

*Labatut-Rivière
mars 2010*



BILAN ÉVALUATIF DE L'ESPACE DE MOBILITÉ DE L'ADOUR

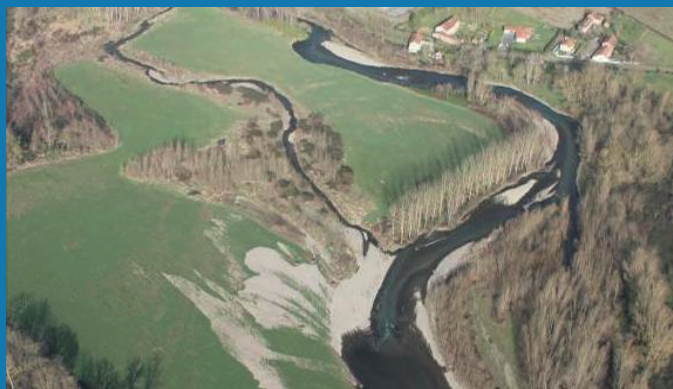
*Labatut-Rivière
mars 2014*



*Labatut-Rivière
mars 2016*



*Labatut-Rivière
mars 2020*



L'espace de mobilité de l'Adour L'histoire d'une innovation sociétale et hydraulique

Claude Miqueu, président de l'EPTB Adour (1998 – 2008)

Francis Daguzan CG 32

Guy Darrieux CG 32 – après 2008

par délégation de son président JC. Duzer

Jean Guilhas CG 65

Roland Bruno responsable administratif EPTB Adour jusqu'en 2013

Frédéric Ré, technicien rivière EPTB Adour, animateur opérationnel du projet (1998 - 2016).

L'approche historique est celle de l'EPTB Adour

Elle doit rappeler le rôle des personnes ressources qui ont d'abord voulu, puis accompagné ce projet innovant et expérimental, en le déclinant territorialement dans sa version initiale le long des 45 km du fleuve Adour, de Lafitole à Riscle, autour de Claude Miqueu, président de l'EPTB : Francis Daguzan (CG 32), Guy Darrieux (CG 32 – après 2008 par délégation de son président JC. Duzer), Jean Guilhas (CG65), Roland Bruno (responsable administratif), Max Roussel (Directeur technique) et Frédéric Ré, technicien rivière, animateur opérationnel du projet. L'EPTB Adour, appelé alors « l'Entente » est créé par arrêtés des quatre préfets (Landes, Gers, Pyrénées Atlantiques, Hautes Pyrénées) en juin et juillet 1978.

De 1979 à 1992, ces années sont celles de la réalisation du premier plan décennal et de son premier volet statutaire : la protection contre les crues.

La crue de 1952 comme ses répliques, sont dans toutes les mémoires. (Document ci-après : Grenade sur Adour la crue de 1952, Maubourguet la crue de 1974)

L'intensification de l'extraction des granulats, l'urbanisation croissante, la confirmation de l'agriculture intensive ont une double conséquence, sur la qualité des eaux et des milieux et sur la gestion quantitative.

Aussi, l'agence de l'eau Adour Garonne met en place en 1972, une « Action concertée Adour » véritable fondement d'une politique de l'eau sur ce bassin versant, après ses 90 réunions et leurs 200 participants. Ce premier acte de démocratie locale se concrétise par l'élaboration en 1977 d'un « Plan directeur Adour d'aménagement hydraulique ». Il sera pendant 20 ans le document de référence d'une Institution Adour qui n'est pas encore née. Première ébauche aussi d'une vision globale amont-aval, de compensation, de transfert des ressources et surtout d'installation d'une méthode : la concertation avec les acteurs concernés (chambre d'agriculture, de commerce et d'industrie, pêcheurs, pisciculteurs, sportifs, professionnels du tourisme, syndicats de défense, militants associatifs, associations de protection de la nature ...).

L'interdiction des extractions de granulats en lit mineur, l'évolution des zones d'extraction, la valorisation des matériaux à partir de roches massives, font prendre conscience de l'existence de zones d'expansion naturelle non dommageables pour les activités humaines

... C'est le début de l'approche sociétale !



Article sur les inondations de Maubourguet (65) en 1974

Se protéger contre les inondations..



Rue principale de Grenade-sur-Adour (40) en 1952



Seuil de Bernède (32)

Travaux de protection et de stabilisation



Travaux de réalisation du mur de protection de Maubourguet (65)



aujourd'hui

L'approche sociétale

L'objectif affiché au début des années 2000 est de « rendre au fleuve son espace de mobilité ». La simplicité de la formule occulte la complexité de sa mise œuvre.

Parce que la réponse spontanée des riverains et des élus est la protection minérale des berges. L'héritage de la période précédente a rassuré.

Parce que les enrochements et les protections bétonnées sont des solutions ponctuelles, discontinues, coûteuses et surtout d'efficacité hydraulique limitée.

Parce que viendra ensuite le constat des conséquences pénalisantes pour l'environnement, nous disons aujourd'hui pour les milieux et la biodiversité.

La loi du 3 janvier 1992 prolongeant l'acte législatif fondateur de la loi de 1964, fait de l'eau « le patrimoine commun de la Nation » et un objet d'intérêt général. Il convient désormais de protéger, développer et partager l'eau entre tous les acteurs et leurs usages. Le contexte national restera sensible avec les inondations dramatiques de Vaison la Romaine (septembre 1992) la rupture des digues camarguaises (hiver 1992 - 1993) et d'autres inondations dans le nord et l'est de la France.

La réflexion est alors engagée. Le passage d'une approche sectorielle à une approche intégrée et concertée s'invite dans les assemblées délibérantes des organismes hydrauliques, dont l'institution Adour et les syndicats locaux (souvent des SIVU).

Dans ces mêmes années, des experts canadiens seront auditionnés par le conseil d'administration de l'Institution Adour. Ils témoignent d'une autre démarche hydraulique ne donnant plus la priorité à la protection des berges mais à une approche globale, lucide sur les besoins d'espace donc de l'étalement du fleuve en période de fortes crues. Ce témoignage est reçu sans enthousiasme. L'adhésion à des solutions innovantes n'est pas spontanée ! Une formule commence néanmoins à pénétrer les esprits des aménageurs « Le fleuve est comme un gamin : il a de l'énergie à revendre mais moins d'espace où la dissiper ! »

Le constat est clair. Les riverains et les élus locaux restent fidèles aux solutions traditionnelles. Le temps de l'hostilité au renoncement à la canalisation du fleuve reste fort. Les érosions de berges, les inondations sont autant de moments de crispations et d'incompréhensions... « Ya qu'à » protéger les berges !

Début 2000, l'écoute d'autres solutions devient réalité.

C'est aussi le moment tout aussi sensible où l'Institution Adour porte le projet de barrage du Gabas contre l'avis de la ministre de l'environnement Dominique Voynet, mais avec le soutien du ministre de l'agriculture Jean Glavany qui connaît bien ce territoire dont il est l'élu. Le télescopage de ces démarches complique la gouvernance de ces projets.

Le 20 novembre 2001, Les états généraux de l'Adour et de ses affluents se terminent par une séance de synthèse à Pau. L'universitaire Isabelle Dégrémont chargé de faire la synthèse de l'atelier « Aménagement des rivières et gestion des risques » dira « les participants se déclarent déboussolés par le fait que les solutions que l'on veut apporter à ces problèmes d'inondations ont évolué au cours du temps ».

Fin 2005, début 2006, la réflexion débouche sur la création d'une zone expérimentale de 45 km entre Lafitole (Hautes Pyrénées) et Riscle (Gers). Cette recherche innovante d'essence « écologiste » se veut d'abord équilibrée, donc respectueuse de la demande sécuritaire et socio-économique.

La méthode se veut être celle du compromis entre institutionnels, élus locaux, riverains et usagers afin d'essayer de concilier intérêt général et local.

La doctrine, et sa mise en œuvre pédagogique et citoyenne, essaie de dépasser « le bétonnage c'est fini, on ne reviendra pas en arrière ! » pour co-construire des réponses mixtes, protégeant les enjeux vitaux impossibles à déplacer (habitats, ponts, lignes électriques, décharges menacées, seuils contournés...).

En résumé, ne plus faire d'enrochements, déplacer des digues désormais éloignées des berges, rétablir des boisements sur rives et ... dernière provocation, acheter des terres par l'Institution Adour pour constituer les futures zones d'expansion de crues ... autant de sujets qui nourrissent les rencontres parfois « musclées » avec les élus et riverains, du président de l'Institution Adour et de son équipe notamment Frédéric Ré.

En 2008, par délégation du nouveau président, Guy Darrieux va poursuivre ce travail. L'hostilité a laissé la place à l'écoute et progressivement à une volonté partagée de concrétiser cette démarche qui reste expérimentale et exemplaire sur le bassin de l'Adour.

L'approche institutionnelle

Elle doit être analysée dans son évolution juridique et financière.

Juridique, en constatant de 1979 à 2020, le passage de syndicats à vocation unique (SIVU) de l'Adour, des canaux (Lys, Uzerte, grande prairie, Dibès...) à une intercommunalité, voire à une inter-collectivités (associant départements et régions) de gestion et de projets sur des territoires élargis qui donnent à la continuité hydraulique toute sa cohérence.

Le SMAA est un bel exemple. Il évoluera vers une cohérence hydraulique renforcée amont / aval donnant toute sa place à la nécessaire complémentarité EPAGE /EPTB.

Financière, par la mise en place de nouveaux budgets dans ces nouvelles collectivités. L'adoption de la nouvelle taxe GEMAPI et sa gestion seront un marqueur majeur de l'efficacité des réponses aux caprices de la nature. **Inondations et crues seront aggravées dans le contexte désormais connu du changement climatique.**

La gouvernance des territoires, ses réponses institutionnelles et financières seront fortes d'une nécessaire connaissance partagée (scientifique, technique, juridique...). Une évaluation régulière de l'espace de mobilité, comme celle en cours au SMAA, permettra de s'adapter aux nouvelles conditions climatiques, sanitaires et hydrauliques.

Introduction

En 2005 l'Institution Adour, chef de file, dans le cadre de l'aménagement de l'Adour à l'échelle du bassin versant, a lancé une dynamique innovante, basée sur une approche globale de bassin versant et sur une vision à long terme : la gestion de l'espace de mobilité. Ce programme était intitulé : « Programme de gestion durable de l'espace de mobilité du fleuve Adour ». Les interventions programmées ont été autorisées par arrêté inter préfectoral n°2012303-003 en date du 29 octobre 2012.

Le « Programme de gestion durable de l'espace de mobilité du fleuve Adour » proposait des orientations de gestion de l'espace de mobilité de l'Adour dans le sens d'une restauration des phénomènes de régulation naturelle, propres à la dynamique intrinsèque du cours d'eau. L'objectif de ce programme était donc de réduire le risque d'inondation et d'érosion par l'Adour au droit d'enjeux d'intérêt général et de sécurité publique en favorisant la restauration des phénomènes de régulation naturelle spécifique à l'Adour. Cette approche s'inscrivait dans le cadre de la DCE avec l'objectif ambitieux d'atteindre le bon état écologique des cours d'eau en 2015 et devait permettre également de répondre à un des objectifs prioritaires du SDAGE 2010-2015 sur la restauration des fonctionnalités naturelles (hydromorphologie) des cours d'eau dont l'Adour. Le périmètre de cette action s'étend sur 100 km d'Adour entre Aurensan (65), en amont, et la limite communale de Barcelonne-du-Gers (32) en aval, sur 35 communes.

Avec la mise en place en 2018 de la compétence GEMAPI le syndicat mixte de l'Adour amont (SMAA) a poursuivi et étendu ce type de programme sur d'autres territoires.

Ces programmes d'intervention ont bénéficié d'un important accompagnement financier de la part de l'Agence de l'eau Adour Garonne. C'est pourquoi, à la demande de l'Agence, le SMAA a réalisé un bilan évaluatif de ces 10 ans d'interventions, tant au niveau technique et financier qu'au niveau de l'acceptation locale ainsi que concernant le bénéfice sur les milieux aquatiques, afin d'être en mesure d'évaluer les impacts de cette politique publique.

Ce bilan s'organise en quatre chapitres :

- Une synthèse des éléments quantitatifs à partir d'une collecte de données et de quelques opérations exemplaires (chapitres 1,2,3 et 5)
- Un recueil de témoignages des acteurs impliqués dans le dispositif de l'espace de mobilité entre 2005 et 2015 (chapitre 4)
- Une analyse globale des réussites et des difficultés observées (chapitre 6)
- Puis une conclusion prospective sur la poursuite de ce programme et son évolution souhaitée (chapitre 7).

Ce document s'adresse à la fois aux élus, aux agents des syndicats de rivière et à tous ceux qui s'interrogent sur l'efficacité de cette stratégie de gestion de l'espace de mobilité avec ses objectifs, ses réussites et ses limites.

Déclaration liminaire	p.	1
Introduction	p.	4
1. Contexte de l'espace de mobilité de l'Adour	p.	8
1.1 Origine du projet	p.	8
1.2 Objectifs	p.	8
1.3 Le montage du projet	p.	8
1.4 Principes de la concertation	p.	8
1.5 Le territoire	p.	8
1.6 Gouvernance, la structure, les élus, les techniciens	p.	9
1.7 De l'action-test au dispositif actuel	p.	10
2. Données techniques et financières - exemples d'interventions types	p.	11
2.1 Déplacement d'enjeu	p.	11
2.2 Ouverture de bras	p.	13
2.3 Déplacement de digue	p.	15
2.4 Gestion sélective de la ripisylve et des atterrissements	p.	16
2.5 Acquisitions foncières	p.	17
3. Incidences locales de ce mode de gestion lors des crues de janvier 2014, juin 2018 et décembre 2019	p.	18
3.1 Incidences du recul des ouvrages de protection contre les inondations	p.	18
3.2 Incidences du déplacement d'enjeux et de l'ouverture de bras	p.	20
3.3 Incidences du mode de gestion sélectif des embâcles et atterrissements	p.	21
4. Retour d'expériences et témoignage d'acteurs	p.	22
4.1 Hydromorphologie	p.	22
4.2 Enjeux, sécurité publique et intérêt général	p.	22
4.3 Articulation technicien - élu - bureau d'étude	p.	23
4.4 Contraintes réglementaires	p.	24
4.5 Meilleure gestion financière	p.	24
4.6 Cohérence territoriale	p.	24
4.7 Poursuite de la démarche	p.	25
4.8 Conclusion	p.	25
5. Travail de concertation et de communication sur la démarche	p.	26
5.1 Les réunions publiques	p.	26
5.2 Le film de l'espace de mobilité	p.	26
5.3 L'exposition itinérante	p.	27
5.4 Les Cahiers de l'Adour	p.	27

5.5	Les conférences dans toute la France	p.	27
5.6	Une communication à poursuivre	p.	27
6.	Cœur du bilan	p.	28
6.1	De nouveaux partenariats	p.	28
6.2	Des réussites techniques, financières et environnementales	p.	28
6.3	Un regard qui évolue	p.	28
6.4	Des logiques institutionnelles plus complexes	p.	28
7.	Bilan global - Limites et perspectives de cette démarche	p.	29
7.1	Mobilité des autres cours d'eau	p.	29
7.2	Du lit mineur à l'ensemble du territoire	p.	29
7.3	La question de la propriété foncière	p.	29
7.4	Limiter volontairement les interventions	p.	29
	Annexes	p.	30
A.1	Les étapes de la démarche	p.	31
A.2	Evolution du site du bras de Labatut-Rivière de 2010 à 2020	p.	32
A.3	Etude d'incidence environnementale de l'ouverture de bras à Labatut-Rivière	p.	35
A.4	Foncier acheté dans le cadre de la mise en oeuvre de l'espace de mobilité de l'Adour	p.	38
A.5	Fiche synthétique de présentation de l'action-test de l'espace de mobilité	p.	39
A.6	Extension de l'espace de mobilité en amont et en aval	p.	43



1. Contexte de l'espace de mobilité de l'Adour

1.1 Origine du projet

Le projet découle de plusieurs constats qui fondent la démarche pour conduire à une nouvelle gestion de l'espace de mobilité de l'Adour et, plus largement, des cours d'eau à lit mobile.

La lutte systématique contre les érosions de berges par des interventions ponctuelles répétées n'était plus possible, pour les raisons suivantes :

- La réglementation a évolué demandant que ce type de travaux soit justifié par l'intérêt général ou la sécurité publique ;
- Le bilan coût / efficacité des travaux de protection réalisés antérieurement révèle une efficacité limitée dans le temps et des coûts importants, voire excessifs au regard des enjeux protégés ;
- Les impacts négatifs sont nombreux, avec notamment une « délocalisation » des zones d'érosion, la généralisation des berges artificialisées, l'impression erronée d'une dynamique fluviale contrôlée ou l'accroissement de la vulnérabilité (plus d'enjeux exposés).

In fine, la dynamique fluviale se révélait être ni maîtrisée ni maîtrisable. Elle devait donc faire l'objet d'une gestion intégrée et durable.

Le projet trouve notamment ses origines dans la Directive Cadre Européenne sur l'Eau (DCE de décembre 2000), dans la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA de décembre 2006) et dans le projet de SDAGE Adour-Garonne de 2010-2015.

1.2 Objectifs

L'approche proposée était basée sur une démarche participative qui avait pour but la définition collective d'une gestion équilibrée et durable, non seulement du cours d'eau mais également de l'ensemble de l'hydrosystème (lit mineur + lit majeur + nappe d'accompagnement). Elle intégrait le fait que la prise en compte des contraintes environnementales, pour des questions de sécurité publique (protection des biens collectifs et des personnes, inondation, érosion des terrains riverains ...) ou d'intérêt général (ressources en eau, qualité écologique et paysagère des milieux aquatiques, rapport coût/efficacité/pérennité des modes de gestion ...), était indissociable de celle des activités économiques et, plus largement, des contraintes sociétales ou de leur évolution.

Cette démarche postulait la compatibilité voire la complémentarité entre, d'une part, la gestion et la prévention des risques liés au fleuve (inondation, mobilité) et, d'autre part, la préservation ou la restauration des milieux fluviaux et des ressources associées.

1.3 Le montage du projet

En 2006, une première étude technique a permis de définir l'espace de mobilité historique et fonctionnel de l'Adour entre Aurensan (65), à l'aval de Tarbes, et Barcelonne-du-Gers (32). Cette étude a été utilisée par la suite pour :

- Conduire la concertation permettant de définir, d'une part, un nouvel espace de gestion, ou espace de mobilité admissible, et, d'autre part, les actions à mettre en œuvre pour « reconquérir » l'espace de mobilité de l'Adour et rendre acceptable les nouveaux modes de gestion envisagés ;
- Mettre en œuvre le programme d'actions défini.

1.4 Principes de la concertation

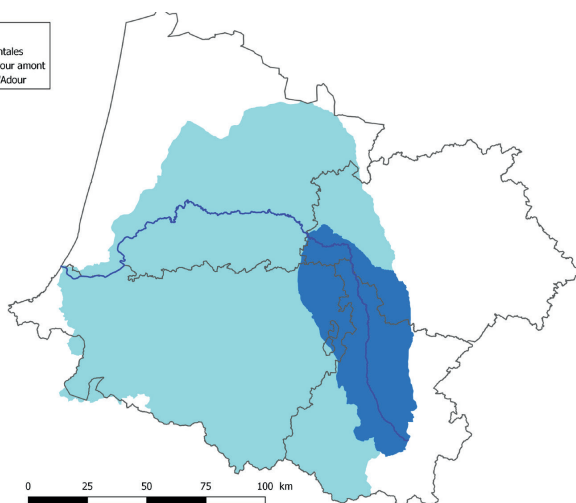
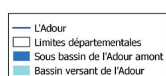
Au-delà de la définition de la zone-test, à partir d'une concertation avec les élus locaux, le projet consistait à impliquer les acteurs de la gestion des cours d'eau dans la démarche. Pour cela, ils ont été concertés pour :

- Définir et valider l'espace de gestion ou espace de mobilité admissible ;
- Définir les modalités d'une nouvelle gestion au sein de cet espace ;
- Identifier ou valider les situations ou les sites problématiques ;
- Proposer les actions nécessaires pour rendre la démarche acceptable ;
- Contribuer à l'identification des causes de rejet ou d'échec du projet ;
- Servir de relais auprès des autres riverains concernés.

En effet, au-delà des objectifs techniques et de gestion, le but visé était d'obtenir une adhésion la plus large possible plutôt que d'avoir à imposer des mesures contraignantes.

1.5 Le territoire

Le fleuve Adour, depuis de nombreuses années a fait l'objet de projets multiples liés directement à son usage. Les études entreprises dans le périmètre du bassin de l'Adour amont, avant la fin des années 1980 et le début des années 1990, avaient une vocation essentiellement hydraulique. Les aspects importants concernant la protection contre les crues étaient à l'ordre du jour, en relation directe avec une nouvelle donne agricole qui favorisait l'implantation des cultures industrielles dans le lit majeur du fleuve et de ses affluents, et la pratique plus ancienne de l'extraction des granulats. Pendant une bonne décennie, l'homme s'est donc employé à trouver des solutions pour préserver ces usages économiquement importants pour la région.



Localisation du SMAA dans le bassin versant de l'Adour

Dans ce cadre, de nombreux syndicats intercommunaux d'aménagement se sont créés couvrant ainsi une bonne partie du périmètre concerné. Leur mission était de prendre des dispositions d'intérêt collectif au regard des dégâts causés par les crues et les mouvements du lit de la rivière. Depuis une vingtaine d'années environ ces syndicats ont fait réaliser des études, diagnostic préalable à la restauration et l'entretien de leurs secteurs, afin d'appréhender les problèmes de manière plus globale. Ainsi la quasi-totalité du périmètre est couverte par des études diagnostic.

1.6 Gouvernance, la structure, les élus, les techniciens

Le programme de gestion durable de l'espace de mobilité du fleuve Adour, initié par l'Institution Adour, a été poursuivi et étendu par le syndicat mixte de l'Adour amont (SMAA) depuis 2018 avec la mise en place de la compétence GEMAPI.

Le SMAA, a été créé par arrêté interpréfectoral à la date du 1^{er} janvier 2019. Il comprenait alors tout ou partie des EPCI-FP présents sur le bassin versant de l'Adour.

Au 1^{er} janvier 2020, le périmètre du SMAA a été élargi pour intégrer le bassin versant de l'Arros, à l'exception des 15 communes de la CC Pays de Trie et du Magnoac sur l'Arros.

Situé à cheval sur deux régions (Nouvelle Aquitaine et Occitanie) et quatre départements (Gers, Landes, Pyrénées-Atlantiques et Hautes-Pyrénées), le SMAA couvre tout ou partie de 15 EPCI-FP (14 communautés de communes et 1 communauté d'agglomération), représentant 389 communes.

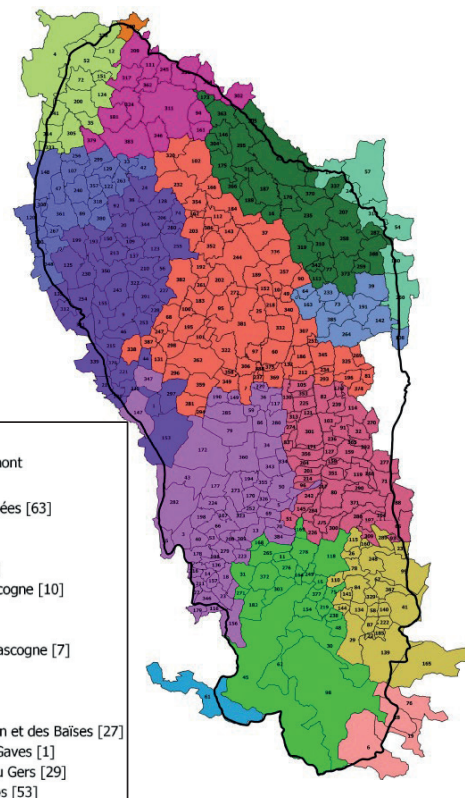
Le SMAA est le fruit de la fusion de plusieurs entités qui agissaient déjà en faveur des cours d'eau. En conséquence, il hérite des différents programmes pluriannuels de gestion (PPG) des cours d'eau reconnus d'intérêt général pour la plupart et dont la DIG est en cours de mise en œuvre pour les autres.

Le SMAA compte à ce jour sept techniciens de rivière, une animatrice du PAPI Adour amont, un animateur rivière et deux agents administratifs.

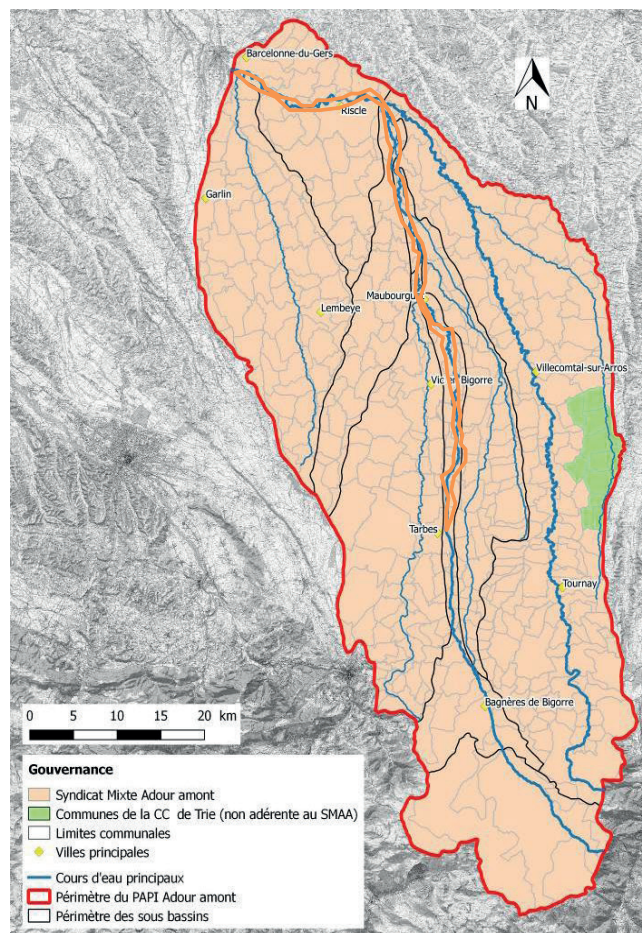
D'une superficie de 2 839 km², le SMAA couvre les sous-bassins versants suivants :

- Adour (partie amont),
- Echez,
- Louet,
- Alaric-Estéous,
- Léés,
- et Arros,

ce qui représente environ 1 400 km de cours d'eau «masse d'eau» (soit 3 800 km de cours «BD Carthage»).



Périmètre du Syndicat mixte de l'Adour amont, EPCI membres et limites départementales



Le périmètre retenu pour la création du SMAA correspond au territoire retenu pour la mise en œuvre du PAPI d'intention Adour amont (des sources de l'Adour et de ses affluents jusqu'à la confluence avec le Lees au niveau de la commune de Barcelonne-du-Gers). Ce périmètre a été défini afin de garantir une échelle géographique pertinente vis-à-vis du risque d'inondation et cela permet également de mettre en œuvre des actions cohérentes à l'échelle des sous bassins.

1.7 De l'action-test au dispositif actuel

La mise en place de l'espace de mobilité de l'Adour, réalisée dans un premier temps dans le cadre d'une action test, s'est concrétisée par la validation d'un espace de mobilité admis entre Lafitole (65) et Riscles (32) soit 17 communes. La phase de concertation avec les communes riveraines et les propriétaires a été réalisée de Mars 2010 à Avril 2011. Celle-ci a débouché sur l'extension du périmètre de l'espace de mobilité entre Aurensan et Barcelonne du Gers (soit 36 communes) par arrêté inter préfectoral le 29 octobre 2012. Un important programme d'acquisitions foncières, d'études et de travaux a ainsi pu être mis en œuvre jusqu'en 2018 (Cf. Annexe avec les étapes de la démarche). Ce dossier de déclaration d'intérêt général (DIG) fut le premier à être instruit et validé par les services de l'Etat dans le département des Hautes-Pyrénées.

2. Données techniques et financières

Exemples d'interventions types

Les interventions proposées étaient nouvelles par rapport à celles qui étaient réalisées précédemment, elles peuvent être regroupées en cinq outils de gestion :

- Déplacement d'enjeu
- Ouverture de bras secondaire
- Déplacement de digue
- Gestion ripisylve et atterrissements
- Acquisition foncière

Pour chacun d'entre eux, seront présentés : la localisation, l'historique et/ou contexte, les objectifs de l'intervention, la description sommaire des travaux et l'évolution dans le temps, quelques photos avant/après, les obstacles et les bénéfices, ainsi qu'une analyse simplifiée coût/efficacité de l'intervention.

là la destruction totale de la protection s'est expliquée par le manque de prescriptions techniques lors de la mise en œuvre de la protection et en particulier l'absence de géotextile thermolié et d'une couche de transition. Lors de la 2ème tranche de travaux le site de La Houssette a fait l'objet d'une reprise de l'enrochement en tenant compte des nouvelles prescriptions techniques, pour un coût avoisinant de nouveau les 30 000 €. Le bras a de nouveau été rouvert en intrado du méandre. Malgré ces travaux, lors de la crue suivante la protection a cédé sur 20 ml de long mettant à nouveau en danger la route communale. Après concertation et retour sur place en avril 2004, le maître d'ouvrage a finalement décidé que le chemin de la Houssette serait déplacé (éloignement latéral par rapport à la berge érodée) afin de limiter sa vulnérabilité. Le coût de l'opération s'est élevé à 1 800 € (dont 900 € d'acquisition foncière).

2.1 Déplacement d'enjeu

Déplacement d'une portion de route communale sur la commune de Labatut-Rivière (65).

Historique avant le déplacement d'enjeu

Dans le cadre d'un programme d'intervention sur l'Adour, lors de la 1ère tranche (en 1999), la route communale de La Houssette sur la commune de Labatut-Rivière a fait l'objet d'une protection de berge par enrochement sur 100 ml pour un coût moyen de 30 000 €. En parallèle un bras a été ouvert à l'intérieur du méandre pour limiter l'érosion au niveau de la route. Lors de la crue du 10 et 11 juin 2000, l'Adour s'est mis en crue de manière significative (comparable à une crue trentennale), entraînant des dégâts sur les travaux réalisés. A ce moment-

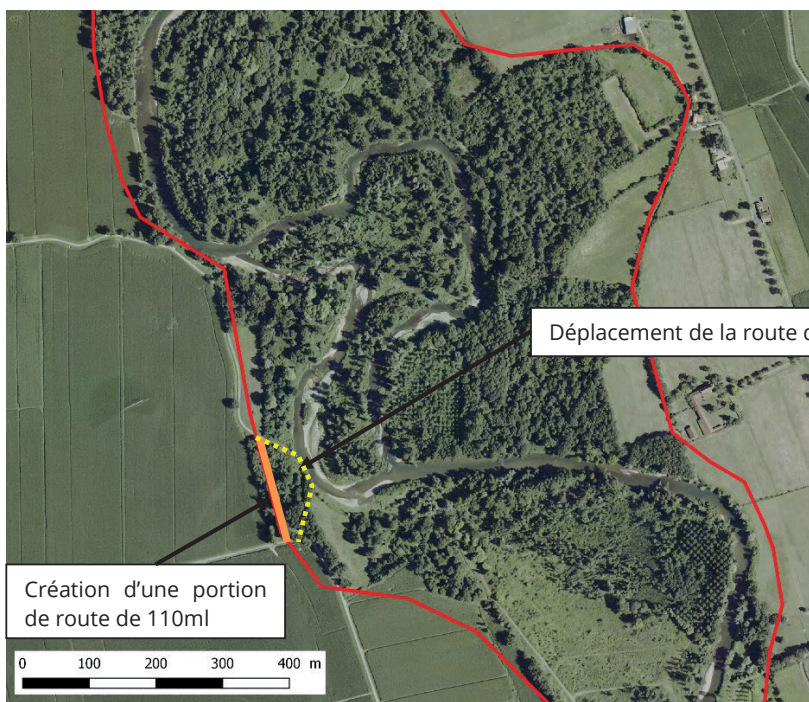
Objectif de l'intervention réalisée en 2009

La route communale de la Houssette relie la route départementale 367, menant à la commune de Hères, à la route départementale 67, menant à la commune de Caussade.

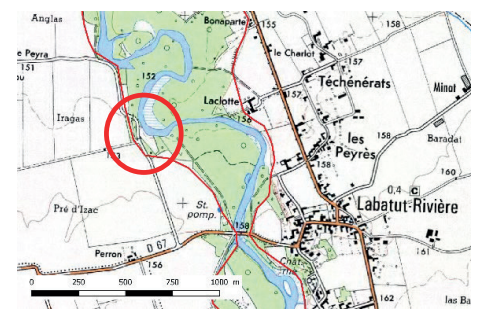
L'objectif était de sécuriser cette portion de route en la déplaçant en limite de l'espace de mobilité afin de limiter le risque d'érosion et éviter ainsi de reprendre systématiquement l'enrochement existant.

Description sommaire des travaux

Déplacement d'une portion de route de 110ml pour l'éloigner de 45 ml de l'Adour.

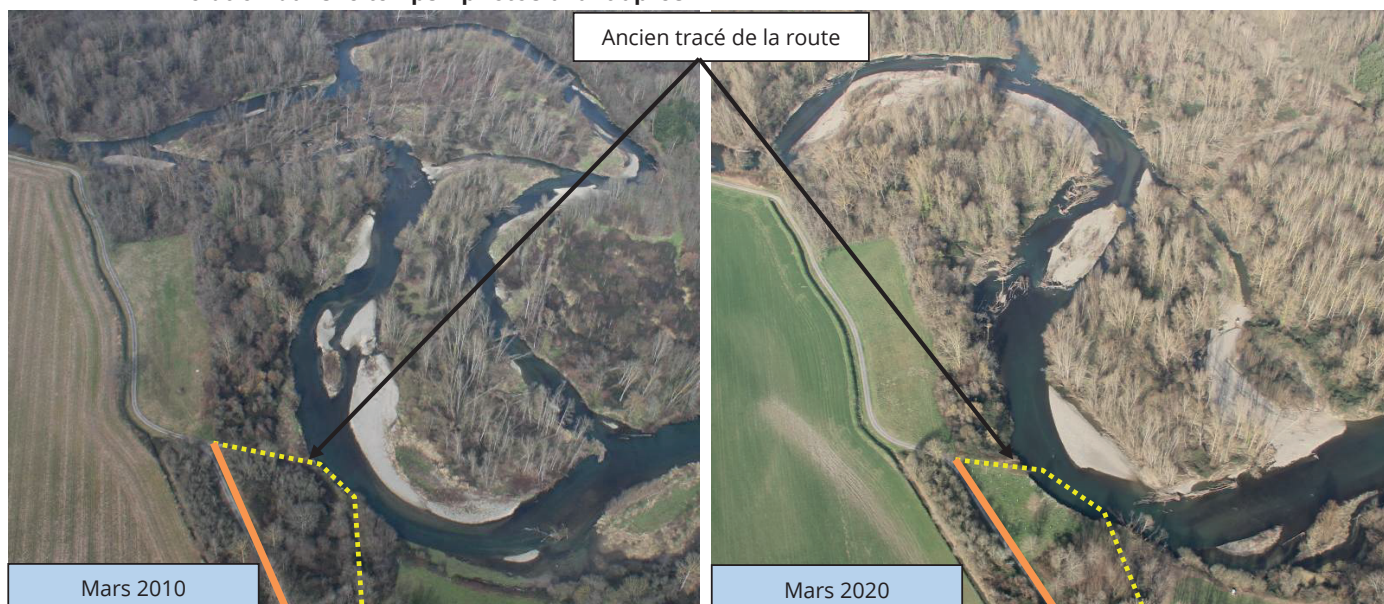


Déplacement de la route de 45ml



Prise de vue aérienne du 2-06-19 (Géoportail)

Evolution dans le temps - photos avant/après



Solution durable et à moindre coût trouvée grâce au déplacement d'une portion de route en faveur de l'espace de mobilité.

Obstacles à surmonter	Bénéfices retirés
- Négociation et acquisition foncière	<ul style="list-style-type: none"> - Protection durable de la route et à moindre coût - Résilience des milieux : création de nouveaux habitats - Ralentissement dynamique des crues - Amélioration de la qualité de l'eau par création d'une ripisylve - Amélioration de l'état hydromorphologique de l'Adour : création de radiers, granulométrie diversifiée, caches...

Analyse simplifiée coût / efficacité	Coût des travaux avant déplacement de la route	Coût des travaux de déplacement de la route et d'entretien
Ouverture et entretien de bras	4 500 €	0 €
Création, reprise et entretien de la protection de berge	60 000 €	0 €
Déplacement d'une portion de route de 110ml	0 €	1 800 €
Total	64 500 €	1 800 €

Au regard du résultat obtenu on constate que le coût des travaux a été divisé par 35 et que le résultat est plus satisfaisant à plusieurs niveaux.

2.2 Ouverture de bras

Ouverture de bras pour protéger une habitation sur la commune de Labatut-Rivière (65).

Historique avant l'ouverture de bras

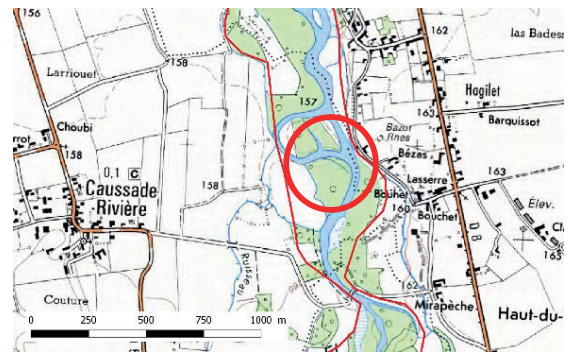
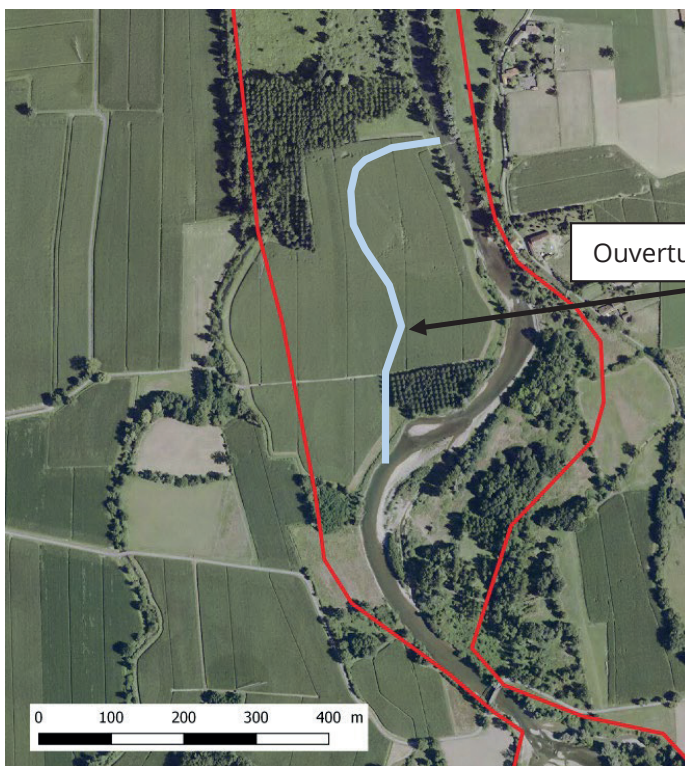
Suite à diverses crues l'Adour avait tendance à se déplacer vers un moulin habité situé en rive droite de l'Adour. Afin d'éviter que l'Adour mette en danger cette habitation différents travaux ont été réalisés (arasement et régalinge d'atterrissements, ouverture de bras) et ce à plusieurs reprises. De plus une protection de berge en enrochement a été mise en œuvre en 2008 juste en amont de cette habitation afin de la protéger.

Travaux réalisés en 2013

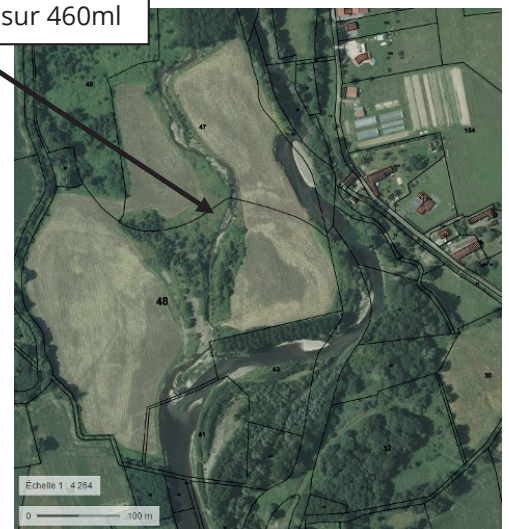
Le moulin de Labatut-Rivière est habité, sa protection relève donc de la sécurité publique. La protection de berge réalisée en enrochement en rive droite n'étant pas suffisante et nécessitant des travaux réguliers d'entretien, l'ouverture d'un bras a été réalisée en rive opposée, en plein milieu d'une parcelle agricole afin de limiter l'érosion au droit du moulin. Cette intervention a pu se faire suite à l'acquisition foncière des parcelles agricoles situées en rive gauche afin de favoriser l'expansion des crues ainsi que l'érosion latérale de ce côté.

Description sommaire des travaux

Ouverture d'un bras sur 460 ml

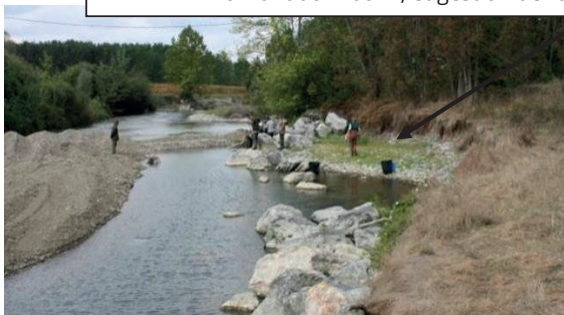


Ouverture de bras sur 460ml

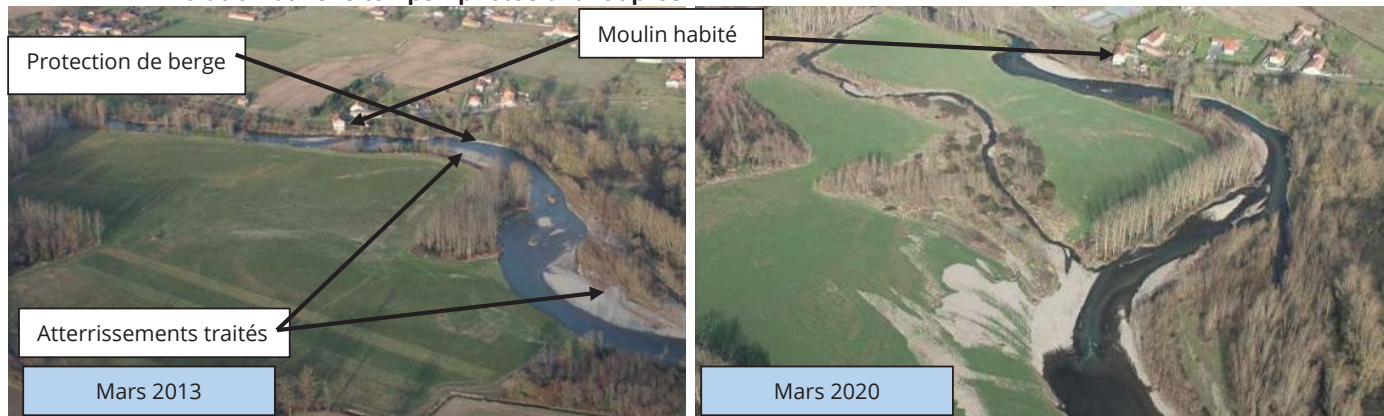


Prise de vue aérienne du 28-06-19 (Géoportail)

Mise en œuvre et reprise de la protection de berge sur 75ml, en rive droite, juste en amont du moulin, et gestion de l'atterrissement en rive opposée



Evolution dans le temps - photos avant/après



Ouverture d'un bras secondaire de l'Adour en amont d'un enjeu à protéger, permettant de limiter les coûts d'entretien de protection de berge (protégeant une maison) et d'abandonner le traitement systématique d'atterrissements.

Obstacles à surmonter	Bénéfices retirés
- Négociation foncière et acquisition d'une parcelle de 12,9 ha cultivée en maïs, avec l'objectif de la faire traverser par un bras de l'Adour	<ul style="list-style-type: none"> - Protection durable de l'habitation et à moindre coût - Résilience des milieux : création de nouveaux habitats, frayères, refuges piscicole (présence de truites, loches, goujons...) (Cf. Analyse environnementale de cette action en annexe) - Biodiversité remarquable présence de cistudes, loutres, gravelots... - Ralentissement dynamique des crues - Recharge de la nappe phréatique - Amélioration de la qualité de l'eau par création d'une zone humide alluviale (on constate que l'eau du bras reste limpide, contrairement à l'Adour qui se teinte plus rapidement) - Amélioration de l'état hydromorphologique de l'Adour : création de radiers, granulométrie diversifiée, caches... - Conventionnement avec un agriculteur pour exploiter la parcelle en respectant certaines conditions (abandon de protection des berges et protection contre les inondations, pas de remblai ni de merlon, ni d'indemnités en cas de perte de culture en contre partie d'un droit d'exploiter la partie cultivable de la parcelle rachetée)

Analyse simplifiée coût / efficacité	Coût des travaux avant déplacement de la route	Coût des travaux de déplacement de la route et d'entretien
Gestion d'atterrissements	4 500 €	0 €
Ouverture et entretien de bras	0 €	5 500 €
Reprise et entretien de la protection de berge	25 000 €	0 €
Total	29 500 €	5 500 €

Au regard du résultat obtenu on constate que le coût des travaux a été divisé par 5 et que là aussi le résultat est plus satisfaisant à plusieurs niveaux.

2.3 Déplacement de digue

Déplacement de digue sur la commune d'Izotges (32).

Historique avant le déplacement de la digue

Avant le recul de la digue l'Adour débordait au niveau du chemin coupé et suivait cette route jusqu'aux premières habitations de la commune. Plusieurs maisons ont été inondées lors de la crue de juin 2000. De plus, il y'avait un risque important de contournement de la digue des Barthères, en rive droite de l'Adour, avec modification du point de confluence avec l'Arros. Cette digue, propriété de la commune de Riscle, constitue non seulement une retenue nécessaire au fonctionnement d'une centrale hydroélectrique mais alimente aussi le canal de Riscle dédié maintenant à l'irrigation de quelques 1000 ha.

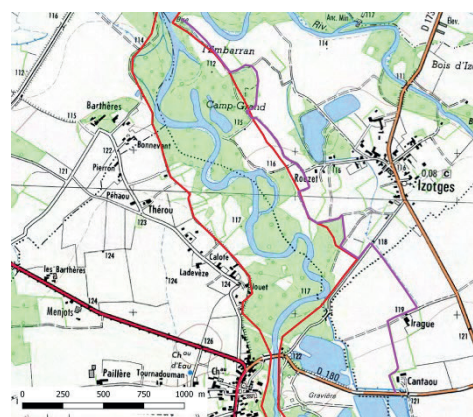
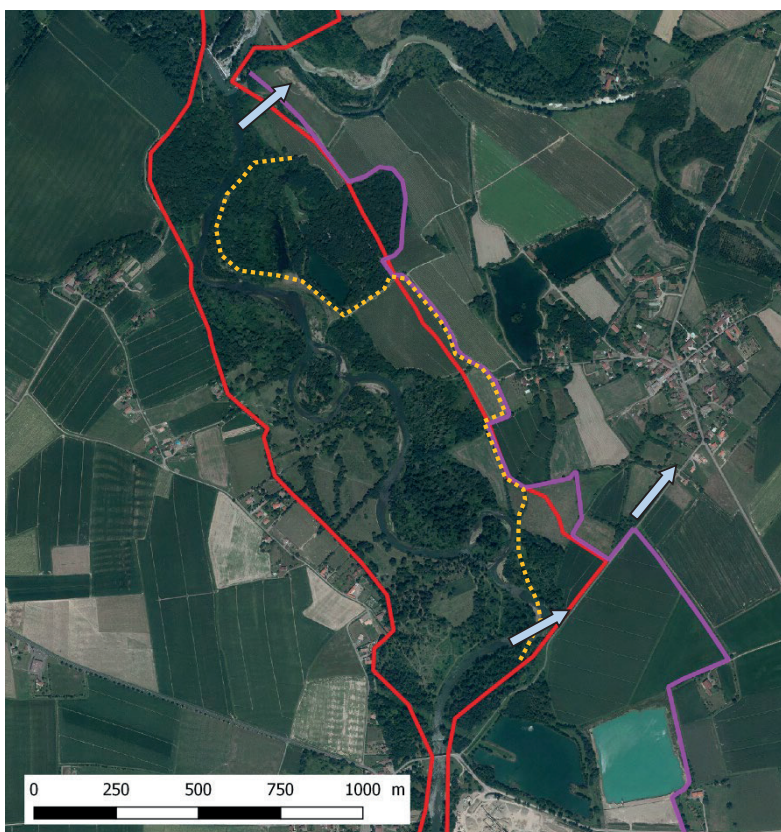
Travaux réalisés en 2013

L'enjeu identifié est le bourg d'Izotges qui est exposé aux inondations de l'Adour mais aussi de l'Arros. Au total, c'est moins d'une centaine d'habitants qui bénéficient du nouveau système de protection.





Description sommaire des travaux

Argile et terre argileuse compactée. Hauteur moyenne : 1,5m. Longueur déplacée : 1 166ml (le linéaire total de la digue est de 3,6 km). Surface restaurée de champs d'expansion de crue : environ 70 ha.

Les préconisations faites pour cet ouvrage, tout comme pour les autres ouvrages de protection contre les inondations de l'Adour, portent principalement sur la réduction de leur exposition au risque de migration de méandre ou de divagation du lit de l'Adour. L'objectif secondaire est de profiter de ces travaux pour améliorer l'efficacité et la pérennité des ouvrages de protection contre les inondations tout en restaurant des champs d'expansion de crue.



Légende

-  Espace de mobilité admis de l'Adour
-  Ancien tracé de la digue de protection contre les inondations
-  Nouveau tracé de la digue de protection contre les inondations
-  Zones de débordements avant le déplacement de la digue de protection contre les inondations

Recul de digue (de 200 mètres en moyenne et restauration de 70 ha en faveur du champ d'expansion de crue de l'Adour), amélioration de la protection contre les inondations du centre bourg d'Izotges et réduction du risque de contournement de la digue des Barthères.

Obstacles à surmonter	Bénéfices retirés
<ul style="list-style-type: none"> - Conventonnement et indemnités versées par l'Institution Adour à l'exploitant, en cas de perte avérée (expert agricole), suite à certaines sur-inondations dues à la nouvelle position de la digue (calcul sur la perte de rendement estimée) - Règlementairement ce type de travaux devient plus difficile à mettre en œuvre et cela peut freiner d'autres projets similaires. 	<ul style="list-style-type: none"> - Protection durable du bourg, avec un niveau supérieur et à moindre coût - Ralentissement dynamique des crues - Recharge de la nappe - Amélioration de l'état hydromorphologique de l'Adour grâce à la restauration d'un champ d'expansion de crue et de l'espace de mobilité, - Dissipation de l'énergie érosive de l'Adour par débordements plus fréquents au bénéfice de la protection du bourg proche et des zones exposées en aval (rôle de casier d'inondation)

2.4 Gestion sélective de la ripisylve et des atterrissements

Gestion sélective de la ripisylve et des embâcles – Gestion sélective des atterrissements.

Historique sur les différents modes de gestion de la ripisylve et des atterrissements

Avec l'arrivée d'un technicien de rivière en 1999 et suite à la crue de juin 2000 un important programme de travaux a été mis en œuvre sur l'Adour. La première tranche de restauration, réalisée entre 2002 et 2005, comprenait un important programme « d'entretien » de la végétation et des atterrissements. Cela consistait à enlever systématiquement tous les embâcles de l'Adour et à dévégétaliser, voire araser, régulièrement une grande partie des atterrissements de l'Adour afin de faciliter les écoulements et limiter l'érosion des berges. De plus, des protections de berge en enrochement ont été mises en œuvre pour protéger des enjeux d'intérêt général. Le budget de cette tranche de restauration était de 800 000 € par an sur un programme de trois ans (soit 2,4 millions d'euros pour la tranche de restauration).

Cette première tranche de travaux de restauration a été suivie par des programmes d'entretien d'un montant de 300 000 € par an. Un peu plus de la moitié de cette enveloppe était utilisée pour la gestion de la végétation

(enlèvement d'embâcles et abattage d'arbres). Le reste était utilisé pour la gestion des atterrissements et l'entretien des protections de berges.

Travaux réalisés depuis 2015

Le mode de gestion de la ripisylve et des atterrissements a énormément évolué avec la mise en œuvre de l'espace de mobilité de l'Adour. En effet, les actions entreprises telles que le déplacement d'enjeu et l'acquisition de terrain ont permis de considérablement réduire le programme de travaux d'entretien.

Description sommaire des travaux

Au niveau de la végétation les interventions réalisées ces dernières années consistent à traiter uniquement les embâcles présents au droit d'ouvrages d'art ou à proximité de zones habitées. De même, des interventions sont encore réalisées sur des atterrissements mais uniquement lorsqu'ils se situent à proximité d'ouvrages d'art ou de zones habitées. Ainsi le coût des programmes de travaux d'entretien de l'Adour est passé de 300 000 € par an à 50 000 € par an.

Présence de nombreux embâcles ne menaçant pas directement d'enjeux d'intérêt général et/ou de sécurité publique et participant à la diversification des milieux et au ralentissement dynamique de l'Adour



Non intervention volontaire sur certains embâcles favorisant le ralentissement dynamique des crues de l'Adour et participant également la diversification des milieux naturels. Interventions ciblées uniquement sur des embâcles situés à proximité d'enjeux.

Obstacles à surmonter	Bénéfices retirés
<ul style="list-style-type: none"> - Acceptation par les riverains de ce mode de gestion sélectif du SMAA pour l'enlèvement d'embâcles - Travail important de sensibilisation, écoute et explication auprès des riverains et élus sur la posture du syndicat concernant le traitement sélectif des embâcles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ralentissement dynamique des crues - Recharge de la nappe - Amélioration de l'état hydromorphologique de l'Adour grâce à la restauration de zones de mobilité et zone d'expansion de crues - Dissipation de l'énergie érosive de l'Adour par débordements plus fréquents au bénéfice des zones exposées en aval (rôle de "casier d'inondation")

Analyse simplifiée coût / efficacité	Coût des travaux d'entretien avant espace de mobilité (de 2000 à 2010)	Coût des travaux d'entretien avec espace de mobilité (de 2010 à 2020)
Gestion de la végétation et des atterrissements	4 500 000€	500 000 €
Total	4 500 000 €	500 000 €

Au regard du résultat obtenu on constate que le coût des travaux a été divisé par 9 et que là encore le résultat est plus satisfaisant à plusieurs niveaux.

2.5 Acquisitions foncières

Acquisitions foncières réalisées dans le cadre de l'espace de mobilité de l'Adour.

Historique sur les différents modes de gestion de l'Adour

Les interventions étaient récurrentes dans le lit de l'Adour pour faciliter les écoulements.

Acquisitions foncières réalisés depuis 2009

Une surface de 170 hectares ont été achetés pour un montant de 950 000€.

L'acquisition stratégique de parcelles agricoles et boisées

est l'outil indispensable à la mise en œuvre et à l'acceptation de l'espace de mobilité de l'Adour. C'est en effet la seule solution pour faire accepter les nouveaux modes de gestion proposés sur l'Adour et permettre le déplacement d'enjeux. Cette opération a pu se mettre en place grâce au financement important de l'Agence de l'eau Adour Garonne (financement à 80%), sans quoi cette solution n'aurait pas été envisagée.

(cf carte des acquisitions foncières en annexes 4 p38)

L'acquisition foncière est la condition indispensable à la mise en œuvre des actions précédentes et à leur acceptabilité.

Obstacles à surmonter	Bénéfices retirés
<ul style="list-style-type: none"> - Travail important de négociation, sensibilisation, écoute et explication auprès des riverains et élus sur la posture du syndicat, et les principes de la gestion de l'espace de mobilité : notion d'intérêt général, sécurité publique, gestion des deniers publiques au bénéfice de la rivière et des enjeux prioritaires en opposition aux enjeux privés 	<ul style="list-style-type: none"> - Maitrise durable du fonctionnement de la gestion de l'espace de mobilité par le syndicat - Résilience des milieux : création de nouveaux habitats, frayères, refuges piscicole (présence de truites, loches, goujons...) - Ralentissement dynamique des crues - Recharge de la nappe - Amélioration de l'état hydromorphologique de l'Adour grâce à la possibilité de restauration de zones de mobilité et zone d'expansion de crues - Dissipation de l'énergie érosive de l'Adour par débordements plus fréquents au bénéfice des zones exposées en aval (rôle de "casier d'inondation")

3. Incidences locales de ce mode de gestion lors des crues de janvier 2014, juin 2018 et décembre 2019

Les dommages les plus importants sont généralement les conséquences des crues et des grandes inondations. Les opérations menées dans le cadre du dispositif de l'espace de mobilité permettent elles de limiter ces dégâts ? Le recul des ouvrages de protection est-il suffisant ? Les champs d'ex-

pansion de crue sont-ils assez grands ? Les ouvertures des nouveaux bras sont-elles satisfaisantes ? Faut-il continuer à déplacer les atterrissements ? Fort de l'expérience de trois grosses crues, voici les réponses qu'il est possible d'apporter.

Rappel des niveaux de crues de références :

Crues de référence	Niveau des crues aux stations hydrométriques		
	Tarbes	Maubourguet	Riscle
2 février 1952	2,20 m	2,58 m	4,69 m
11 et 12 Juin 2000	1,72 m	Non connu	3,18 m
25 et 26 janvier 2014	1,83 m	1,91 m	3,65 m
13 et 14 juin 2018	1,93 m	2,05 m	3,43 m
14 et 15 décembre 2019	2,17 m	2,34 m	3,73 m

3.1 Incidences du recul des ouvrages de protection contre les inondations

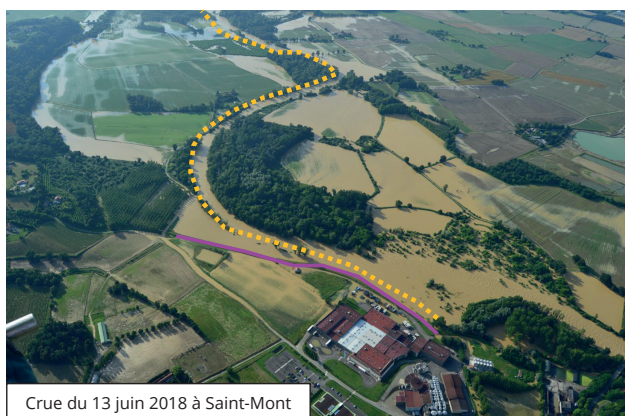
Comme indiqué précédemment le recul des digues de protection contre les inondations a permis de restaurer d'importants champs d'expansion de crue et d'augmenter le niveau de protection des zones habitées. Ces interventions ont donc permis de réduire considérablement le coût des dommages provoqués par les inondations jusqu'à un certain niveau de crue. En effet, lors des dernières crues de références, de décembre 2019 notamment, plusieurs ouvrages ont quand même été submergés.

Le recul de ce tronçon de digue de protection contre les inondations a permis de réduire le risque d'érosion de cette digue et donc de brèche, et a permis de restaurer 2,5 ha de champ d'expansion de crue.

Le recul de ce tronçon de digue de protection contre les inondations a permis de réduire le risque d'érosion de cette digue et donc de brèche, et a permis de restaurer plus de 70 ha de champ d'expansion de crue.



Crue du 25 janvier 2014 à Riscle



Crue du 13 juin 2018 à Saint-Mont

Légende

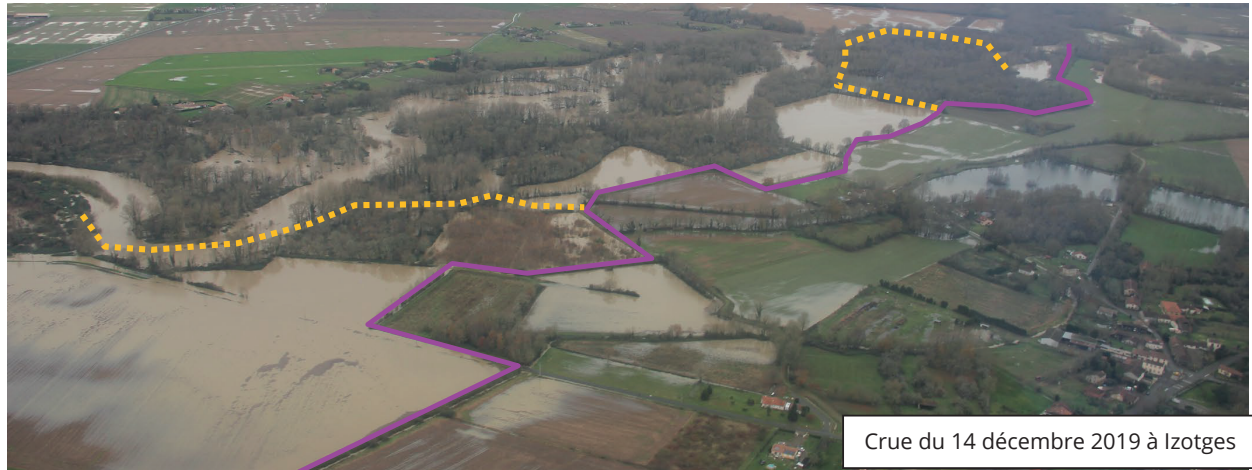
- ⋯⋯⋯ Ancien tracé des digues de protection contre les inondations
- Nouveau tracé des digues de protection contre les inondations



Crue du 14 décembre 2019 à Lafitole

Le recul de ce tronçon de digue de protection contre les inondations a permis de restaurer là aussi plus de 70ha de champ d'expansion de crue et de mieux protéger les zones habitées sur les communes de Lafitole et de Maubourguet.

Le recul des tronçons de digue de protection contre les inondations figurants sur la photo ci-dessous a permis de restaurer à nouveau plus de 70ha de champ d'expansion de crue et de mieux protéger les zones habitées sur la commune d'Izotges.



Crue du 14 décembre 2019 à Izotges

Le recul de digues sur l'Adour est donc de façon générale un type d'action qui a fait clairement ses preuves ces dernières années.

L'incidence a ainsi pu être évaluée lors des crues de janvier 2014, juin 2018 et décembre 2019 qui étaient toutes les trois supérieures à la crue de juin 2000 qui avait à l'époque générée bien plus de dégâts.

Au total plusieurs centaines d'hectares de champ d'expansion de crue ont été restaurés.

Pour autant, **le niveau de protection de ces nouveaux ouvrages reste limité** et il est primordial que ces ouvrages soient suivis, entretenus et que des consignes de surveillance soient mises en œuvre pour chacun d'entre eux. On a pu en effet constater la limite du niveau de protection de l'ensemble des ouvrages présents lors des dernières crues de référence et identifier plusieurs points de surverse sur chacun d'entre eux.



Crue du 26 janvier 2014 à Izotges



© Dron'Adour Services

Crue du 15 décembre 2019 à Saint-Mont

3.2 Incidences du déplacement d'enjeux et de l'ouverture de bras

Au niveau financier

Les opérations de déplacement d'enjeu ont permis d'éviter de nombreux dégâts sur ces enjeux et ainsi de faire d'importantes économies. On peut considérer par exemple que le déplacement d'une portion de route sur la commune de Labatut-Rivière a fait économiser au moins 35 000 € (reprise protection de berge et gestion atterrissements).

Le coût des travaux réalisés avant le déplacement de la route a été mesuré sur les 5 dernières années avant le déplacement de cette portion de route (2004 à 2009). On peut considérer que le coût des dommages évités est au moins égale à ce montant notamment au vu de la mobilité de l'Adour suite aux crues de janvier 2014, juin 2018 et décembre 2019.

Portion de route déplacée à Labatut-Rivière lors de la crue du 14 juin 2018



Au niveau de la protection des crues

Ces interventions ont une réelle incidence pour les crues morphogènes les plus récurrentes mais n'éviteront pas systématiquement de nouvelles interventions en cas de très forte crue ou après plusieurs crues très morphogènes. En cas de nouvelle menace sur les enjeux d'intérêt général et/ou de sécurité publique la philosophie restera la même. Si le déplacement de l'enjeu n'a pas été suffisant une première fois un nouveau déplacement sera étudié.

Au niveau environnemental

L'ouverture de bras a permis de limiter considérablement le nombre d'interventions dans le lit de l'Adour. Cela a permis également de recréer de nouveaux milieux naturels accueillants de nombreuses espèces locales dont plusieurs espèces remarquables (Cf. Etude d'incidence environnementale ouverture de bras Labatut-Rivière en annexe p 35).



Bras à Labatut-Rivière lors de la crue du 14 juin 2018



Bras à Labatut-Rivière lors de la crue du 14 décembre 2019

3.3 Incidences du mode de gestion sélectif des embâcles et atterrissements

Comme on a pu le voir précédemment le coût des programmes d'entretien de l'Adour a été divisé par 9 avec la mise en place du programme de gestion durable de l'espace de mobilité de l'Adour, et ce, malgré le passage des crues majeures connues sur cette période. Le fait de ne plus intervenir sur certains atterrissements et de ne plus enlever d'embâcles n'a pas généré de dégâts plus importants lors de ces crues. Au contraire cela a

permis de générer de nombreux bénéfices évoqués dans le tableau figurant en haut de la page 17 (ralentissement dynamique des crues, dissipation de l'énergie érosive de l'Adour, amélioration de son état hydromorphologique...). Comme on peut le constater sur la photo, la présence d'embâcles et d'atterrissements n'a pas vraiment d'incidence significative sur les enjeux lors de crues majeures comme celle de décembre 2019.



4. Retour d'expériences et témoignages d'acteurs

Notre objectif ici a été de rencontrer tous les types d'acteurs qui ont eu à intervenir dans le dispositif de l'espace de mobilité : élus de l'Institution Adour (maître d'ouvrage), élus locaux, services de l'Etat, Cater, techniciens rivière, fédérations de pêche, associations d'usagers, et agriculteurs riverains.

Dix personnes, représentant ces différents types d'acteurs ont été interviewées pendant 1h30 environ, sur la base d'une trame d'entretien commune.

L'analyse des entretiens a fait ressortir sept points principaux qui ont été retenus pour montrer les changements importants engendrés par le dispositif de l'espace de mobilité de l'Adour entre Tarbes et Barcelonne-du-Gers. Ils concernent les principes d'interventions, les aspects juridiques, financiers, relatifs aux partenariats, ainsi que l'évolution de la gouvernance.

4.1 Hydromorphologie

Le fonctionnement de l'Adour est complexe. Encore aujourd'hui il est délicat de prévoir les conséquences que pourra avoir, par exemple, une crue de 400 m³/s à Riscle. Quel impact sur la protection de berge de Tarsac ? La hauteur d'eau sera-t-elle supérieure à la hauteur de la digue de Saint Mont ? Des embâcles vont-ils se créer ?...

Même s'il reste des incertitudes qui doivent être prises en compte dans les stratégies de prévention, la connaissance du fonctionnement des cours d'eau a énormément progressé. Avant les années 2000, un cours d'eau était considéré comme une conduite d'eau dans laquelle chacun des usagers venait prendre ce dont il avait besoin. Plus cette conduite était déconnectée de son milieu environnant meilleur était le résultat.

« L'objectif était de transformer l'Adour en chenal rectiligne pour amener l'eau le plus vite possible en aval. De ce fait, les vitesses ont augmenté, les zones humides ont disparu et les habitats ont fortement diminué. »

Si un atterrissement était trop important, il suffisait de l'enlever, si une berge était trop érodée, on plaçait un enrochement, si une digue était trop basse, on la surélevait.

« Les riverains et les élus locaux restent fidèles aux solutions traditionnelles. Le temps de l'hostilité au renoncement à la canalisation du fleuve reste fort. Les érosions de berges, les inondations sont autant de moments de crispations et d'incompréhensions... « Ya qu'à » protéger les berges ! »

Ces travaux étaient non seulement très coûteux, en partie inefficaces mais en plus, ils provoquaient des nouvelles perturbations en amont et en aval.

« En juin 2000, l'inondation à Labatut-Rivière équivalait à une bonne cinquantennale et le pont a été contourné. 5000 m³ de matériaux avaient été enlevés quelques mois avant, et ça n'a servi à rien. »

Les bureaux d'étude se sont donc penchés sur la question et leurs analyses ont démontré que le cours d'eau est un système global et complexe. Des nouvelles notions qui ne semblaient pas évidentes au départ ont été énoncées. Par exemple : qu'on ne peut pas séparer le flux de l'eau de celui du sédiment, que l'extraction de matériaux provoque l'enfoncement du lit mineur et favorise l'érosion, qu'il ne faut pas enlever systématiquement les embâcles car certains d'entre eux sont bénéfiques pour la faune et la flore, que la ripisylve a un rôle majeur pour le maintien des berges et la qualité de l'eau, qu'il est préférable d'implanter des digues au droit des enjeux pour laisser un maximum de passage à la crue, etc...

« Depuis quelques années avec la CATER nous étudions les impacts du transport solide sur le fonctionnement des cours d'eau et donc naturellement nous avons été associés au dispositif de l'espace de mobilité de l'Adour. »

Après avoir convaincu les élus de l'Institution Adour, il a donc fallu ensuite faire partager ce message à tous les acteurs concernés par le cours d'eau. Le travail de concertation locale a alors débuté.

4.2 Enjeux, sécurité publique et intérêt général

Entre Aurenzan et Barcelonne-du-Gers, l'Adour est un fleuve non domanial, c'est-à-dire que les riverains sont propriétaires jusqu'à la moitié du lit mineur et qu'à ce titre ils doivent assurer l'entretien de cet espace pour assurer un bon écoulement des eaux. Depuis le début des années 1990, le code de l'environnement permet aux collectivités de se substituer au propriétaire si les travaux présentent un caractère d'intérêt général et de sécurité publique, ce qui n'était pas forcément le cas auparavant.

« Les travaux ne s'appuyaient pas sur une réflexion globale. Les concepts d'identification des enjeux et même d'intérêt général n'étaient pas du tout envisagés. »

« Les travaux consistaient principalement à installer des enrochements, déplacer les atterrissements en rive opposée. Ils étaient réalisés en fonction des demandes. »

« Pour les agriculteurs, laisser une berge s'éroder et de la terre arable disparaître, c'est comme un ouvrier qui perd ses outils, la terre c'est notre outil de travail »

Le dispositif de l'espace de mobilité a été l'occasion de préciser les opérations qui sont du ressort de l'intérêt général et de la sécurité publique.

Identifier les enjeux aujourd'hui c'est d'abord imaginer comment protéger une route, un pont, un bâtiment, mais c'est aussi se demander pourquoi cet aménagement a été implanté à cet endroit, les risques avaient-ils été bien évalués à l'époque et aujourd'hui, l'usage de cet aménagement nécessite-t-il de le protéger ? Autant de questions qui ne se posaient pas il y a 20 ans et qui ne se posent toujours pas sur certains cours d'eau. Si cet aménagement doit être protégé en mobilisant des financements publics c'est qu'il

répond à une nécessité de sécurité publique (biens collectifs, protection des personnes ...) ou d'intérêt général (écologie des milieux aquatiques, ressource en eau, ...).

« Indéniablement l'espace de mobilité est très bénéfique pour la diversité des habitats, donc des espèces. Si l'Adour peut divaguer, il crée des zones profondes, des zones plus calmes, des radiers, des faciès variés, des vitesses différentes donc une faune halieutique plus riche. »

L'espace de mobilité s'intègre aussi dans les politiques d'aménagement du territoire (SCoT, PLUI, ...) car il faut essayer de ne pas reproduire les erreurs du passé.

« La meilleure solution c'est l'anticipation, c'est-à-dire de ne pas installer d'enjeu dans les espaces sensibles à l'érosion et à l'inondation. »

4.3 Articulation technicien - élu - bureau d'étude

Plusieurs éléments ont été fondamentaux pour la mise en œuvre de ce dispositif, mais il est indéniable que la clé de l'aboutissement du programme a été l'articulation entre trois entités : le bureau d'étude qui apporte un discours pédagogique, structuré et qui est en mesure de répondre à toutes les questions quelles que soient les situations, le technicien qui connaît le terrain par cœur, qui connaît tous les maires et les conseillers municipaux, qui connaît les riverains, qui connaît l'historique des parcelles concernées et l'élu qui porte le projet au sein de sa structure et auprès de tous les partenaires.

« L'articulation entre le bureau d'étude, le technicien rivière et l'élu référent qui s'engage auprès des partenaires et des financeurs, a été primordiale dans la mise en œuvre du dispositif. »

Pendant 10 ans ce trio a été très efficace, chacun dans son rôle pour soutenir celui qui pouvait se trouver à un moment en difficulté. C'est ainsi que des situations très complexes ont pu être dénouées (problématiques correctement identifiées par le technicien) car les bons arguments

ont été avancés (bureau d'étude) et les décisions ont été prises rapidement (élu). Par exemple, lorsqu'un agriculteur acceptait de s'engager, c'était souvent à l'encontre d'une position de principe d'une majorité d'agriculteurs :

« Au départ la proposition de l'acquisition foncière était très mal vue, il a fallu qu'un premier agriculteur accepte, les autres ont vu que l'accord était correct et que le but n'était pas d'affaiblir la profession agricole. »

Un autre exemple où la complémentarité a été importante pour lever les freins concerne le projet du rapprochement de la digue du bâtiment de la cave de Saint-Mont pour donner plus de champ d'expansion à l'Adour :

« Lorsqu'il a fallu trouver une solution pour la cave de Saint-Mont (50 salariés), il n'était plus question d'être dans l'expérimentation, nous n'avions pas le droit à l'erreur et nous avons démontré que notre stratégie était la bonne. »

4.4 Contraintes réglementaires

Le point de départ de la mise en œuvre du dispositif de l'espace de mobilité était de répondre aux exigences de la loi sur l'eau de 1992 (l'eau est un patrimoine commun de la nation) et de la DCE de 2000 (reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques), donc un cadre réglementaire.

« L'objectif principal de l'espace de mobilité était de restaurer une régulation naturelle du cours d'eau. La réglementation nationale nous demandait d'intervenir le moins possible dans le lit mineur et nous étions convaincus que pour appliquer cette réglementation, il était nécessaire d'associer les acteurs locaux, d'engager un processus de concertation. »

Mais la mise en œuvre sur le terrain n'est pas toujours aussi simple que la lecture d'un texte de loi.

« En novembre 2001, lors des états généraux de l'Adour et de ses affluents les participants se déclarent déboussolés par le fait que les solutions que l'on veut apporter à ces problèmes d'inondations ont évolué au cours du temps ».

Le dénouement d'une situation complexe n'est pas un processus linéaire avec un début, un processus et une conclusion.

« Pour réaliser des travaux, il semble que la réglementation ne soit pas la même pour tout le monde et s'agissant des digues, on ne sait pas ce qu'on doit faire, bon courage

4.5 Meilleure gestion financière

Jusqu'à dans les années 1980, la majorité des travaux étaient réalisés par l'Etat via les services de la DDE. Puis dans les années 2000, les syndicats ont récupéré la compétence et malgré les aides de l'Agence de l'Eau, ils se sont fortement endettés pour réaliser des travaux très coûteux. Cette situation n'était pas tenable.

Dans ce contexte un des objectifs du dispositif de l'espace de mobilité était aussi, en redonnant de la liberté au fleuve, de faire baisser les coûts des travaux, en diminuant leur volume, ce qui a été réalisé.

« En 10 ans on peut dire que, sur le secteur de l'espace de mobilité, les dépenses ont été divisées par 5 avec des moyens humains renforcés au sein du SMAA. »

« L'exemple le plus représentatif est celui du chemin de la Houssette qui a été protégé à deux reprises par des enrochements (2x 30 000 €) et qui a fini par être déplacé, opération qui a coûté moins de 2000 €. »

L'acquisition foncière est une des actions phare du pro-

gramme car il s'agit d'un investissement unique sur lequel il n'y aura plus de dépenses à engager. L'ancien propriétaire peut rester fermier et donc ce n'est pas une perte financière pour lui.

Il s'agit d'un cheminement très tortueux inhérent aux appréciations de chacun : histoire de la famille, de voisinage, désaccord politique avec le maire, refus de céder une portion d'une parcelle, ... et il arrive que, croyant arriver à un accord, celui-ci échappe au syndicat de rivière ou inversement que pensant la négociation perdue, l'interlocuteur change d'avis et souhaite conclure immédiatement. Dans ces moments-là, la réglementation apparaît souvent comme un obstacle car elle impose de finir ce qui a été engagé même si c'est impossible (1^{er} cas) ou des démarches très longues qui ne répondent pas à la demande de rapidité de l'interlocuteur (2^{ème} cas).

C'est une difficulté souvent rencontrée lorsqu'il faut se conformer à un programme pluriannuel d'actions tel que celui validé par la DIG mise en place en 2012.

Serait-il possible, en 2020, de réaliser certaines opérations telles qu'elles ont été menées dix ans plus tôt ? Probablement pas, car la réglementation a changé et elle est plus contraignante, par exemple en ce qui concerne le déplacement des digues.

« Le décret digues de 2015 exige de faire des études très coûteuses avant de déplacer une digue et impose des contraintes techniques très coûteuses elles aussi, même si la digue fait à peine 1m de haut comme la plupart de celles que nous avons reculées. Aujourd'hui nous ne pouvons pas engager de telles dépenses. »

« L'acquisition foncière a permis de débloquent des situations qui étaient conflictuelles depuis longtemps. Au départ les agriculteurs étaient très craintifs sur le fait de vendre certaines parcelles à la collectivité, mais lorsque le premier a passé le pas, ils ont vu les avantages qu'ils avaient à tirer de ce type d'opération, particulièrement au niveau financier. »

« L'action phare c'est l'acquisition foncière, car elle répond à tous les objectifs de l'espace de mobilité : redonner au cours d'eau son libre cours et limiter les coûts à un unique investissement initial. »

En 20 ans les budgets consacrés à la gestion des cours d'eau ont beaucoup baissé, et de nouveaux financeurs (les EPCI-FP) ont été désignés par la taxe GEMAPI depuis 2018.

en compte le bassin versant. Ce qui paraît une évidence aujourd'hui ne l'était pas du tout il y a 20 ans. Chaque syndicat comptait une dizaine de communes et avait comme objectif d'utiliser son budget pour protéger son territoire,

4.6 Cohérence territoriale

Le niveau de l'organisation des politiques territoriales est toujours sujet de discussion : faut-il agrandir, faut-il créer des subdivisions ? Concernant la gestion des cours d'eau, la réponse est relativement simple car il s'agit de prendre

en compte le bassin versant. Ce qui paraît une évidence aujourd'hui ne l'était pas du tout il y a 20 ans. Chaque syndicat comptait une dizaine de communes et avait comme objectif d'utiliser son budget pour protéger son territoire,

ses berges, ses riverains sans se soucier de l'amont et de l'aval.

« La réglementation était bien différente, chacun intervenait en fonction de ses besoins propres. »

La démarche de l'espace de mobilité grâce au travail de concertation a obligé les élus à se rencontrer, à échanger, à comprendre que les budgets consacrés à des opérations en amont auront des effets bénéfiques sur leur territoire.

« Sans validation du projet par les élus municipaux, l'espace de mobilité était voué à l'échec. Après de nombreuses réunions locales l'Institution Adour a laissé la main aux élus locaux pour tracer eux-mêmes les limites de l'espace de mobilité. A partir de là, ils étaient engagés dans la démarche. »

« Il était aussi très important d'avoir le soutien des maires. Les intérêts communs pour l'Adour nous ont permis d'aller au-delà de nos camps politiques. »

4.7 Poursuite de la démarche

Plusieurs partenaires regrettent le manque de suivi des opérations réalisées dans le cadre du dispositif de l'espace de mobilité. La raison de cette déficience est vraisemblablement due à la disparition du trio (bureau d'étude - technicien - élu) évoqué plus haut. Une fois sa mission achevée, le bureau d'étude n'est plus intervenu, l'élu ne s'est pas représenté à ce poste lors du mandat suivant et le technicien a changé d'employeur. Les personnes garantes de la pérennité du dispositif n'étaient plus là, ni individuellement, ni collectivement.

Il faut cependant apporter un bémol à ce constat, dans la mesure où, avec un décalage de 5 années environ, le SMAA

Aujourd'hui ce travail a engendré le regroupement de tous ces petits syndicats à l'échelle du bassin versant de l'Adour amont, avec tous ses affluents soit près de 400 communes. Au-delà des échanges entre l'amont et l'aval, le travail à venir va concerner les communes des côtes du bassin versant qui, semble-t-il, ne se sentent pas concernées par les problèmes d'érosion ou d'inondation. Au contraire, on constate aujourd'hui que la dévégétalisation des sols, l'imperméabilisation provoque de l'érosion et favorise les vitesses et le niveau des inondations.

Il était logique que l'Institution Adour porte le programme de l'espace de mobilité en 2005 car compte tenu de la multiplicité des syndicats l'EPTB était la structure compétente territorialement. Aujourd'hui, parce qu'il est compétent dans le cadre de la GEMAPI, le SMAA poursuit la plupart des actions qui avaient été engagées dans le cadre du dispositif de l'espace de mobilité.

s'est constitué et a repris en grande partie les actions initiées dans le dispositif de l'espace de mobilité. La GEMAPI est venue conforter cette situation en donnant au syndicat les compétences et les financements correspondants.

« En 15 ans l'enveloppe de l'espace de mobilité de l'Adour a évolué car des berges sont érodées au-delà de ce que nous avions pu prévoir. Doit-on réviser la carte ? D'autre part, l'Institution Adour est propriétaire de certaines parcelles, mais ils ne gèrent plus le programme, quel est l'interlocuteur ? Le SMAA ne devrait-il pas récupérer ces parcelles ? »

4.8 Conclusion

Pour la grande majorité des personnes rencontrées, l'espace de mobilité est, non seulement une notion acquise, mais aujourd'hui incontournable.

Les objectifs ont-ils été atteints ? On peut considérer que les objectifs ont été atteints au regard des résultats obtenus et aujourd'hui, on peut même dire que ce dispositif a été déclencheur de nouveaux défis.

« Nous avons été au-delà des objectifs initiaux (faire accepter le programme d'actions et le mettre en œuvre) car la connaissance du fonctionnement du fleuve par les techniciens est aujourd'hui très approfondie et le dialogue amont aval a permis la construction d'un syndicat sur tout le bassin versant qui est compétent pour faciliter la cohabitation de tous les usages. »

On peut considérer qu'un réel changement de mentalité s'est opéré. Bien-sûr il reste toujours des personnes à convaincre du bien fondé de telle ou telle opération, mais rares sont aujourd'hui ceux qui croient encore que l'Homme peut maîtriser le fleuve.

« Avec les moyens mécaniques dont on disposait, on pensait que l'homme pouvait dominer le fleuve. »

« La non-intervention de la collectivité est une notion difficile à accepter par la population concernée, mais à force d'explication, d'informations, de pédagogie, il semble que les mentalités changent petit à petit. »

Il faudra en tout état de cause poursuivre le travail d'information et d'explication car des parcelles se vendent et les riverains changent, de même qu'à chaque fin de mandats des élus changent aussi.

« La communication sur ce dossier est primordiale, pour que chaque riverain sache ce qu'il peut faire à son niveau. Il faut continuer à expliquer car il reste un certain nombre d'agriculteurs qui pensent qu'il faut curer le cours d'eau pour limiter les inondations. »

« Aujourd'hui la communication grand public passe par la vidéo et le film de présentation de l'espace de mobilité était vraiment bien fait, il a participé à la compréhension de la démarche par mes élus. Il faudrait peut-être en refaire un aujourd'hui pour montrer ce qui a changé 10 ans après. »

5. Travail de concertation et de communication sur la démarche

Différents moyens de communication et de concertation ont été utilisés lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de l'espace de mobilité de l'Adour.

5.1 Les réunions publiques

Les réunions publiques ont permis de faire évoluer les points de vue. Pour cela, lors de ces réunions les constats fondateurs ont été présentés et rappelés systématiquement (fonctionnement hydromorphologique de l'Adour et erreurs du passé).

Les deux premières années, ce ne sont pas moins de 25 réunions qui ont été organisées, soit plus de 1000 personnes qui ont été sensibilisées à la démarche de l'espace de mobilité de l'Adour.

5.2 Le film de l'espace de mobilité

Film réalisé en 2010, sur la base de témoignages des différents acteurs concernés par le dispositif de l'espace de mobilité de l'Adour. D'une durée de 20 minutes, son rôle est de pouvoir être projeté avant des réunions, des conférences. Il est aussi accessible sur internet et dix ans après, le film a été vu plus de 1 500 fois sur Youtube.



5.3 L'exposition itinérante



L'exposition itinérante est composée de 20 panneaux pour répondre à ces 4 questions :

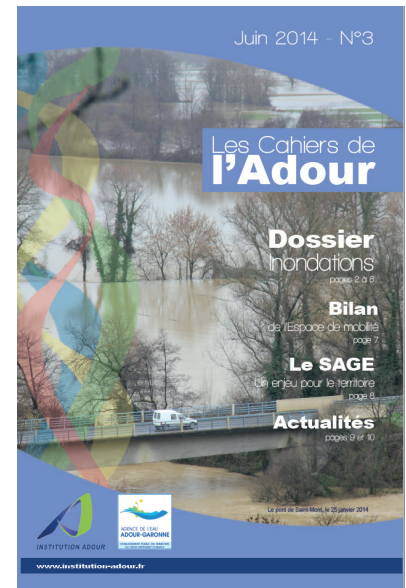
Quel est l'état de nos rivières ?
(De l'importance des cours d'eau, la complexité des cours d'eau, la fragilité des cours d'eau, la diversité des cours d'eau, la santé des cours d'eau)

L'Adour, fleuve instable ?
(comment fonctionne l'Adour ?, l'Adour, héritier des Pyrénées, Mobilité et dynamique fluviale, mobilité et équilibre du fleuve, mobilité et richesse écologique)

L'Adour, un fleuve transformé ?
(Une liberté mal acceptée, une lutte sans fin, des conséquences irréversibles, un fleuve fortement modifié, un nouveau regard sur l'Adour)

Quel avenir pour l'Adour ?
(Les actions de l'Institution Adour, reconquérir l'espace de mobilité, quelle est la mobilité acceptable ? les actions tests, vers une gestion durable)

5.4 Les Cahiers de l'Adour



Trois numéros des Cahiers de l'Adour ont été réalisés et diffusés par la poste dans toutes les boîtes aux lettres des communes concernées par le dispositif de l'espace de mobilité soit trois fois 8 000 exemplaires. Chaque numéro se

composait de 3 parties : Le fonctionnement de l'Adour, le niveau de réalisation du dispositif de l'espace de mobilité, et des témoignages : techniciens rivière, élus locaux, agriculteurs, riverains,

5.5 Les conférences dans toute la France

Le dispositif de l'espace de mobilité sur l'Adour est une expérimentation unique en France. C'est pourquoi les élus de l'Institution Adour ont été invités à présenter cette action à plusieurs reprises et entre autres au Sénat, au Conseil Régional à Toulouse, à Bourgoin Jailleux, devant 70 maires venus des Landes ...



*Journée technique avec les élus landais
Saint-Mont le 26 septembre 2014*

5.6 Une communication à poursuivre

Au vu des différents moyens et supports utilisés visant la présentation et l'explication de la mise en œuvre du programme de gestion de l'espace de mobilité de l'Adour, la population (élus et riverain) connaissent le terme de « espace de mobilité » et ont partagé une culture commune du fonctionnement de ce cours d'eau. Pour autant le travail de sensibilisation reste important à maintenir pour ne pas

perdre les bénéfices de cette acceptation locale fragile. En effet on peut constater que pour certains acteurs ayant participé activement à ce programme, et ayant partagé l'efficacité de ce dernier, pour plusieurs raisons (réglementation, mobilisation de la profession agricole, financements en baisse, ...) il est aujourd'hui difficile de relancer de nouvelles actions du même type.

L'outil de communication le plus important reste l'animation quotidienne sur le terrain ainsi que les réunions publiques. Le film de l'espace de mobilité a été le support de communication le plus utilisé et apprécié.

6. Coeur du bilan

En 2020, quinze ans après la mise en place de la démarche de l'espace de mobilité sur l'Adour, quels sont les impacts de cette politique publique sur le territoire ? Quel est le

niveau d'acceptation locale à ce changement de stratégie ? Quels sont les bénéfices sur les milieux aquatiques ?

6.1 De nouveaux partenariats

Le travail de concertation engagé par le dispositif de l'espace de mobilité a été le préalable indispensable à la réussite de la démarche. Le choix de cette stratégie était risqué car la situation de départ était préoccupante (tension entre les riverains, les collectivités et les services de l'Etat, dettes financières...) et l'objectif (articuler la restauration des fonctions naturelles du fleuve et la prévention des risques liés aux fleuves) difficile à atteindre.

Les nombreuses réunions, organisées par le trio technicien,

élu et bureau d'études, animées avec des outils de communications adaptés (le film par exemple) n'ont pas toutes été faciles à mener, mais elles ont permis de valider un objectif commun dans un climat de confiance mutuelle grâce à une large adhésion des participants. Ce processus a été à l'origine de l'évolution territoriale des syndicats de rivière, qui se sont regroupés pour n'en former qu'un seul sur le bassin versant Adour amont en 2020. Cette structure unique favorise la poursuite du programme de l'espace de mobilité.

6.2 Des réussites techniques, financières et environnementales

Ayant fait leurs preuves en situation de crue, mais aussi sur la protection des enjeux, les différents types d'opération qui ont été initiés par le dispositif de l'espace de mobilité (talutage, déplacement de digues, ouverture de bras, acquisition foncière, ...) sont toujours ceux qui sont mis en œuvre sur l'Adour.

Ces travaux n'engagent pas de dépenses supplémentaires, bien au contraire, les budgets d'investissement ont été divisés par 9.

Même si les critères de suivi ne sont pas scientifiques (il faudrait qu'ils le deviennent), l'évolution de la situation de la biodiversité est positive. La faune aquatique se renouvelle et se développe, les zones reboisées et la ripisylve jouent leur rôle de filtre, il y a une amélioration incontestée de la qualité des milieux aquatiques en général de l'état hydromorphologique, mais des pollutions sont toujours présentes et en particulier les microplastiques.

6.3 Un regard qui évolue

Au-delà de la réalisation du programme d'opérations, les riverains de l'Adour, les élus posent un nouveau regard sur le fleuve.

Il est admis de tous que

- L'Adour est un système complexe, avec des usagers variés qui doivent se concerter

- Il est important de se poser la question du bienfondé des enjeux à protéger avant d'engager des opérations coûteuses

On peut noter qu'on est passé de la « reconquête » de l'espace de mobilité au « programme de gestion durable » de l'espace de mobilité.

6.4 Des logiques institutionnelles plus complexes

Les principales difficultés qui ont été rencontrées sont liées au décalage qui existe entre les besoins du terrain et les procédures institutionnelles, administratives et réglementaires.

En résumé, les acteurs de terrain ont de plus en plus de difficultés à se retrouver dans le mille-feuilles administratif et encore plus dans le domaine de la gestion des cours

d'eau, les structures sont multiples et les compétences se recoupent. Souvent, cette situation engendre des temps de décision trop longs, des remises en cause inappropriées, et donc des pertes de confiance des acteurs locaux, et une impression d'incompréhension qui fragilise les acquis du travail de concertation préalable.

7. Bilan global - Limites et perspectives de cette démarche

Fort de cette analyse, doit-on poursuivre cette démarche, quelles améliorations doit-on apporter, certaines opérations doivent-elles être stoppées ?

7.1 Mobilité des autres cours d'eau

Le dispositif de l'espace de mobilité ne peut pas se transposer à tous les cours d'eau (ruisseau de montagne, cours d'eau endigué de plaine...) mais il peut s'adapter dans de nombreuses situations. Au sein du SMAA, plusieurs ac-

tions de talutage, de déplacement d'enjeu ou d'acquisition foncières ont été réalisées suite à l'expérience menée sur l'Adour, par exemple sur le Haut-Adour et sur l'Echez.

7.2 Du lit mineur à l'ensemble du territoire

La réflexion menée sur la gestion des cours d'eau ne s'est pas limitée au lit mineur et au lit majeur, elle s'est intégrée dans les différentes politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Elle rentre en compte dans la caractérisation des enjeux, par exemples le choix du lieu d'implantation d'une STEP, l'élargissement d'un pont, la protection des bâtiments d'un lycée, l'aménagement d'espaces verts sur les berges, ...

Etendre cette réflexion au-delà du lit majeur, c'est aussi prendre en compte l'état des sols du bassin versant dans sa totalité et donc prévoir des interventions pour

limiter l'érosion des sols dans les côteaux. Ces érosions provoquent des inondations dans les maisons qui ne se situent pas au bord des cours d'eau mais en contrebas de fossés agricoles, mais surtout elles augmentent les vitesses et les volumes des crues dans la vallée et donc les dégâts sont aussi plus importants.

Deux types d'intervention pourraient être envisagés : le curatif en plantant des haies brise-crue par exemple, et le préventif en faisant évoluer les pratiques culturales pour faire disparaître les sols nus.

7.3 La question de la propriété foncière

Pour que l'Adour retrouve son fonctionnement naturel, l'acquisition foncière semble l'opération la plus efficace techniquement bien sûr (pas d'intervention) mais aussi financièrement (un unique investissement) et juridiquement (la collectivité devient propriétaire). Pour le moment la politique d'acquisition s'est limitée au foncier, mais à l'avenir, la collectivité devra -t-elle prévoir d'acheter cer-

taines maisons parce qu'elles se situent dans une zone à risque ?

Aujourd'hui, il est important de clarifier les transferts des propriétés foncières acquises dans le cadre du dispositif par l'Institution Adour et le SMAA qui a aujourd'hui la compétence sur le territoire.

7.4 Limiter volontairement les interventions

La mission de la puissance publique devient complexe voire contradictoire avec les habitudes prises ces dernières années de gérer le fleuve systématiquement par des interventions lourdes. Aujourd'hui, gérer un cours d'eau signifie redonner de la liberté au cours d'eau, en résumé : surveiller, informer, expliquer et ... intervenir le moins possible. Gérer sans intervenir, cela peut sembler être un contre sens. Or ça ne l'est pas si on se donne les

moyens d'expliquer : expliquer pourquoi il n'est pas utile d'enlever tel embâcle qui au contraire est un lieu de frai pour les poissons, expliquer pourquoi il n'est pas utile de refaire une protection de berge car les enjeux majeurs sont en amont ou en aval ...

Développer les outils de communication et d'information restera l'un des enjeux majeurs des années à venir.



ANNEXES

Annexe 1 - Les étapes de la démarche

Etapes	Lancement	Date de finalisation
Déplacement de la route de La Houssette à Labatut-Rivière	Avril 2005	Septembre 2005
Détermination des espaces de mobilité	Septembre 2005	Août 2006
Outil de communication	Septembre 2005	Août 2006
Engagement concertation locale	Octobre 2006	Décembre 2007
Rédaction du dossier DUP, Autorisation loi sur l'eau, DIG	Septembre 2007	Février 2008
Avis sur la recevabilité du dossier	Mars 2008	Fin Mai 2008
Dépôt du dossier pour mise en enquête publique	5 juin 2008	Recevabilité officielle 24 juin 2008
Lancement enquête publique	12 Août 2008	11 septembre 2008
Procès-verbal des observations	11 septembre 2008	20 septembre 2008
Mémoire réponse Institution Adour	20 septembre 2008	13 Octobre 2008
Rapport du commissaire enquêteur	13 Octobre 2008	28 Octobre 2008
Arrêté interpréfectoral portant DIG, Autorisation loi sur l'eau et DUP	28 octobre 2008	2 avril 2009
Lancement procédure appel d'offre 1 ^{ère} tranche	13 Avril 2009	7 mai 2009
Étude complémentaire déplacement tertre de protection contre les crues et première tranche opérationnelle	Février 2009	Juillet 2009
Réalisation 1 ^{ère} tranche opérationnelle	Septembre 2009	Janvier 2010
Réalisation 2 ^{ème} tranche opérationnelle	Septembre 2010	Janvier 2011
Extension de l'espace de mobilité		
Concertation extension de l'espace de mobilité	Mars 2009	Avril 2010
Rédaction du dossier, Autorisation loi sur l'eau, DIG pour l'extension du programme	Septembre 2010	Avril 2011
Arrêté interpréfectoral portant DIG, Autorisation loi sur l'eau et abrogeant l'ancien arrêté	Avril 2011	29 octobre 2012
3 ^{ème} tranche opérationnelle	29 octobre 2012	30 décembre 2013
4 ^{ème} tranche opérationnelle	Septembre 2013	30 décembre 2014
5 ^{ème} tranche	Septembre 2015	Décembre 2015

Annexe 2 - Evolution du site du bras de Labatut-Rivière de 2010 à 2020





Mars 2013



Mars 2014



Mars 2015



Mars 2016



Mars 2017



Mars 2018



Mars 2019



Mars 2020

Annexe 3 - Etude d'incidence environnementale de l'ouverture de bras à Labatut-Rivière (65)



L'ouverture de ce bras et le dépôt de matériaux et d'alluvions suite à la crue de janvier 2014 ont permis à la végétation spontanée de coloniser une surface d'environ 2,5 hectares (en tenant compte de la superficie couverte par le bras). Pour l'instant ce bras reste en eau quasiment toute l'année. Ce milieu est en constante évolution au fur et à mesure des crues de l'Adour. De très nombreux habitats ont ainsi pu se reconstituer et abritent de nombreuses espèces.



Bras de l'Adour au niveau de zone la plus boisée

Les espèces, et/ou empreintes, observées lors de nos différentes visites réalisées entre le mois de juin et le mois d'août 2020 sont les suivantes :

Espèces animales aquatiques ou semi-aquatiques	Espèces végétales	Insectes
Cistude d'Europe	Saule blanc	Caloptéryx occitan
Ragondin	Saule pleureur	Agrion élégant
Loutre d'Europe	Saule pourpre	Leste brun
Rat musqué	Aulne glutineux	Gomphe
Campagnol amphibie	Peuplier hybride	Oedipode rouge
Rainette méridionale	Onagre	Oedipode turquoise
Héron cendré	Bouillon blanc	Staphylin du littoral
Aigrette garzette	Saponaire officinale	Libellule déprimée
Petit Gravelot	Baldingère faux-roseau	Gammare lacustre
Truite fario	Platane	Nèpe cendrée
Ablette	Orme champêtre	Grande limnée
Goujon		Limnée ovale
Loche franche		
Vairon		
Chevesne		

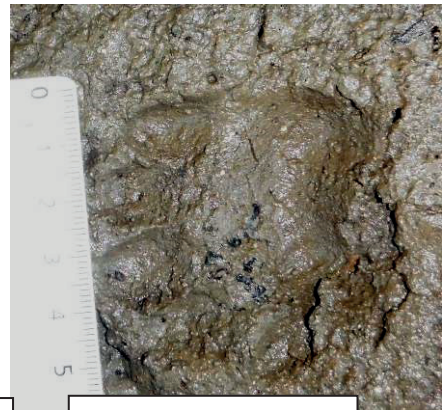
Cette liste n'est bien évidemment pas exhaustive mais montre toutefois la présence de plusieurs espèces protégées. D'autres animaux terrestres ont été observés, ou parfois juste leurs traces, comme le chevreuil, le sanglier et le blaireau.



Cistude d'Europe observée à proximité du bras



Trace de campagnol amphibie



Trace de loutre

On a pu observer une densité importante de saules avec quelques jeunes platanes et également une bonne couverture par la baldingère faux-roseau.



Vue depuis l'intérieur de la zone boisée



Banc de poissons



Truite fario



Œufs de petits Gravelots

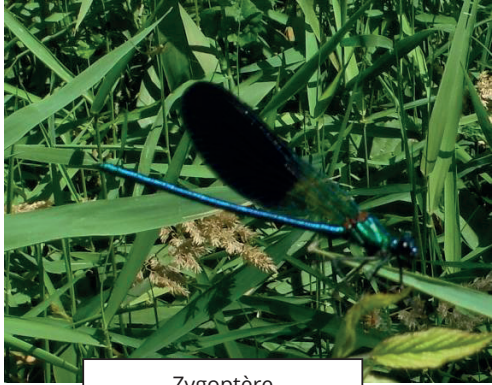


Petit Gravelot juvénile

Les matériaux déposés dans le bras lors des crues de l'Adour (atterrissements) constituent des zones de nidification pour les petits gravelots. Des œufs ont ainsi pu être observés ainsi que des juvéniles (surement issus d'une seconde portée vue la période d'observation).



Saponaire officinale

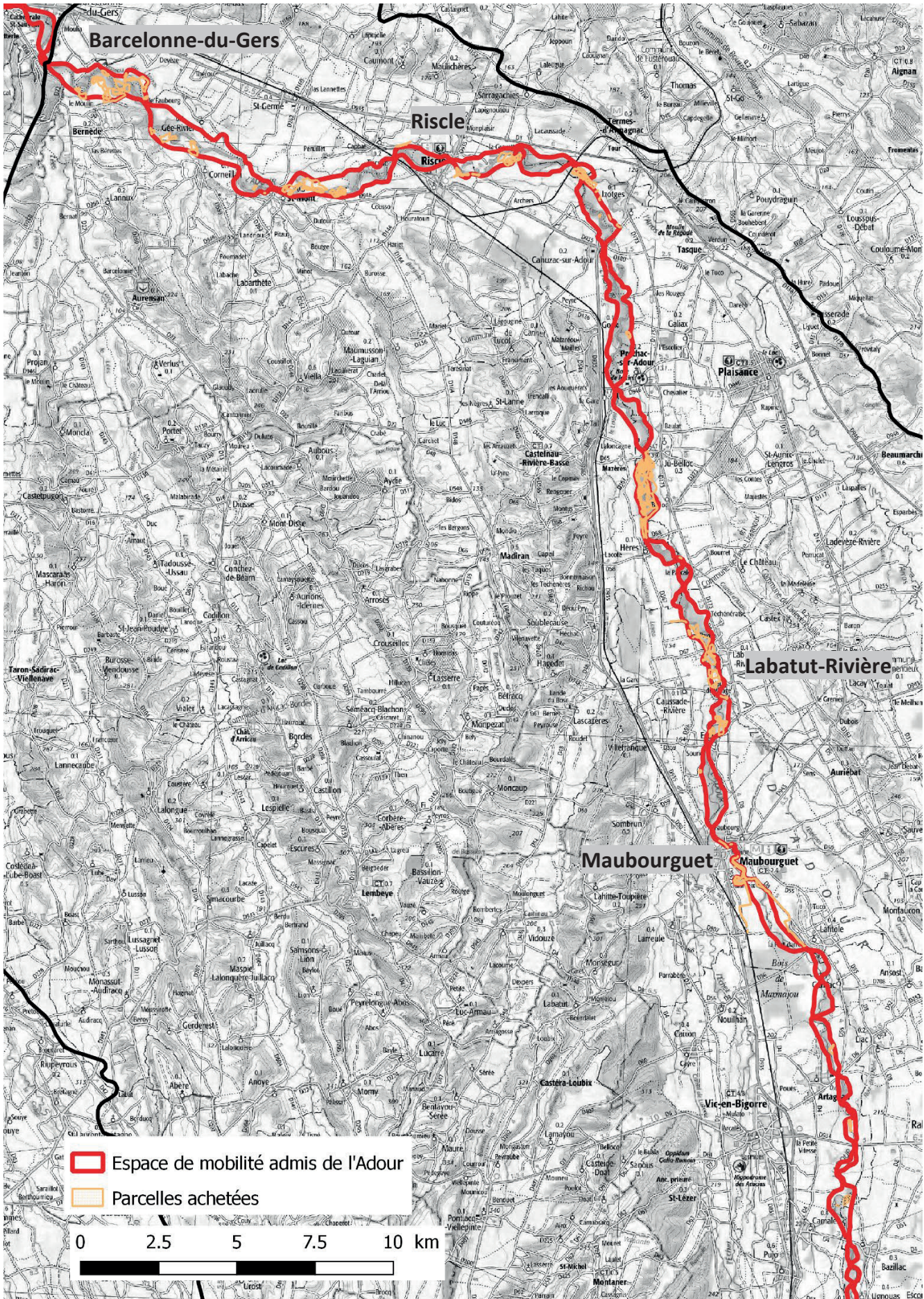


Zygotère



Vue de la partie cultivée de la parcelle et de la végétation arborée présente en rive gauche du bras

Annexe 4 - Foncier acheté dans le cadre de la mise en oeuvre de l'espace de mobilité de l'Adour



Annexe 5 - Fiche synthétique de présentation de l'action-test de l'espace de mobilité

Préservation des milieux aquatiques

Définition concertée d'un espace de mobilité pour l'Adour

L'opération

Catégorie	Préservation et gestion
Type d'opération	Définition d'un espace de mobilité du cours d'eau
Type de milieu concerné	Cours d'eau de zone intermédiaire
Enjeux (eau, biodiversité, climat)	Continuité écologique, bon état des habitats
Début des actions	2008
Fin des actions	2018
Linéaire concerné par les actions	44 km

Le cours d'eau dans la partie restaurée

Nom	L'Adour
Distance à la source (point amont)	72 km
Largeur moyenne	20 m
Pente moyenne	2 ‰
Débit moyen	35 m ³ /s

Les objectifs du maître d'ouvrage

- Délimiter un espace de mobilité « admis », allant dans le sens d'une restauration des phénomènes de régulation naturelle propre à la dynamique intrinsèque du cours d'eau.
- Définir les principes de gestion appropriés à cet espace.
- Ne pas augmenter le risque d'inondation.

Le milieu et les pressions

L'Adour est un fleuve important par sa taille et plus encore par son débit. Il draine un bassin de 17 000 km² et se jette dans l'océan Atlantique, au niveau du golfe de Gascogne après un parcours de 309 kilomètres. Cours d'eau de piémont en tresses à forte mobilité, il représente une des principales ressources en matériaux alluvionnaires du bassin Adour-Garonne. L'enjeu majeur lié à son bassin versant est l'agriculture avec environ 50 % de la surface agricole utile (SAU) en cultures irriguées, de manière notamment. Les espèces emblématiques du site sont la cistude d'Europe, la loutre d'Europe, la lamproie marine et la cordulie à corps fin.

La localisation

Pays	France
Bassin hydrogr.	Adour - Garonne
Région(s)	Midi-Pyrénées
Département(s)	Hautes-Pyrénées et Gers
Commune(s)	17 communes Lafitole, Maubourguet, Estirac, Caussade-Rivière, Labatut-Rivière, Tieste-Uragnoux, Jû-Belloc, Hères, Castelnaud-Rivière-Basse, Préchac-sur-Adour, Goux, Galiax, Cahuzac-sur-Adour, Izotges, Termes-d'Armagnac, Sarragachies, Riscle.



Contexte réglementaire Non concerné

Références au titre des directives européennes

Réf. masse d'eau FRFR237A et FRFR327C

Réf. site Natura 2000 FR 7300889

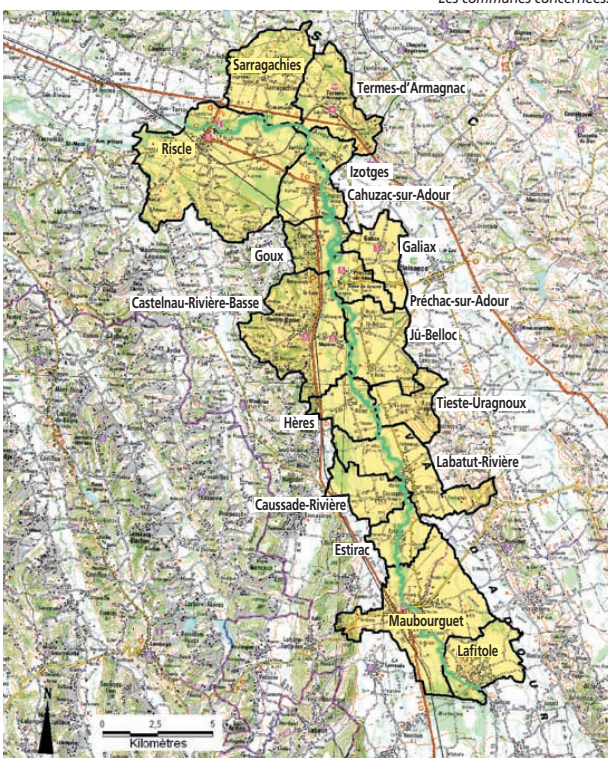
À partir des années soixante, le lit de l'Adour a connu d'importantes extractions de granulats aussi bien en lit majeur qu'en lit mineur. Ces extractions ont provoqué un important encaissement du lit mineur réduisant de fait la fréquence des inondations dans le lit majeur, la rétraction des zones de divagation, l'abaissement du niveau de la nappe d'accompagnement, la déconnexion des annexes fluviales, etc. En recherchant son

nouveau profil d'équilibre, des érosions de berges sont apparues conduisant les gestionnaires à stabiliser son tracé en plan et son profil en long. Des endiguements conséquents, des seuils et des protections de berges (26 % des berges) ont ainsi été mis en place sur l'Adour. La dynamique du cours d'eau a conduit les gestionnaires à entreprendre régulièrement des confortements des protections de berges.



L'Adour à Izotges (Gers).

Google Earth



Les communes concernées.

Scant100 - IGN

■ Les opportunités d'intervention

Sur chacun des deux départements, les deux syndicats de protection contre les inondations n'avaient plus les moyens financiers de poursuivre une politique de lutte systématique contre les érosions et les inondations par la mise en place d'enrochements liés ou libres. Parallèlement, la réglementation ayant aussi évoluée, les protections autres que celles des personnes n'étaient plus accompagnées financièrement par l'État. La politique de la protection systématique des berges par des méthodes classiques a ainsi montré ses limites tant en termes d'efficacité que de coûts.

Pour cesser de répondre de façon ponctuelle aux demandes de consolidation de berges sans approche globale, l'Institution Adour et les deux syndicats locaux ont entrepris ensemble une réflexion pour concevoir une gestion intégrée, admise et durable de l'espace de mobilité de l'Adour. Le projet concerté implique les élus locaux, les partenaires institutionnels et les riverains soit : les 17 communes du territoire, les deux départements, la région, l'Onema, les services de l'État, les fédérations départementales de la pêche, la société d'aménagement foncier et d'établissement rural locale (SAFER) et la chambre d'agriculture.

■ Les travaux et aménagements

La concertation avec les acteurs du territoire a donné lieu à la définition d'un espace de mobilité admissible sur 1 744 hectares. Cet espace prend en compte les enjeux que les élus ont souhaité protéger de la mobilité du cours d'eau :

- protection des habitations contre les inondations et usages telles que les gravières lorsque leur capture peut entraîner une conséquence sur l'intérêt général et/ou la sécurité publique ;
- protection des captages d'eau potable ;
- protection des ponts et autres ouvrages d'art.

Des travaux sont prévus sur la période 2008-2018 et consistent à :

- acquérir et échanger des parcelles comprises dans le périmètre défini ;
- gérer la ripisylve et effectuer des plantations avec l'objectif de rétablir l'ancien corridor écologique ;
- reculer et recréer des digues au plus près des enjeux à protéger ;



Restauration de trois hectares du lit majeur par le recul de tertres, représentant une aire stockage supplémentaire des eaux de crue de 50 000 m³

- protéger les berges en génie civil en présence d'enjeux liés à la sécurité publique et/ou à l'intérêt général et lorsque ces derniers ne sont déplaçables.

Ainsi l'espace de mobilité comprend des secteurs où les enjeux humains sont protégés de la dynamique du fleuve pour des raisons de sécurité publique et/ou d'intérêt général et des secteurs où la dynamique du fleuve peut s'exprimer sans entrave.

Le coût de la concertation locale s'élève à environ 55 000 € HT.

■ La démarche réglementaire

- Déclaration d'intérêt général (DIG).
- Déclaration d'utilité publique (DUP).
- Dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau :
 - 3.1.4.0 : Consolidation ou protection des berges
 - 3.1.2.0 : Modification du profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau ou dérivation d'un cours d'eau
 - 3.1.5.0 : Destruction de frayère
 - 3.2.2.0 : Installations, ouvrages ou remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau
 - 3.2.6.0 : Dignes

■ La gestion

Au sein de l'espace de mobilité admissible, le principe premier est la non-intervention.

Des interventions ciblées sont envisagées (protection de berges notamment) quand l'Adour menace d'atteindre la limite de l'espace de mobilité admissible et en fonction des enjeux. D'autres types d'intervention sont possibles :

- réouverture de bras,
- gestion des structures alluvionnaires,

- restauration de la ripisylve, etc.

Le second principe est la maîtrise des enjeux :

- implantation limitée de nouveaux enjeux,
- modification ou déplacement d'enjeux existants (digues, stations de pompage, routes, canaux, etc.).

■ Le suivi

Un état initial sur le fonctionnement hydrogéomorphologique de l'Adour a été réalisé par un bureau d'étude. Une analyse de photos aériennes et une expertise de terrain ont permis d'aboutir à une cartographie précise de l'espace de mobilité fonctionnel du cours d'eau. Le suivi et l'évaluation des travaux est en cours de définition. Ils porteront sur l'évolution de l'érosion des berges, la stabilisation du fond du lit, les habitats des lits mineur et majeur. Parallèlement, une étude sociale sur la perception des riverains et des élus de cet espace de mobilité sera menée.

L'Adour à Jû-Belloc (Gers), cours d'eau à lit mobile.



Bruno Canis



■ Coûts prévisionnels sur la période 2005-2018

En euros HT

Coût des études	130 000 €
Coût des acquisitions	737 515 €
Coût des travaux et aménagements	2 580 300 €
	<i>soit, au mètre linéaire / an</i> 6 €
<i>Le coût des travaux comprend le déplacement d'enjeux (236 000 €), les tertres de protection contre les inondations (960 000 €), les protections de berges en génie civil (463 800 €) et la reconstitution du cordon rivulaire (920 500 €).</i>	
Coût de la valorisation et des suivis	130 000 €
Coût total de l'action sur 13 ans	3 732 814 €

Partenaires financiers :

Sur la période 2005-2007 : agence de l'eau (80 %), Institution Adour (20 %).

Sur la période 2008-2018 : agence de l'eau (56 %), conseil régional (17 %), État (7 %), Institution Adour (20 %).

Partenaires techniques du projet :

agence de l'eau, conseil régional, État.

■ Le bilan et les perspectives

L'action de délimitation d'un espace de mobilité admis par les gestionnaires a été atteinte et a répondu aux objectifs initiaux. Ainsi 100 % de la masse d'eau est concernée par l'espace de mobilité. Cette action va permettre de restaurer la dynamique du cours d'eau et de favoriser la capacité de rajeunissement/renouvellement des milieux aquatiques associés au fleuve et par conséquent la richesse et la diversité de la mosaïque écologique. Il faudra attendre plusieurs années avant d'avoir les premiers résultats.

La DUP mise en place sur l'ensemble de l'espace de mobilité admis est apparue indispensable pour donner une existence légale à l'enveloppe de l'espace de gestion. La DUP n'est valable que pour cinq années, une intégration de l'espace de mobilité admis dans les documents d'urbanisme reste donc nécessaire.

L'important niveau d'appropriation de la démarche par les élus est lié au fait qu'ils ont décidé eux-mêmes des solutions à adopter. La réflexion a été menée à travers la mise en place d'une concertation active impliquant les élus et les acteurs locaux, aussi bien dans le partage du diagnostic que dans la définition et dans le choix des orientations de gestion. Les usagers et les riverains ont également pu s'exprimer lors d'échanges sur le terrain ou en mairie.

Des explications pédagogiques pour les élus, des journées « grand public » et des expositions expliquant le fonctionnement hydro-géomorphologique de l'Adour ont aussi été organisées en amont de la prise de décision.

Économiquement, la comparaison entre le programme 1997-2007 et le futur programme montre un gain financier dans le temps en partie lié à la durée de vie limitée de certains aménagements (enrochement libre qui est emporté par la dynamique du fleuve en quatre à cinq ans).

Une évaluation des gains économiques sera à réaliser à la fin des dix années du programme au vu des actions prévues, réellement réalisées ou non.

■ La valorisation de l'opération

Le projet est valorisé localement au niveau des techniciens de rivière du bassin Adour-Garonne mais aussi au niveau des élus.



GEODIAG (2007). Action test « reconquête de l'espace de mobilité de l'Adour ». Engagement de la phase de concertation. Approche technico-socio-économique. Acceptabilité de l'action-test et de sa mise en œuvre, Institution Adour: 48 + annexes.

http://www.institution-adour.fr/institut-adour/upload/PDF/Rapport_definitif_action_test.pdf

Maître d'ouvrage Institution Adour
<http://www.institution-adour.fr/>



Contact Frédéric Ré
Institution Adour
frederic.re@institution-adour.fr

Annexe 6 - Extension de l'espace de mobilité en amont et en aval

Préservation
des milieux aquatiques

Définition concertée d'un espace de mobilité pour l'Adour

L'opération

Catégorie	Préservation et gestion
Type d'opération	Définition d'un espace de mobilité du cours d'eau
Type de milieu concerné	Cours d'eau de zone intermédiaire
Enjeux (eau, biodiversité, climat)	Continuité écologique, bon état des habitats

Début des actions	2008
Fin des actions	2022
Linéaire concerné par les actions	84 km

Le cours d'eau dans la partie restaurée

Nom	L'Adour
Distance à la source (point amont)	52 km
Largeur moyenne	20 m
Pente moyenne	2 ‰
Débit moyen	35 m ³ /s

Les objectifs du maître d'ouvrage

- Délimiter un espace de mobilité « admis », allant dans le sens d'une restauration des phénomènes de régulation naturelle propre à la dynamique intrinsèque du cours d'eau.
- Définir les principes de gestion appropriés à cet espace.
- Ne pas augmenter le risque d'inondation.

Le milieu et les pressions

L'Adour est un fleuve important par sa taille et plus encore par son débit. Il draine un bassin de 17 000 km² et se jette dans l'océan Atlantique, au niveau du golfe de Gascogne après un parcours de 309 kilomètres. Cours d'eau de piémont en tresses à forte mobilité, il représente une des principales ressources en matériaux alluvionnaires du bassin Adour-Garonne. L'enjeu majeur lié à son bassin versant est l'agriculture avec environ 50 % de la surface agricole utile (SAU) en cultures irriguées, de manière notamment. Les espèces emblématiques du site sont la cistude d'Europe, la loutre d'Europe, la lamproie marine et la cordulie à corps fin.

La localisation

Pays	France
Bassin hydrogr.	Adour - Garonne
Région(s)	Occitanie et Nouvelle-Aquitaine
Département(s)	Hautes-Pyrénées, Gers et Landes
Commune(s)	57 communes <ul style="list-style-type: none"> • Communes des Hautes-Pyrénées Aurensan, Sarniguet, Villenave-près-Marsac, Tostat, Marsac, Ugnouas, Bazillac, Camalès, Vic-en-Bigorre, Artagnan, Gensac, Lafitole, Maubourguet, Estirac, Labatut-Rivière, Caussade-Rivière, Hérès, Castelnau-Rivière Basse. • Communes du Gers Tieste-Uragnoux, Ju-Belloc, Goux, Galiax, Préchac-sur-Adour, Cahuzac-sur-Adour, Izotges, Termes-d'Armagnac, Sarragachies, Riscle, Tarsac, Saint-Mont, Saint-Germé, Corneillan, Gée-Rivière, Bernède, Barcelonne-du-Gers. • Communes des Landes Aire-sur-l'Adour, Audon, Aurice, Bordères-et-Lamensans, Cauna, Cazères-sur-l'Adour, Duhort-Bachen, Gouts, Grenade-sur-l'Adour, Larrivière-Saint-Savin, Laurède, Montgaillard, Mugron, Nerbis, Onard, Poyanne, Renung, Saint-Maurice-sur-l'Adour, Saint-Sever, Souprosse, Toulourette, Vicq-d'Auribat.



Contexte réglementaire Non concerné

Références au titre des directives européennes

Réf. masse d'eau FRFR237A et FRFR327C

Réf. site Natura 2000 FR 7300889 et FR7200724



Les communes concernées.

À partir des années soixante, le lit de l'Adour a connu d'importantes extractions de granulats aussi bien en lit majeur qu'en lit mineur. Ces extractions ont provoqué un important encaissement du lit mineur réduisant de fait la fréquence des inondations dans le lit majeur, la rétraction des zones de divagation, l'abaissement du niveau de la nappe d'accompagnement, la déconnexion des annexes fluviales, etc. En recherchant son nouveau profil d'équilibre, des érosions de berges sont apparues conduisant les gestionnaires à stabiliser son tracé en plan et son profil en long. Des endiguements conséquents, des seuils et des protections de berges (26% des berges) ont ainsi été mis en place sur l'Adour. La dynamique du cours d'eau a conduit les gestionnaires à entreprendre régulièrement des confortements des protections de berges.

■ Les opportunités d'intervention

Sur les départements des Hautes-Pyrénées et du Gers, les deux syndicats de protection contre les inondations n'avaient plus les moyens financiers de poursuivre une politique de lutte systématique contre les érosions et les inondations par la mise en place d'enrochements liés ou libres. Parallèlement, la réglementation ayant aussi évolué, les protections autres que celles des personnes n'étaient plus accompagnées financièrement par l'État. La politique de la protection systématique des berges par des méthodes classiques a ainsi montré ses limites tant en termes d'efficacité que de coûts.

Pour cesser de répondre de façon ponctuelle aux demandes de consolidation de berges sans approche globale, l'Institution Adour et les deux syndicats locaux ont entrepris ensemble une réflexion pour concevoir une gestion intégrée, admise et durable de l'espace de mobilité de l'Adour. Le projet concerté implique les élus locaux, les partenaires institutionnels et les riverains soit : les 17 communes du territoire, les deux départements, la région, l'Onema, les services de l'État, les fédérations départementales de la pêche, la société d'aménagement foncier et d'établissement rural locale (SAFER) et la chambre d'agriculture.

Cette démarche, initiée dans le cadre d'une *action test* (programme à l'initiative de l'Agence de l'eau),

a ensuite été étendue, en 2012, à l'amont (jusqu'à Aurensan) et à l'aval (jusqu'à Barcelonne-du-Gers). Puis, sur la base d'une sollicitation émanant du syndicat de rivière intervenant à l'aval de cette zone (nommé maintenant *Syndicat du moyen Adour landais*), l'Institution Adour a développé une démarche complémentaire, dans la continuité, et ce, jusqu'à la confluence avec la Midouze.

■ Les travaux et aménagements

La concertation avec les acteurs du territoire a donné lieu à la définition d'un espace de mobilité admissible sur 4 532 hectares : 2 493 pour l'Adour amont et 2 039 pour l'Adour moyen landais. Cet espace prend en compte les enjeux que les élus ont souhaité protéger de la mobilité du cours d'eau :

- protection des habitations contre les inondations et usages telles que les gravières lorsque leur capture peut entraîner une conséquence sur l'intérêt général et/ou la sécurité publique ;
- protection des captages d'eau potable ;
- protection des ponts et autres ouvrages d'art.

Des travaux sont prévus sur la période 2008-2018 pour l'Adour amont et 2018-2022 pour l'Adour moyen landais et consistent à :

- acquérir et échanger des parcelles comprises dans le périmètre défini ;
- gérer la ripisylve et effectuer des plantations avec l'objectif de rétablir l'ancien corridor écologique ;



Restauration de trois hectares du lit majeur à Riscle par le recul de tertres, représentant une aire stockage supplémentaire des eaux de crue de 50 000 m³

- reculer et recréer des digues au plus près des enjeux à protéger ;
- protéger les berges en génie civil en présence d'enjeux liés à la sécurité publique et/ou à l'intérêt général et lorsque ces derniers ne sont pas déplaçables.

Ainsi l'espace de mobilité comprend des secteurs où les enjeux humains sont protégés de la dynamique du fleuve pour des raisons de sécurité publique et/ou d'intérêt général et des secteurs où la dynamique du fleuve peut s'exprimer sans entrave.

Le coût de la concertation locale initiale, dans le cadre de l'action test, s'élève à environ 55 000 € HT.

■ La démarche réglementaire

- Déclaration d'intérêt général (DIG).
- Déclaration d'utilité publique (DUP).
- Dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau :

3.1.4.0 : Consolidation ou protection des berges

3.1.2.0 : Modification du profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau ou dérivation d'un cours d'eau

3.1.5.0 : Destruction de frayère

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

3.2.6.0 : Dignes

■ La gestion

Au sein de l'espace de mobilité admissible, le principe premier est la non-intervention.

Des interventions ciblées sont envisagées (protection de berges notamment) quand l'Adour menace d'atteindre la limite de l'espace de mobilité admissible et en fonction des enjeux. D'autres types d'intervention sont possibles :



La crue de l'Adour en janvier 2015 à Riscle mettant en évidence le recul du tertre.

- réouverture de bras ;
- gestion des structures alluvionnaires ;
- restauration de la ripisylve, etc.

Le second principe est la maîtrise des enjeux :

- implantation limitée de nouveaux enjeux ;
- modification ou déplacement d'enjeux existants (digues, stations de pompage, routes, canaux, etc.).

■ Le suivi

Un état initial sur le fonctionnement hydrogéomorphologique de l'Adour a été réalisé par un bureau d'étude. Une analyse de photos aériennes et une expertise de terrain ont permis d'aboutir à une cartographie précise de l'espace de mobilité fonctionnel du cours d'eau. Le suivi et l'évaluation des travaux portent sur l'évolution de l'érosion des berges, la stabilisation du fond du lit, les habitats des lits mineur et majeur. Parallèlement, une étude sociale sur la perception des riverains et des élus de cet espace de mobilité a été menée.



■ Coûts sur la période 2005-2018 pour la zone Adour amont (35 communes)

En euros HT

Coût des études	130 000 €
Coût des acquisitions	1 137 500 €
Coût des travaux et aménagements	3 096 300 €
<i>Le coût des travaux comprend le déplacement d'enjeux (291 000 €), les tertres de protection contre les inondations (1 040 000 €), les protections de berges en génie civil (619 800 €) et la reconstitution du cordon rivulaire (920 500 €).</i>	
Coût de la valorisation et des suivis	250 000 €
Coût total de l'action sur 13 ans	4 613 800 €

Partenaires financiers :

Sur la période 2005-2007 : Agence de l'eau Adour-Garonne (80 %), Institution Adour (20 %).

Sur la période 2008-2018 : Agence de l'eau Adour-Garonne (56 %), Conseil régional (17 %), État (7 %), Institution Adour (20 %).

Partenaires techniques du projet : Agence de l'eau Adour-Garonne, Conseil régional, État.

■ Le bilan et les perspectives

L'action de délimitation d'un espace de mobilité admis par les gestionnaires a été atteinte et a répondu aux objectifs initiaux. Ainsi 100 % de la masse d'eau est concernée par l'espace de mobilité. Cette action va permettre de restaurer la dynamique du cours d'eau et de favoriser la capacité de rajeunissement/renouvellement des milieux aquatiques associés au fleuve et par conséquent la richesse et la diversité de la mosaïque écologique. Il faudra attendre plusieurs années avant d'avoir les premiers résultats des études hydromorphologiques.

La déclaration d'utilité publique (DUP) mise en place sur l'ensemble de l'espace de mobilité admis de la zone test est apparue indispensable pour donner une existence légale à l'enveloppe de l'espace de gestion. La DUP n'est valable que pour cinq années, une intégration de l'espace de mobilité admis dans les documents d'urbanisme reste donc nécessaire.

Cependant, pour la suite de la démarche, la procédure de DUP n'a pas été réitérée. Seule la déclaration d'intérêt général et l'autorisation au titre de la nomenclature loi sur l'eau ont été sollicitées. La reconnaissance de l'existence légale de l'enveloppe de gestion a été finalisée au travers du SAGE Adour amont avec une règle spécifique dédiée.

L'important niveau d'appropriation de la démarche par les élus est lié au fait qu'ils ont décidé eux-mêmes des solutions à adopter. La réflexion a été menée à travers la mise en place d'une concertation active impliquant les élus et les acteurs locaux, aussi bien dans le partage du diagnostic que dans la définition et dans le choix des orientations de gestion. Les usagers et les riverains ont également pu s'exprimer lors d'échanges sur le terrain ou en mairie.

Des explications pédagogiques pour les élus, des journées « grand public » et des expositions expliquant le fonctionnement hydro-géomorphologique de l'Adour ont aussi été organisées en amont de la prise de décision.

Économiquement, la comparaison entre le programme 1997-2007 et le futur programme montre un gain financier dans le temps en partie lié à la durée de vie limitée de certains aménagements (enrochement libre qui est emporté par la dynamique du fleuve en quatre à cinq ans).

Une évaluation des gains économiques sera à réaliser à la fin des dix années du programme au vu des actions prévues, réellement réalisées ou non.

■ La valorisation de l'opération

Le projet est valorisé localement au niveau des techniciens de rivière du bassin Adour-Garonne mais aussi au niveau des élus.



GEODIAG (2007). Action test « reconquête de l'espace de mobilité de l'Adour ». Engagement de la phase de concertation. Approche technico-socio-économique. Acceptabilité de l'action-test et de sa mise en œuvre, Institution Adour: 48 + annexes.

Cahiers de l'Adour : <http://fr.calameo.com/read/00070321874186d33f7ab>

Film sur l'espace de mobilité de l'Adour : https://www.youtube.com/watch?v=v3akv_pdGcE

Maître d'ouvrage Institution Adour
<http://www.institution-adour.fr/>



Contact Aurélie Darthos, Institution Adour
aurelie.darthos@institution-adour.fr

