue)
- assistance pour la passation aux contrats de travaux
- direction de l'exécution des travaux

**Etudes réglementaires :**

- Dossier d'autorisation incluant :
  - étude d'impact valant Dossier Loi sur l'Eau et Etude de Danger
  - dossier de Déclaration d'Intérêt Général (DIG)
  - étude d'incidence Natura 2000
  - comité réserve naturelle
- demande d'occupation du DPM/DPF
- DUP
- Accords fonciers
- Enquête publique
- Concertation L.300-2

**Lancement des travaux : 2020****Indicateurs de suivi/réussite :**

- Concertation avec l'ensemble des acteurs
- Validation de la solution retenue par le Comité de Pilotage de l'étude de projet
- Mise en place d'une concertation avec les acteurs environnementaux afin de prendre en considération les impacts du projet sur le milieu naturel et d'intégrer des mesures compensatoires
- Suivi des travaux et Procès-verbal de réception de l'ouvrage
- Plan de récolement et dossier des ouvrages exécutés

**Echéancier prévisionnel**

- 2018 – 2019 : études de Maîtrises d'œuvre et étude réglementaires
- 2020-2021 : travaux

Les études préliminaires d'ordre réglementaire, géotechniques,... conditionneront la réalisation de ces travaux dans les temps impartis.

**Plan de financement****Coût global : 335 744 € HT**

- 33 024 € HT (études + sondages)
- 275 200 € HT (travaux)
- acquisitions foncières (déjà réalisées),
- 27 520 € HT mesures compensatoires et d'accompagnement environnemental

Action	Financement	Montant	Taux	2018	2020
<b>N° V.7-4</b>  <i>Digues de l'arrière du Brault à la digue rive droite des portes de Vienne -secteur rd10</i>	<b>Total</b>	<b>335 744</b>	100%	33 024	302 720
	<i>FPRNM*</i>	137 600	41%	16 512	121 088
	<i>Région PdL</i>	50 361.6	15%	4 953.6	45 408
	<i>CD 85</i>	50 361.6	15%	4 953.6	45 408
	<i>SMVSA**</i>	97 420.8	29%	6 604.8	90 816

\* Les taux de financements FPRNM sont de 50 % pour les études préalables, et 40% pour les travaux.

\*\* Des financements complémentaires pourront être sollicités auprès de l'Europe pour la partie travaux dans la limite des 20% d'autofinancement.

NB : la présente procédure PAPI consiste essentiellement en une programmation. En ce sens, les éléments fournis ne sont ni exhaustifs, ni affinés. Ils seront précisément identifiés et quantifiés au-fur et à mesure des études à mener.

## AXE 7 : GESTION DES OUVRAGES DE PROTECTION HYDRAULIQUE

### 7.9 - Confortement et stabilisation des digues de protection de la Rd10

**Objectif :** Protection des enjeux liés à l'accès des secours par les axes de circulation structurant (Rd10)

*Protection des habitations du secteur d'entrée d'estuaire de la Sèvre et sécurisation en tout temps de la Rd10, axe de circulation structurant pour l'accès des secours et la gestion de crise.*

#### **Descriptif de l'action**

Le linéaire de digue allant du Pont du Brault aux portes de Vienne présente des altimétries variables. Pour les aléas Xynthia et Xynthia+20cm, des débordements auraient lieu par-dessus deux tronçons des digues situées en aval direct des portes de Vienne et rive droite.

**Ce linéaire de digue participe à la protection directe de 6 habitations et 4 sièges d'exploitations inondés par de faibles hauteurs d'eau compte-tenu des surverses très localisées par-dessus les linéaires de digues.** Par ailleurs, on note la présence de la Rd10 en arrière direct des digues. Cette voirie représente l'axe majeur de circulation sur cette zone et constitue le point d'accès principal des secours sur le secteur.

La stratégie ici proposée repose donc sur la sécurisation en tout temps de cette voie d'accès. **Dès lors, même si une surverse par-dessus ce linéaire de digue peut être toléré quelques heures dans le cas d'un évènement de tempête extrême, aucune des digues de ce linéaire ne doit venir à rompre en raison :**

- Des risques pour les véhicules circulant en cas de rupture ;
- Des importants volumes d'eau qui seraient surversés avec risques d'envolement pendant plusieurs jours ;
- Des risques de dégradation de la structure même de la chaussée qui rendrait la voirie inutilisable le temps des travaux.

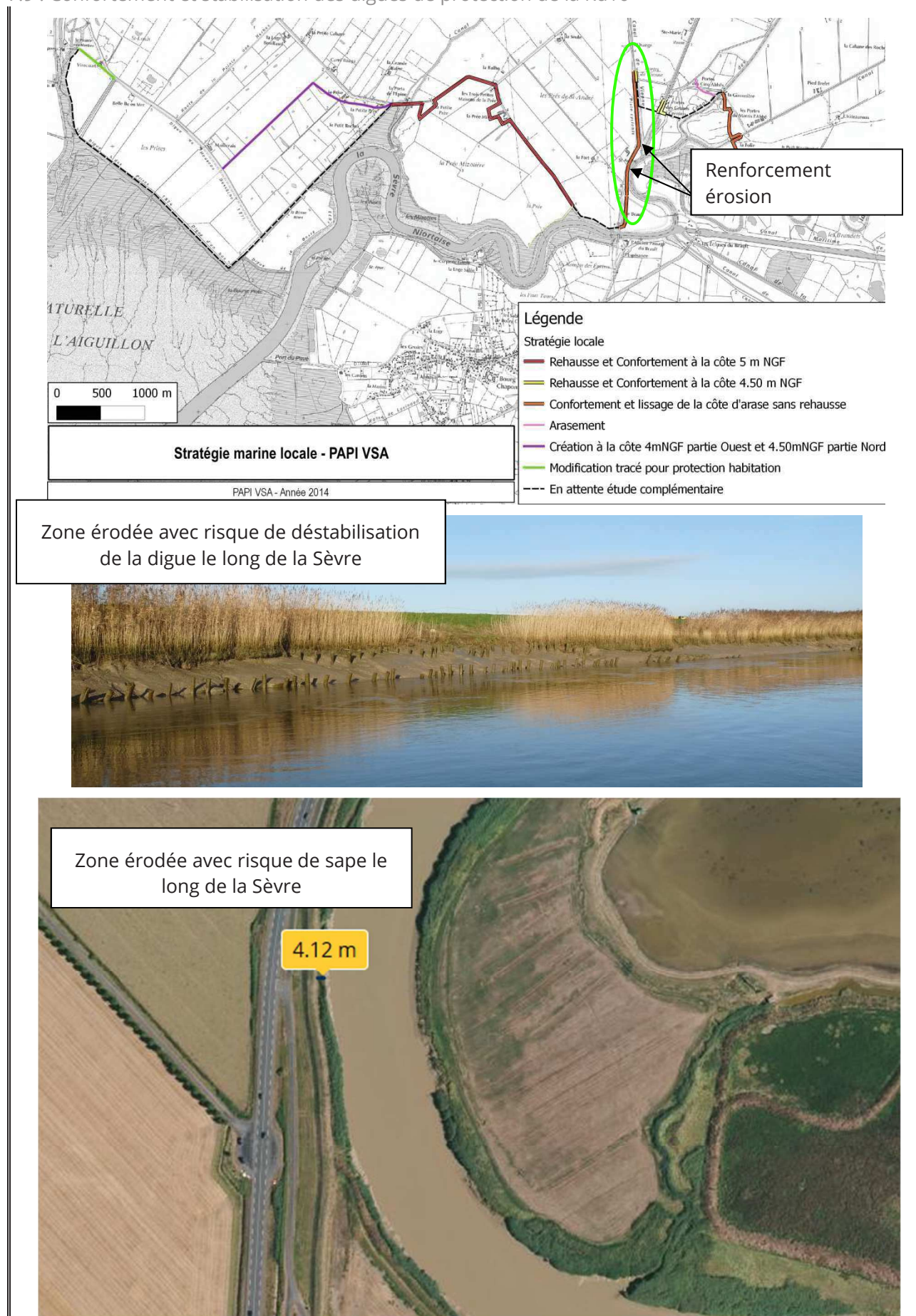
**Dans ce contexte, cette digue est aujourd'hui soumise à une double menace :**

- Présence de points bas avec risque de ruptures, lors des plus fortes surverses, d'autant plus importants que cette digue présente des zones d'instabilité (coté mer) et des pentes trop fortes (coté terre); (Fiche action V7.4)
- Fortes érosions avec sape et glissements coté mer le long du Canal de Vienne (EISH en 2017). Un renforcement des berges de la Sèvre attenantes aux digues et du Canal de Vienne pour éviter tous risques de déstabilisation (sape) et de loops de glissements telles qu'il en apparaît déjà. Par endroits, l'espace entre le pied de digue et la berge de la Sèvre est réduit à 4m.

**La fiche action vise ce dernier point : stabilisation du pied de digue.**



## 7.9 : Confortement et stabilisation des digues de protection de la Rd10



**Interaction avec les mesures****Mesures relatives à la gestion de crise et à l'amenée des secours****Action 7.12 :** *Maintenir l'accessibilité aux ouvrages après tempête pour la gestion de la crise***Action V7.4 :** *Digue arrière du Brault à la digue rive droite des Portes de Vienne - Secteur RD10.***Territoire concerné**

Périmètre PAPI VSA soumis à l'aléa de submersion marine, secteur d'entrée d'estuaire de la Sèvre

**Modalités de mise en œuvre****Maîtrise d'ouvrage et gestionnaire :** SM VSA**Modalité de pilotage, suivi, etc :** SM VSA**Opération de communications consacrées à cette action :** /**Indicateur de réussite** *Réception des travaux***Echéancier prévisionnel**

Les stabilisations de pied de digues ne pourront être réalisées qu'à posteriori ou concomitamment à la restauration de la digue (à définir avec le maître d'œuvre). Par rapport au calendrier initial, cette action doit être reportée : études 2018-2019, travaux 2020-2021.

**Plan de financement****Coût global : 1 123 848 € HT**

Action	Financement	Montant	Taux	2016	2020
<b>7.9</b>  <i>Confortement stabilisation RD10</i>	<b>Total</b>	<b>1 123 848</b>	100%	100 000	1 023 848
	<i>FPRNM</i>	449 539.2	40%	40 000	409 539.2
	<i>Région PdL</i>	168 577.2	15%	15 000	153 577.2
	<i>CD 85</i>	168 577.2	15%	15 000	153 577.2
	<i>SMVSA</i>	337 154.4	30%	30 000	307 154.4