

BLANQUEFORT / Réaménagement du parc d'activité industrielle

Cheminement des eaux pluviales en cas de dysfonctionnement des solutions compensatoires

21/03/25



- 1. Analyse du ruissellement 3
 - 1.1. Contexte et méthodologie 3
 - 1.2. Résultats..... 3



1. Analyse du ruissellement

1.1. Contexte et méthodologie

La présente note porte sur la **caractérisation du ruissellement** du projet de réaménagement du site FORD par AXTOM à Blanquefort. L'objectif est de déterminer le plan de cheminement des eaux pluviales, en cas de **dys-fonctionnement des solutions compensatoires**. Ces dernières consistent en la mise en place de **noues**, dont l'objectif est l'infiltration des eaux pluviales.

L'analyse effectuée est une analyse « à dire d'expert », basée sur une analyse de la topographie « projet » utilisant deux sources de données :

- A l'intérieur de la zone projet, la topographie utilisée est le nivellement pressenti de l'état projet. Ce modèle se compose d'une triangulation de résolution moyenne de 10 m sur l'ensemble de la zone de projet avec une densification du maillage dans certaines zones spécifiques.
- En dehors de la zone projet, la topographie utilisée provient de la base de données LiDAR HD de l'IGN. Les levés sont issus d'une acquisition aérienne de 10 points/m² de septembre 2023. La précision altimétrique des levés est de 0,1m.

1.2. Résultats

1.2.1. Écoulements généraux

L'analyse qualitative du ruissellement a été réalisée à l'aide du logiciel QGIS. Les principaux axes d'écoulement identifiés sont présentés ci-dessous, et fournis en annexe au format PDF. Le plan inclut également les bâtiments, les noues ainsi que les limites du projet.

Il est observé que les zones bâties seront implantées sur des remblais, orientant les écoulements soit vers les routes à proximité, soit vers trois zones d'accumulation à l'ouest de la zone projet (notées « ZA », sur la Figure 1). Les écoulements dirigés vers les routes suivent les pentes de celles-ci, qui les conduisent vers trois points bas altimétriques localisés au sud, à l'est et au nord-est de la zone de projet, débouchant sur des giratoires.

Les apports provenant de l'extérieur de la zone de projet, notamment depuis l'ouest, sont interceptés par les remblais des nouveaux bâtiments et infrastructures. **Ces apports ne rejoignent pas les zones de noues**, et sont plutôt redirigés vers les trois zones d'accumulation mentionnées.



1.2.2. Précisions sur les mesures de compensation

Les mesures de compensation sont placées le long des voiries. En cas de dysfonctionnement, les écoulements suivraient les pentes des routes.

Pour évaluer le comportement des noues du projet en cas de dysfonctionnement, l'analyse est réalisée en se basant sur les cinq routes présentées sur la Figure 1.

- Sur la route n°1, un point haut est identifié au milieu de celle-ci. Les écoulements arrivant de part et d'autre de ce point haut se dirigent alors vers le giratoire sud (Av du Port du Roy) ou vers le giratoire au nord de la route.

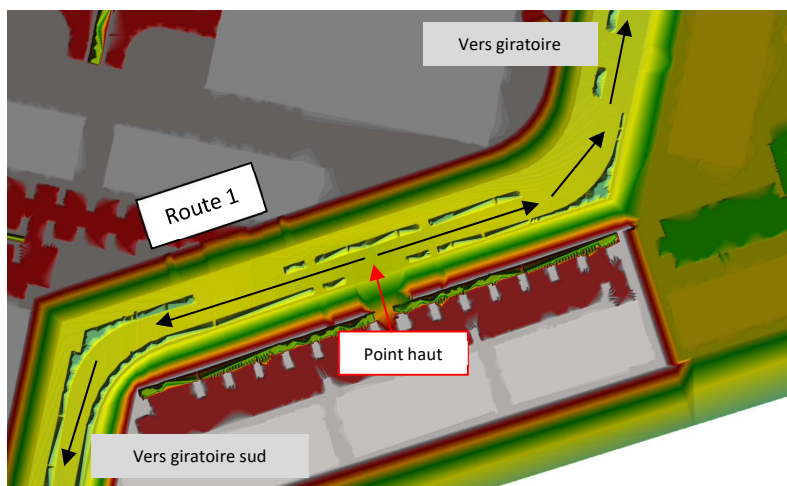


Figure 2 : Visualisation de la topographie de la route n°1

- Les écoulements issus de la route n°2 se dirigent vers le giratoire à l'est de celle-ci. Le giratoire bordant la route n°2 à l'ouest constitue un point haut, et empêche donc les eaux issues des noues dysfonctionnelles de la route n°2 de se diriger vers l'ouest (voir Figure 3).

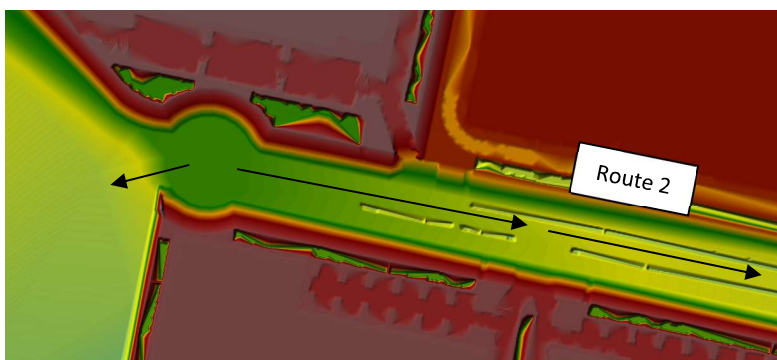


Figure 3 : Topographie du point haut à l'ouest de la route n°2

- Le giratoire reliant les routes 1, 2, 3 et 4 constitue un point haut, redirigeant les eaux des routes 1 et 2 vers la route 3 ou 4 (voir Figure 4).

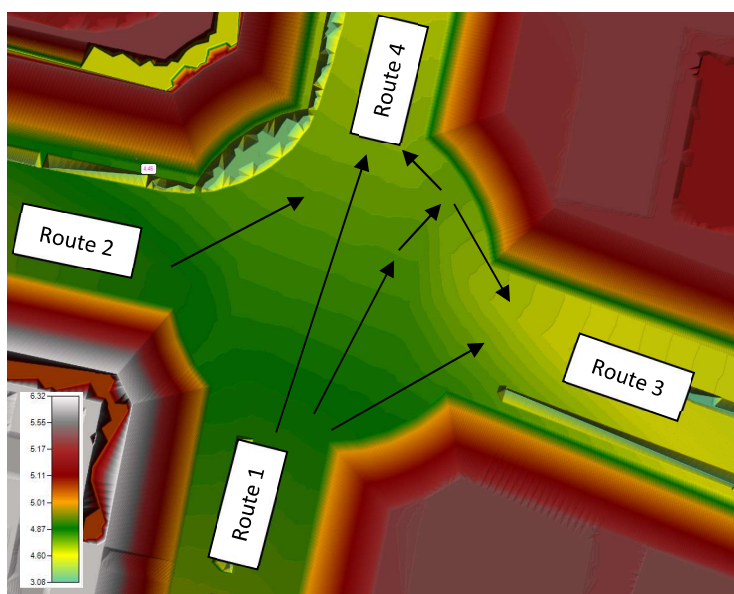


Figure 4 : Topographie du giratoire reliant les routes n°1, 2, 3 et 4

- Les écoulements issus de la route n°3 se dirigent vers le giratoire est (Rue de Saint Exupéry / Av du Port du Roy).
- Les écoulements issus de la route n°4 se dirigent vers le giratoire nord-est (Rue de Saint Exupéry / Rue Jean Duvert).
- Les écoulements issus de la route n°5 se dirigent vers l'est, et rejoignent la route n°4.

Ainsi, en cas de dysfonctionnement des mesures compensatoires, les écoulements pluvieux issus des déversoirs de celles-ci seront redirigés vers les trois points bas altimétriques du site au sud, à l'est et au nord-ouest. Ces transferts s'effectueront en suivant les routes, qui constituent les points bas principaux de la zone de projet.