



Reconquérir l'espace de mobilité du fleuve Adour



Institution Adour

HAUTES-PYRÉNÉES & GERS – MIDI-PYRÉNÉES

OBJECTIF GÉNÉRAL :

Retrouver une dynamique fluviale naturelle

OBJECTIF SPÉCIFIQUE :

Restaurer l'espace de mobilité du fleuve

ACTIONS PRINCIPALES :

1. Délimitation de l'espace de mobilité historique
2. Définition d'un espace de mobilité admissible
3. Définition de nouveaux modes de gestion
4. Mise en œuvre d'un programme d'action
5. Concertation des élus et riverains

DURÉE DU PROJET : 2005 – 2015

CONTACT :

Institution Adour :

Frédéric Ré, technicien rivière Adour Amont

✉ frederic.re@institution-adour.fr

🌐 www.institution-adour.fr

De l'illusion de pouvoir dompter les fleuves...



Drainant un bassin de 17000 km² sur une longueur de 335 km, le **fleuve Adour** prend sa source au Pic du Midi de Bigorre, dans les Pyrénées, et se jette dans l'océan Atlantique, peu après Bayonne. C'est un fleuve instable, au **lit très mobile**, qui divaguait autrefois sur un territoire particulièrement étendu. Au cours de la seconde partie du XX^{ème} siècle, le fleuve et ses vallées alluviales ont cependant été peu à peu « occupés » pour les besoins des activités humaines. L'implantation de **gravières**, notamment, a conduit à l'extraction de millions de tonnes de granulats dans le **lit mineur** de l'Adour. Sur les terrains nouvellement déboisés, des cultures ont été installées, notamment la **culture du maïs**, qui s'est très largement répandue dans toute la plaine. Plus de vingt ans de **travaux très coûteux** ont, dans le même temps, été entrepris afin de cloisonner le fleuve : des ouvrages de protection des berges (**enrochements, endiguements**) et des seuils ont été construits sur tout son parcours. L'Adour a ainsi été « corseté », sa mobilité a été

réduite, et, dans un premier temps, la fréquence et l'ampleur des inondations ont diminué. L'Adour « vagabond » semblait dompté, et son espace de mobilité conquis.

Mais ces aménagements allaient avoir des **effets pervers sur le long terme** : accélération progressive du cours, accroissement de l'érosion, encaissement du lit, et concentration de l'énergie fluviale.

... à la réalité (économique, sociale et environnementale)

Outre les coûts exorbitants engagés dans la construction des ouvrages de protection, les coûts afférant à leur entretien deviennent, au fil des ans, de plus en plus insoutenables pour les collectivités concernées. Puis, en juin 2001, un événement vient ébranler quelques certitudes : une **crue trentennale** de l'Adour entraîne des **dégâts importants** sur de récents travaux entrepris par les deux syndicats de rivière de l'Adour, qui visaient à stopper l'érosion des berges. Cet épisode marque certainement un tournant dans des décennies de politique d'« **artificialisation systématique** », dont il montre les limites. Il rappelle ainsi une évidence que l'on avait voulu oublier : la dynamique fluviale n'est pas maîtrisable, c'est donc aux hommes d'adapter leurs usages aux milieux, et non l'inverse. Ce paradigme portant sur **l'équilibre usages/milieux** sera d'ailleurs le socle de la nouvelle Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA), votée quelques années plus tard en 2006...



Fleuve Adour - crédit photo institution Adour ©

L'amorce du changement

L'**Institution Adour** est un Établissement Public Territorial de Bassin (EPTB) constitué en 1978 par les quatre conseils généraux du bassin de l'Adour (Hautes-Pyrénées, Gers, Landes, Pyrénées-Atlantiques).

LES GRANDES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE

2005-2006 :

- Étude pour déterminer l'espace de mobilité fonctionnel de l'Adour

2007 :

- Concertation communale
- Procédure réglementaire (DUP*, DIG**, autorisation loi sur l'eau)

2008 :

- Enquête publique

2009 :

- Lancement des travaux

* Déclaration d'Utilité Publique
** Déclaration d'Intérêt Général

de gestion coûteux, inefficace et incompatible avec les objectifs du bon état des eaux de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau (DCE). L'EPTB s'engage alors dans cette action test, qui portera sur **44 km du fleuve**, entre Lafitole (65) et Riscle (32), et concernera 18 communes.

1. Syndicat Intercommunal de Défense Contre les Eaux de l'Adour

Le programme de reconquête de l'espace de mobilité de l'Adour

Le projet entend **accompagner les phénomènes naturels du fleuve**. L'enjeu est double :

- restaurer ou conserver la mobilité du lit de l'Adour,
 - préserver la sécurité publique et l'intérêt général.
- Initiée en 2005, la démarche durera 10 ans.

DÉFINIR UN ESPACE DE MOBILITÉ ADMISSIBLE : LA PHASE DE CONCERTATION

A partir de données anciennes, de cartes géologiques et de vues aériennes montrant l'emprise des anciens tracés du fleuve à différentes époques, l'Institution Adour a pu déterminer l'**espace de mobilité « historique »** du fleuve.

Ce fuseau ne prenait cependant pas en compte les enjeux socio-économiques et de sécurité actuels. Un **inventaire de ces enjeux** a donc été réalisé, pour servir de base aux réflexions portant sur la définition d'un nouvel **espace de mobilité « admissible »** par tous.

Pour définir ce périmètre, l'Institution Adour, appuyée par les deux syndicats de rivière locaux (le SIDCEA¹ et le SIDCAA²), a engagé un **vaste processus de concertation** : compte-tenu des changements conséquents qu'engendrera la définition d'un nouvel espace de mobilité, la clé de la démarche réside avant tout dans l'**acceptation** du projet par les **élus**, les **riverains** et les **usagers** des 18 communes concernées. Ainsi, **55 réunions publiques**, rendez-vous et permanences en mairie ont été organisés sur tout le territoire. Ces réunions visaient, d'une part, à informer les élus et riverains de la démarche et des enjeux, et, d'autre part, à recueillir leurs attentes et réticences.

2. Syndicat Intercommunal de Défense Contre l'Adour et ses Affluents

A l'issue de cette phase de concertation, les **18 communes ont délibéré favorablement** sur le tracé de l'espace de mobilité admis, ainsi que sur les modes de gestion envisagés.

QUELQUES EXEMPLES DE RÉALISATION

Dans la commune de Labatut-Rivière (65), la route communale submersible a été protégée par des enrochements à trois reprises, sans succès, pour un coût total de 90000 €. L'Institution Adour a alors proposé aux élus locaux de déplacer la route de quelques mètres, en dehors de l'espace de mobilité. Le maire a accepté, les administrés ont été informés, **la route a été déplacée, et la rivière a repris son cours dans l'ancien méandre**.

Eric Lafourcade, agriculteur, disposait de 12 hectares de culture de maïs dans l'espace de mobilité. Régulièrement inondé, il a vécu la proposition d'**échange de parcelle** de l'Institution Adour comme une opportunité. Depuis, ses cultures de maïs ont été remplacées par des prairies naturelles inondables. « L'idée en effet, précise Frédéric Ré, n'est pas de diminuer les surfaces agricoles, mais d'y implanter des cultures plus compatibles avec le risque de crue ».

3. Les atterrissements sont des dépôts de matériaux alluvionnaires qui se végétalisent au fil du temps

DEUX PRINCIPES DE GESTION : LA NON-INTERVENTION ET LA MAÎTRISE DES ENJEUX

Dès lors, il s'agissait de définir un nouveau mode de gestion sur ce périmètre admis. Le principe premier retenu fut la **non-intervention** : **pas de protection contre l'érosion** des berges, dans la mesure du possible. Toutefois, des interventions ciblées peuvent être prévues quand le fleuve menace d'atteindre les limites de son espace et de porter atteinte à la sécurité publique.

D'autres types d'intervention sont possibles :

- réouverture de bras,
- restauration de la ripisylve (végétalisation des berges),
- gestion des atterrissements³.

Le second principe est la **maîtrise des enjeux** : il s'agit, chaque fois que cela est possible, de modifier ou **déplacer** les enjeux (par exemple des routes, des canaux, des digues, des cultures) en dehors de l'espace de mobilité.

Frédéric Ré, technicien chargé du programme à l'Institution Adour, précise en effet « qu'il est moins cher sur le long terme de déplacer les enjeux que de les protéger ». Il s'agit également de limiter l'implantation de nouveaux enjeux.

Mise en œuvre du programme d'action et premiers résultats

Pour restaurer le fonctionnement naturel du fleuve, un ensemble d'actions a été mis en œuvre à partir de 2008 :

- **acquisitions foncières** et **échanges de parcelles** : celles-ci sont basées sur le volontariat des propriétaires soumis à de fortes érosions. Elles résultent d'une concertation avec les riverains,
- **talutage** et **végétalisation** de berges,
- **déplacement** d'enjeux (routes, canaux...),
- construction de **tertres de protection** contre les crues, afin de protéger des enjeux qui ne peuvent être déplacés en dehors de l'espace de mobilité admis,
- traitement de **décharges sauvages**.

Au total, **45 ha de champs d'expansion de crues** ont été restaurés à ce jour, pour un volume de **1,7 millions de m³**.

Les premières analyses des coûts mettent en évidence une **baisse importante des coûts d'investissement et de fonctionnement**. En effet, avec l'ancien mode de gestion, les 2 syndicats de rivière dépensaient en moyenne 100 000€/an pour les travaux d'entretien. En 2009, leurs dépenses ont plafonné à environ 60 000€, et en 2010, puis 2011 à seulement 30 000€, soit une économie de 70 000€/an. La tendance devra être confirmée dans le temps, mais ces résultats démontrent d'ores et déjà la pertinence des récents choix de gestion effectués dans le cadre du programme.



Que retenir de la démarche et quelles suites lui donner, ici et ailleurs ?

NE PAS CONFONDRE « ESPACE DE MOBILITÉ » ET « CHAMP D'EXPANSION DE CRUE »

ESPACE DE MOBILITÉ :

Lié aux processus d'érosion qui déterminent la capacité du lit mineur à migrer ou divaguer. Il favorise les ajustements morphologiques (tracé, gabarit, pente, etc.) qui permettent la dissipation de l'énergie du cours d'eau lors des crues morphogène

CHAMP D'EXPANSION DES CRUES :

Lié aux processus de débordement et d'étalement des inondations. Il joue un rôle écrêteur et ralentisseur primordial dans la dynamique de propagation des crues. Il est aussi déterminant pour la recharge en eau des nappes alluviales et le fonctionnement des annexes fluviales

Source : Institution Adour

Au vu du résultat de l'action test, les deux Syndicats de gestion de l'Adour ont saisi l'Institution Adour afin qu'elle étende le mode de gestion sur la totalité de leur périmètre de compétence entre Aurensan (65) et Barcelonne du Gers (32), soit sur environ **90 km de linéaire**. L'enquête publique relative à cette opération a débuté en janvier 2012.

Frédéric Ré constate par ailleurs que la démarche initiée dans le cadre du programme de reconquête a un impact bien au-delà de ce simple programme : elle a permis de faire accepter d'autres démarches, comme Natura 2000 actuellement bien vécue sur le territoire, ou encore les opérations de protection des captages d'eau potable.

L'Agence de l'Eau Adour-Garonne souhaite, quant à elle, **tirer des enseignements** de la méthode adoptée par l'Ins-

titution Adour, notamment sur les facteurs déterminants qui déclenchent **l'acceptation des projets** par les populations locales. Claude Miqueu, conseiller général des Hautes-Pyrénées et président de l'Institution Adour jusqu'en 2008, se rappelle que le début du programme, en particulier la phase de concertation communale, a été une étape difficile, voire douloureuse. Les discussions ont été souvent houleuses, les pics de tension parfois extrêmes. Il souligne le courage nécessaire à l'amorce du changement : « Nous sommes dans une **phase de mutation**, qui nécessite du temps, de la persuasion, de la compréhension. Est-ce que c'est facile à faire ? La réponse est non. Est-ce qu'il fallait le faire ? La réponse est oui. »



Espace de mobilité - crédit photo institution Adour ©

Pour l'Agence de l'Eau, l'Adour servira encore de « laboratoire » pour développer des méthodes de **suivi et d'évaluation**, ainsi que pour la définition d'indicateurs. Les résultats de l'action test permettront également de proposer des **formations pour les élus** du bassin Adour-Garonne, sur les démarches concertées.

Surtout, une telle démarche permet aux habitants de redécouvrir leur rivière et de se la réapproprier. Ne plus tourner le dos au fleuve en quelque sorte, et mieux vivre avec... Un autre programme d'envergure, tout juste amorcé, poursuit un objectif similaire : le projet « Axe Garonne » lancé par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, qui vise aussi à permettre aux Toulousains de se réapproprier leur fleuve : la Garonne.