

Avis de VNEA déposé sur le site de l'enquête publique.

Enquête publique

Centrale hydroélectrique sur la Valloirette.

Le dossier, extrêmement confus avec des informations contradictoires, appelle un certain nombre d'observations.

1) L'impact de la conduite forcée

a) Un déboisement non prévu initialement

Dans l'avis de l'autorité environnementale de 2015 on lit :

Les impacts en phase travaux sont plus particulièrement liés à la pose de la conduite forcée et à la construction de la prise d'eau (accès pour les engins de chantier, pollution potentielle, perturbations et rejets au milieu aquatique, etc.). Dans cette partie, il manque de manière générale des cartographies des emprises des travaux sur le milieu naturel, détaillant notamment le tracé de la conduite forcée, mais également les emprises temporaires (potentielles zones d'accès, zones réservées au stockage et base de vie du chantier, etc.). La carte p.67 permet d'avoir un aperçu du tracé, mais on a du mal à déterminer à quel niveau il suit la piste existante. Cette carte indique également la présence de boisements tout au long du tracé. Il est précisé p124 qu'**aucun déboisement n'aura lieu**, le tracé suivant la piste et l'ancien lit du ruisseau, mais est-ce également valable pour les emprises temporaires du chantier ?

Dans la note présentant les évolutions de l'étude d'impact suite à l'avis de l'Autorité Environnementale la liste des modifications et ajouts ne fait nullement mention de l'impact de la conduite forcée et en page 135 de l'évaluation environnementale de 2016 (mais également dans la note de 2015 en réponse à l'Autorité Environnementale) on trouve :

L'implantation de la conduite forcée ne nécessitera aucun déboisement car elle se fera soit sous des emprises de pistes existantes, soit sous l'ancien lit de la Neuvachette court-circuité par le tunnel des Thècle. De fait, cet ouvrage ne modifiera en rien le paysage actuel

Or aujourd'hui **le projet ne correspond plus à ce qui était annoncé** puisque la conduite va se trouver en partie dans le talus de la piste qui, comme décrit en page 63 de l'étude d'impact, est bordée de bois. Rien n'est prévu dans le dossier pour les bois coupés mais c'est dans la logique des choses.

b) Des zones humides affectées par le projet

Du dégrilleur d'eaux usées à la parcelle 85 **la piste se situe en zone humide** ; les flaques s'y succèdent et lors de notre visite (15 mai 2022) on pouvait y voir de très nombreux têtards. Par ailleurs sur une longueur relativement importante elle est bordée en amont d'un fossé rempli d'eau. Aucune étude n'a été faite sur les milieux humides et la présence d'éventuelles espèces protégées dans ce secteur.



c) des problèmes d'éboulement

La piste est devenue inexistante le long de la Valloirette un peu après le tunnel. Le terrain y est instable, le talus déjà très haut plonge à pic dans la Valloirette. On constate des éboulements et la digue a été emportée sur une quinzaine de mètres ; il devient difficile d'y passer, même à pied.

Ce problème d'instabilité du terrain n'est pas évoqué.

L'implantation d'une conduite forcée de 1,50 mètre de diamètre (notons au passage qu'en 2016 on parlait de 1,40 mètre) avec évidemment la largeur nécessaire aux travaux des engins de chantier aura un impact énorme dans ce secteur



d) en résumé

Les travaux qui s'étendront sur une bande d'une largeur minimale de 10 mètres alors que la largeur de la piste ne dépasse pas 5 mètres

- nécessiteront un déboisement important qui n'est pas pris en compte et auront nécessairement un impact sur le paysage, la faune et la flore.
- affecteront des zones humides
- engendreront des problèmes d'éboulement en bordure de la Valloirette

On est très loin de la situation présentée en 2016 où l'impact de la conduite forcée a été balayé d'un revers de manche

2) **L'absence d'engagement sur les mesures de réduction de l'impact des travaux et de mesures compensatoires**

Page 157 de l'étude d'impact on lit :

Un certain nombre de mesures devront être envisagées afin de réduire certains risques et limiter les gênes pouvant être induites par les travaux. Les principales qui concernent la mise en place des différents ouvrages de l'aménagement seront :

- le piquetage des emprises des travaux afin de réduire tout débordement et donc d'éviter une aggravation des impacts sur l'environnement,
- le décapage préalable de la terre végétale, si elle est présente, et son stockage temporaire dans de bonnes conditions pour faciliter sa manutention et sa remise en place sur les emprises ou cela sera nécessaire pour la reprise de la végétation et donc le masquage à terme des cicatrices,
- le stockage des hydrocarbures sur des aires étanches,
- le nettoyage des emprises après les travaux,
- la réfection, si nécessaire, des pistes et voiries utilisées
- le respect des horaires de chantier particulièrement pour le site de la prise d'eau et du barrage au regard de la sensibilité du camping à la gêne sonore induite.

Les mesures à prendre pendant les travaux seront intégrées au CCTP et devront ainsi être appliquées par les entreprises. Une mission sera confiée à un bureau d'étude environnemental extérieur pour qu'il valide les méthodes d'exécution proposées par les entreprises du point de vue écologique. Cet expert interviendra au cours du chantier pour suivre les points les plus critiques. **La plus-value induite par la mise en place de ces mesures environnementales spécifiques sera intégrée au bordereau des prix. Le paiement de ces plus-values ne sera effectif que si les mesures proposées sont bien respectées pendant le chantier**

On comprend ainsi qu'il n'y a **pas de véritable engagement à appliquer les mesures de réduction de l'impact du chantier** qui pourraient ne figurer que sur le papier avec pour seule conséquence le non règlement du coût induit allégeant alors le coût du projet au détriment de l'environnement.

Page 7 de l'avis de l'autorité environnementale on lit :

L'Autorité environnementale recommande également la mise en place d'un Plan d'Assurance Environnement, avec passage régulier sur le chantier d'un responsable environnement qui pourra s'assurer de la bonne mise en oeuvre de ces mesures.

Il n'y a aucune réponse du porteur de projet sur ce point.

Pour ce qui est des **mesures compensatoires**, sauf erreur de notre part, rien ne figure dans le dossier.

En 2016 le Commissaire enquêteur soulignait déjà ce point en page 28 de son rapport :

La fédération départementale de pêche, souligne qu'il n'y a, dans le projet, aucune proposition de mesures compensatoires, mais seulement des mesures correctrices ou de limitation d'impact en phase de fonctionnement.

Cela est exact, me semble-t-il, car il y a un amalgame évident entre mesures correctrices et compensatoires. Sur les quatre pages que propose le maître d'ouvrage, j'en retiendrai tout au plus une dizaine de lignes qui concerne sa proposition de redevance piscicole. Il offre annuellement sur la durée du contrat, une somme correspondant à la fourniture de 5000 alevins de truite Fario de six mois.

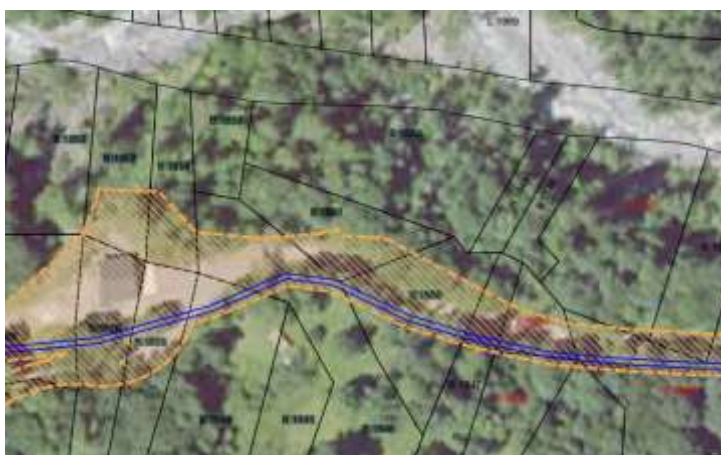
(...) Les mesures compensatoires sont quasiment inexistantes dans ce dossier, le maître d'ouvrage considérant qu'il n'a pas à en mettre en place (hormis la redevance piscicole), car son projet n'affecte pas de zones protégées. Il me semble qu'il aurait pu aller plus loin dans ses propositions...

La séquence Eviter Réduire Compenser n'est ainsi pas mise en place aussi bien sur les milieux terrestres que sur les milieux aquatiques.

3) Des emprises non justifiées.

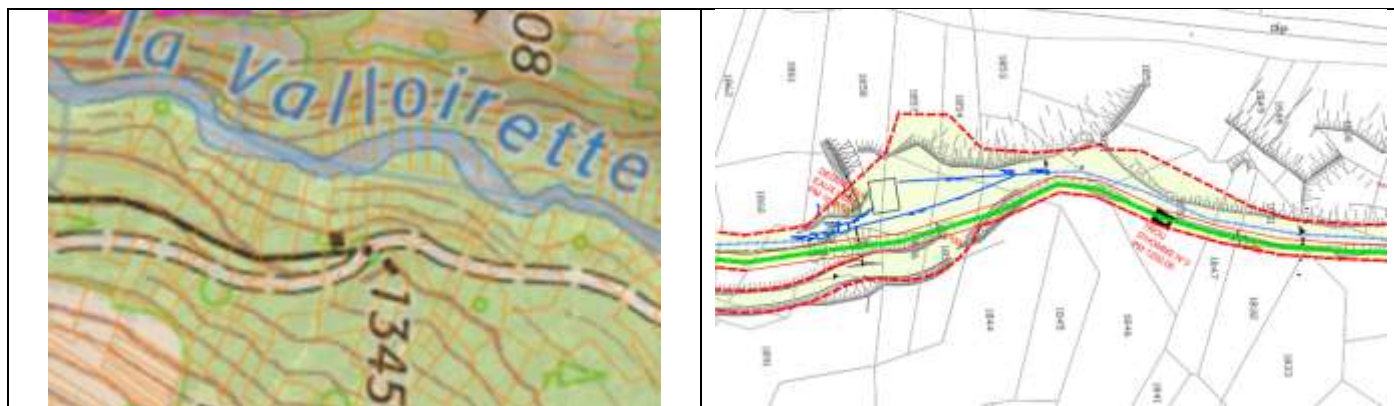
a) Au niveau du dégrilleur d'eaux usées

la largeur de la zone impactée représentée ci-dessous ne nous paraît pas justifiée.



En effet, alors même que dans ce secteur la conduite forcée doit passer en amont de la piste ce qui apparaît clairement sur le plan général des travaux, l'emprise inclut des terrains extrêmement pentus situés en dessous.

La pente du terrain apparaît clairement sur la carte avec des lignes de niveau resserrées ainsi que sur la vue générale du projet.







Lors d'une visite sur le site avec M. Ghysen d'Akuo Energy, ce dernier nous a affirmé qu'il n'était pas prévu de remblayer ces zones qui ne sont d'aucune utilité pour le projet alors qu'elles sont mentionnées sur le plan ci-dessous comme des emprises de chantier.

Si des déblais y étaient néanmoins déposés, la commune en devenant propriétaire, cela engendrerait un nouvel impact sur l'environnement et viendrait encourager les dépôts sauvages qu'on rencontre déjà le long de la piste.

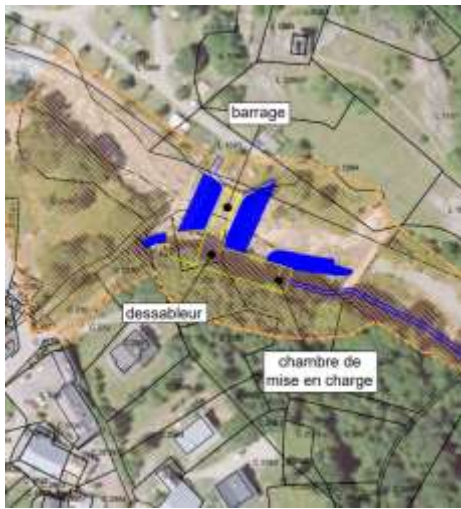
Plan extrait du dossier de concertation préalable



-  Emprise permanente : Conduite forcée et accès
-  Emprise chantier : phase travaux

b) Au niveau de la confluence entre la Valloirette et la Neuvachette

L'extension de la DUP à la zone représentée ci-dessous apparaît comme injustifiée même si la digue doit être renforcée.



Extrait du plan général des travaux



Plan extrait du dossier de concertation préalable

Les raisons avancées sont en effet peu convaincantes :

En page 6 de la notice on lit :

Le périmètre définitif intègre également les zones de cours d'eau et de berges impactées par le projet au niveau du barrage, dont les surfaces couvertes par la nouvelle retenue d'eau qui se créera en amont du barrage. Le nouveau périmètre permet notamment de réaliser un confortement des berges concernées par le rehaussement du niveau d'eau en cas de besoin.



Vue générale du projet destinée à justifier l'extension de la DUP mais non conforme aux plans précédents

Ainsi pour justifier l'extension de la DUP le schéma ci-dessus fait apparaître une surface couverte par la retenue d'eau considérablement augmentée. Cette configuration est contredite par la description de la page 8 de la notice :

La prise d'eau sera de type latéral et avec un barrage effaçable qui se rendra transparent à l'écoulement lors des crues afin d'assurer le transport sédimentaire et de ne pas augmenter le risque d'inondation. La centrale fonctionnera au fil de l'eau, c'est-à-dire que **la retenue créée par le barrage aura un volume réduit. Le barrage relèvera la ligne d'eau d'une hauteur d'environ deux mètres.**

Lorsque le débit du cours d'eau sera supérieur au débit d'équipement, le surplus de débit sera déversé au-dessus du barrage.

D'après les éléments ci-dessus l'eau ne devrait donc jamais dépasser le niveau prévu initialement

Notons que cette zone apparaît dans le PLU comme un emplacement réservé pour des jardins communaux et pour l'implantation de conteneurs.. Par ailleurs on peut lire page 21 « *le projet de jardin communaux n'étant pas encore conçu précisément ou déployé...* » et rien ne garantit que ces jardins seront un jour aménagés.

En effet on peut constater aujourd'hui que des déblais divers notamment du goudron provenant de la réfection des chaussées, matériaux on ne peut moins adaptés à l'aménagement d'un jardin, y ont été déposés alors qu'on lit en page 7 :

Plus largement, l'intégration de ces surfaces dans le périmètre de la DUP permet ainsi d'assurer et de garantir un accès libre, non entravé, pérenne, en tout temps et heure pour les interventions de construction et

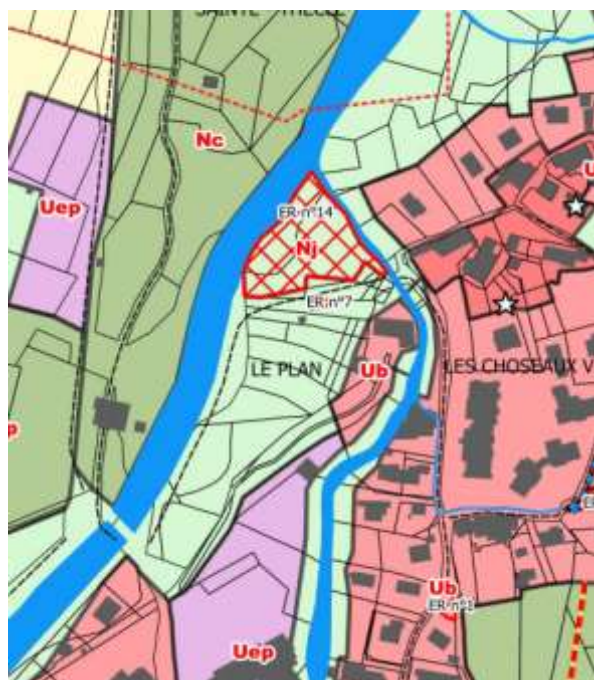
d'exploitation tout au long de la vie de la centrale hydraulique. **Il n'est pas prévu de construction de bâtiment ni de dépôt de matériaux au sein de la nouvelle emprise du périmètre DUP.**



Notons par ailleurs que l'accès au chantier décrit page 11 de la notice explicative ne se fera pas par cette zone. :

L'accès au projet se fera, au début, via la Route du Télégraphe (D 902), puis la voie communale, rue des Choseaux Ville, le chemin rural de la Curia et enfin un chemin d'exploitation rejoignant celui sous lequel la conduite sera enterrée (cf. plan ci-dessous).

Cette vaste zone n'a donc aucune raison de figurer la DUP même en cas de confortement de la digue.



Zonage PLU

Liste des emplacements réservés			
N°	Bénéficiaire	Objet	Surface approximative
1	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	94 m ²
2	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	71 m ²
3	Commune	Élargissement de voirie	22 m ²
4	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	74 m ²
5	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	86 m ²
6	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	77 m ²
7	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	53 m ²
8	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	159 m ²
9	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	63 m ²
10	Commune	Création de stationnements	3024 m ²
11	Commune	Création de stationnements	335 m ²
12	Commune	Jardins communaux	272m ²
13	Commune	Préservation de l'emprise de l'aéroport	14548 m ²
14	Commune	Création de jardins communaux	2436 m ²
15	Commune	Élargissement de voirie	179 m ²
16	Commune	Implantation de conteneurs semi-enterrés	429 m ²
17	Commune	Projet de logements en mixité sociale	8230 m ²

L'insertion dans la DUP des deux zones citées ci-dessus vient par ailleurs contredire l'affirmation de la page 29 : *L'atteinte au droit de propriété se veut être le plus restreint possible.*

4) L'insertion dans la DUP de la piste d'accès

Dans l'état actuel des choses, l'accès ne semble poser aucun problème puisqu'en page 12 de la notice on lit : Le chemin d'exploitation rejoignant celui sous lequel sera implanté la conduite forcée est actuellement régi par l'article L. 162-1 du Code rural et de la pêche maritime qui dispose que « les chemins et sentiers d'exploitation sont ceux qui servent exclusivement à la communication entre divers fonds, ou à leur exploitation. Ils sont, en l'absence de titre, présumés appartenir aux propriétaires riverains, chacun en droit soi, mais **l'usage en est commun à tous les intéressés**. L'usage de ces chemins peut être interdit au public. »

Mais ensuite

L'acquisition de ce chemin est toutefois indispensable au projet afin d'assurer l'accès aux engins de chantiers et aux véhicules de maintenance, certains élargissements étant également nécessaires.

La seconde phrase vient contredire la première. S'il y a un droit d'usage pourquoi l'acquisition serait-elle indispensable ?

On ne peut par ailleurs qu'émettre des doutes sur la nécessité d'élargir cette piste qui permet aujourd'hui l'accès de gros engins (on voit y voit les traces de passage d'engins de débardage atteignant le secteur de coupe via la piste sous laquelle doit passer la conduite) et si on veut **Réduire** l'impact des travaux, on devra se contenter d'élargissements extrêmement ponctuels.



Enfin

Elle permettra également l'accès rapide à la centrale hydroélectrique ainsi qu'à la conduite forcée sans risques d'entraves et grâce à un entretien régulier du chemin. Les aménagements et l'entretien de ce chemin seront assurés par la Commune. Le classement en tant que chemin rural assurera et garantira aux propriétaires riverains l'accès à leurs parcelles.

Pourquoi évoquer un **accès rapide** ? S'agit-il de transformer la piste en route goudronnée ?

Pourquoi la Commune veut-elle prendre en charge l'entretien de cette piste liée aux aménagements hydroélectriques ce qui aura un coût pour la collectivité ? A-t-elle des projets sans lien avec la centrale hydroélectrique dans ce secteur ?

Notons enfin que dans l'étude d'impact le problème de l'accès se réduit à une seule phrase en page 31 :

Les accès emprunteront les chemins existants qui pourront faire l'objet d'un éventuel élargissement et une remise en état.

Or il ne s'agit plus seulement de permettre le passage des engins avec **une remise en état** mais d'un aménagement pérenne avec une emprise nettement plus large que celle de la piste actuelle dont l'impact sur l'environnement n'a pas été pris en compte.

5) Les risques d'inondations et leur prise en compte

a) Inondations provoquées par des dysfonctionnements

Il faut se référer au mémoire complémentaire à l'étude d'impact sur les risques naturels pour voir mis en évidence le risque d'inondation provoqué par des dysfonctionnements et les mesures préconisées pour le limiter. La notice explicative n'y fait aucune allusion.

Extrait du tableau de la page 4

<p>Risque d'inondation de l'usine</p> <p>Risque de détérioration des ouvrages liée aux crues</p>	<p>Le clapet s'abaissera lors des crues afin de restituer la section hydraulique initiale et de ne pas endommager les ouvrages. Des trop-pleins sont situés sur le dessableur et la chambre de mise en charge afin d'évacuer les eaux en surplus. Des vannes lestées permettent d'isoler le dessableur du cours d'eau.</p> <p>Des protections en enrochements seront mises en place sur les berges au niveau de la prise d'eau et de l'usine.</p> <p>L'usine sera reculée de 10 m par rapport au sommet des berges.</p> <p>Le plancher de l'usine qui accueillera la salle des commandes et les équipements électriques sera placé au-dessus du niveau de la crue centennale.</p> <p>La conduite sera située hors crues sinon protégée par une digue existante le long de la Valloirette.</p>	<p>Risque de l'ancrage et de la tenue des ouvrages sur le terrain</p>	<p>Le radier du barrage sera ancré dans le substratum rocheux sinon un rideau d'étanchéité sera mis en place.</p> <p>Un ouvrage de soutènement sera réalisé entre le dessableur et le talus, ainsi qu'au niveau de l'usine si nécessaire.</p> <p>La conduite sera posée autant que possible sous une piste existante sinon en pied de talus.</p> <p>Les ouvrages seront calculés selon les normes en vigueur.</p>
--	---	---	---

<p>Le projet nécessite le reprofilage des digues RTM en amont du tunnel Sainte-Thècle ainsi que le percement du mur barrage pour y faire passer la conduite forcée.</p>	<p>Risque de détérioration des ouvrages liée aux crues</p>	<p>Le phasage des travaux ne modifiera pas la vulnérabilité des ouvrages RTM face aux crues.</p> <p>Les digues en amont du tunnel seront reprofilées afin d'améliorer la section hydraulique pour le passage des crues.</p> <p>Au niveau de la prise d'eau et de l'usine, un confortement des berges sera réalisé.</p>
---	--	--

<p>Le village de Valloire est situé en amont de la prise d'eau, en rive droite ainsi qu'en rive gauche par la présence du camping.</p>	<p>Risque d'inondation</p>	<p>Les constructions sont situées hors crues à l'état initial avant travaux.</p> <p>Le phasage des travaux sera réalisé en adéquation avec l'hydrologie et les zones de travaux seront conçues de manière à ne pas aggraver le risque d'inondation à l'amont lors des crues.</p> <p>L'étude hydraulique montre que les ouvrages projetés ne sont pas de nature à aggraver le risque inondation par rapport à l'état initial.</p>	<p>Risque de stabilité du terrain en rive droite</p>	<p>Un ouvrage de soutènement assurera la stabilité du talus proche du village en phase provisoire.</p> <p>L'ouvrage de soutènement provisoire sera maintenu sinon remplacé par un ouvrage définitif.</p>
--	----------------------------	--	--	--

		<p>Seul le cas de dysfonctionnement du clapet peut aggraver ce risque. Pour empêcher ce cas de se produire, une redondance de l'automatisme et des alarmes ainsi qu'un système de sécurité mécanique fonctionnant sans apport d'énergie seront mis en place au niveau du clapet pour assurer son abaissement lors des crues.</p> <p>Une coordination entre l'exploitant, les services de la mairie et le gestionnaire du camping sera mise en place afin de définir le mode opératoire de communication et de coordination des actions pour ce cas de dysfonctionnement.</p>		
--	--	--	--	--

b) Mise en œuvre des dispositions préconisées

Sont notamment préconisés pour faire face aux crues

- des enrochements au niveau de la prise d'eau,
- un ouvrage de soutènement entre le dessableur et le talus,
- le reprofilage des digues.

Ces travaux supplémentaires associés à l'augmentation du coût des matériaux devraient faire augmenter le coût du projet. Or dans le document intitulé « estimation sommaire des dépenses » on n'en trouve pas trace et le coût prévisionnel reste celui de la délibération du 29 mai 2019 à savoir 8 900 000 € HT. (voir page 56 de la notice explicative)

On peut dès lors penser qu'il n'est pas prévu de réaliser ces travaux ; dans ce cas le risque d'inondation est accru ;

dans le cas contraire, si ces travaux sont réalisés, c'est l'impact paysager à proximité immédiate du site inscrit de la chapelle Sainte Thècle qui sera considérable.

6) Les laves torrentielles

Le mémoire complémentaire sur les risques naturels traite ce problème sous le terme de « transport solide » mais **ne fait pas figurer ce phénomène dans le tableau de synthèse des risques** bien qu'il s'agisse là d'un risque majeur. Il semble avoir été quelque peu écarté alors même que les laves torrentielles sont relativement fréquentes à Valloire.

En page 31 on trouve :

Pour chaque affluent de la Valloirette, le type de transport prépondérant est précisé dans le tableau suivant :

Affluent	Type de transport prépondérant
Lauzette	charriage
Bonnenuit	lave
Torrent des Aiguilles	charriage et lave rare
Rieu Benoit	lave
Rieu Pessin	lave
Neuvachette	charriage
Valloirette	charriage

Type de transport selon le cours d'eau

La Valloirette est donc principalement concernée par un transport solide de type charriage.

Les laves torrentielles et le charriage sont définis de la manière suivante :

- les laves torrentielles, qui concernent surtout les petits bassins aux versants pentus et dégradés. Ces phénomènes mettent en jeu d'importantes quantités de sédiments et présentent une dynamique très brutale.
- le charriage, qui s'observe à la fois sur les petits et les grands bassins versants et qui correspond à des concentrations solides sensiblement moins importantes que les coulées de laves torrentielles.

Ces informations appellent un certain nombre de remarques :

Pour les laves torrentielles ne sont évoqués que d'importantes quantités de sédiments transportés sans allusion aucune aux énormes blocs de pierre, troncs d'arbres et matériaux divers.

Pour la Valloirette, le tableau fait figurer « charriage » alors qu'elle est impactée par les laves torrentielles de ses affluents qui peuvent être d'une extrême violence et provoquer de gros dégâts en aval de la confluence sur une longue distance.

Pour preuve : les laves torrentielles de juillet 2006 dans le secteur de la Lauzette ont submergé la rue de la Bonne Eau et entraîné l'évacuation du camping.

Notons au passage que le tableau ci-dessus mentionne le charriage comme type de transport prépondérant pour la Lauzette ce qui fait douter du sérieux de l'étude.

Rue de la Bonne Eau submergée



L'article ci-dessous qu'on trouve sur le site de cybervalloire (<https://www.cybervalloire.com/2006/08/25/les-cruets-de-la-valloirette-juillet-2006/>) avec de nombreuses photos décrit très bien le phénomène.

On trouve également des informations sur le site de notre association qui recense les dernières crues : <http://www.vnea.net/inondations.htm>

Les crues de la Valloirette

24 juillet 2006



Valloirette, après les crues

De gros orages se sont abattus sur les sommets de Valloire ces jours-ci.

Lundi soir, un orage forma une « poche » dans les hauteurs du Goléon. Puis cette poche claqua, et arracha une partie de montagne, en emportant arbres et rochers. La Lauzette fut le siège d'une importante montée des eaux, avec inondations des berges, et embâcles importants ...

Mardi soir, un peu la même chose se produit : sur Valloire, pas de TRES importantes ondées, mais sur les sommets, des trombes d'eau tombèrent vers 18h...

Résultat, le niveau de la Valloirette monta de plusieurs mètres, et l'eau envahit tout ... Le lit mouillé doubla de volume, emportant tout sur son passage ...

Vers 19h, la rue de la Bonne Eau, vers les garages communaux était submergée, et le lit du torrent traversait la route.

De plus, à ce même moment, le pont d'accès au TS des Verneys fut arraché. La route fut emportée par la même occasion, coupant l'accès des voitures.

Au niveau de la Rivine et des Pestiférés, le lit du torrent était quasiment installé sur la route, avec des mètres cubes de limon, et des tonnes de rochers en déplacement... Coulées de boues énormes, qui ravageaient les berges sur leur passage.

Une partie des Verneys fut évacuée, tout comme la Rivine.
Le camping fut lui aussi évacué, dû à la proximité du torrent en crue.

Quelques heures après, on apprit que la conduite d'eau alimentant Valloire était touchée, et qu'il fallait faire des réserves...

Les pompiers étaient en alerte...

L'hélicoptère de la gendarmerie fit des allers-retours au niveau de Bonnenuit, pour secourir des randonneurs bloqués par la montée des eaux...

Les deux ponts des Aiguilles furent arrachés, et emportés par les eaux, tout comme celui sur le plat après la Rivine, et la passerelle inutilisée en dessous de la Rivine. Le pont des Verneys fut lui aussi arraché, et la passerelle de la Borgée est déstabilisée.

Situation catastrophique sur Valloire, impliquant d'intervenir rapidement après la crue, pour vider le lit de la rivière, afin d'éviter tout autre débordement ou création de barrages lors des prochaines crues...

Ce matin, une vision de désastre sur Valloire et les environs...

Autre illustration : l'article du Dauphiné libéré du 6 septembre 2011 :

La station-village de Valloire a connu sa 8^e crue depuis 2006. Dimanche à 21 h 18, le Rieu Benoît a fait des siennes. L'orage qui s'est abattu n'était pas des plus violents. Dans le secteur des Verneys, une importante crue s'est produite. Si aucune victime n'est à déplorer, par contre de sérieux dégâts ont été causés. «Un premier constat fait état de 200 000 € de dégâts» indique Laurent Cadars.

«La coulée s'est étalée sur environ 2 kilomètres. La crue de type lave torrentielle a dévalé le Rieu Benoît. Elle a charrié d'imposants blocs dont le plus importants de 75m³.» «La conduite principale d'adduction d'eau potable est hors d'usage» souligne le Directeur général des services de la mairie. L'eau potable a été coupée entre le pont sur le Rieu Benoît et celui de la Borgée. Elle devait être rétablie d'ici la fin de la journée de lundi voire de la nuit.» Autres travaux entrepris, ceux concernant le rétablissement de la ligne électrique 20000 volts et de la conduite d'eaux usées. Une reconnaissance en hélicoptère sera effectuée afin d'établir un bilan et de connaître l'origine de la crue.

Les laves torrentielles constituent un phénomène majeur à prendre en compte, pourtant le dossier ne répond à aucune des questions suivantes:

Quel serait l'impact des matériaux charriés par le torrent au niveau de la prise d'eau en cas de lave torrentielle du type de celle de 2006 affectant par exemple le Rieu Pessin ?

Que se passerait-il si un dysfonctionnement des clapets y était associé ?

7) **En conclusion :**

Hydrocop qui est le troisième maître d'ouvrage après la SOREA et Akuo Energy des Alpes hérite d'un dossier lacunaire et on ne peut plus bancal.

- les risques liés au projet ont été occultés. Ils ne sont évoqués, mais sans prise en compte des laves torrentielles, que dans le mémoire complémentaire à l'étude d'impact établi en septembre 2021 alors que l'enquête préalable a eu lieu en 2016. Ces informations sur les risques ont fait défaut tout au long de la procédure.
- le dossier comporte de nombreuses contradictions, et ne permet pas une bonne information du public
- **le dossier apparaît comme insincère** sur un certain nombre de points

Si on peut considérer qu'un tel projet répond à l'objectif national de promotion des énergies nouvelles renouvelables, dans le cas présent, le bilan coût/ avantage est largement biaisé, le maître d'ouvrage ayant cru bon de minimiser l'impact paysager et plus généralement l'impact sur l'environnement et d'occulter les risques encourus notamment en cas de laves torrentielles.