

Projet de déviation de l'antenne de Lalinde

**Insertion dans le Plan d'Adaptation au Changement Climatique de
NaTran**



Sommaire

1. Objectif de l'étude.....	3
2. La situation actuelle	3
2.1 Implantation de la canalisation.....	3
2.2 Des vulnérabilités déjà existantes.....	5
2.2.1 Le pont fragilisé	5
2.2.2 Passage dans des zones à instabilité de sol.....	5
2.2.3 Implantation d'un poste de sectionnement existant dans la levée de terre située contre la berge sud du canal, et en zone rouge d'un PPRT d'un site SEVESO seuil haut	6
2.3 L'évolution prévue du climat vient aggraver la menace	7
3. Les travaux projetés.....	7
4. Conclusion.....	9



1. Objectif de l'étude

Dans le cadre global des enjeux d'adaptation de la société française au changement climatique, NaTran a transmis à la DGECC fin 2025 une étude de vulnérabilité.

Cette étude de vulnérabilité qui se décline à court terme (2030) et à moyen terme (2050) selon la Trajectoire de Référence pour l'Adaptation au Changement Climatique (TRACC) adoptée en 2023 par l'Etat présente une analyse :

- des événements climatiques identifiés par NaTran comme pouvant impacter ses actifs,
- de l'impact potentiel de ces phénomènes sur ses infrastructures,
- de l'estimation des mesures d'adaptation envisageables et de leur coût,
- des mesures d'organisation de NaTran pour suivre l'avancement des mesures et tenir à jour le plan d'action en fonction des évolutions.

Pour les projets, ce plan d'adaptation au changement climatique rend également nécessaire de prendre en compte l'évolution envisagée du climat et de vérifier la résilience des ouvrages futurs face aux événements changement climatique et leur cohérence avec le plan d'adaptation au changement climatique (PACC) de NaTran.

Le projet de la déviation de l'antenne de Lalinde concerne une canalisation implantée dans une zone à instabilité de sol (ZIS) et qui a déjà subi des événements imputables aux aléas climatiques.

Cette étude

- présente la vulnérabilité de la canalisation dans sa position actuelle,
- analyse l'évolution probable des précipitations extrêmes dans la région aux horizons 2030 et 2050 selon la TRACC,
- présente les améliorations apportées par la déviation vis-à-vis de la résilience de l'ouvrage face aux aléas climatiques.

2. La situation actuelle

2.1 Implantation de la canalisation

Dans sa partie finale, l'antenne de Lalinde (DN 125, DN 100 et DN 150, PMS 60 bar, années de construction 1959 et 2001) traverse à l'air libre la Dordogne entre la commune de Varennes (24566) et la commune de Saint-Capraise-de-Lalinde (24382) en empruntant le pont supportant la voie communale n°8.





Tracé de la canalisation entre Varennes (24382) et Lalinde (24223)

Ensuite, elle emprunte une bande de terrain séparant le canal de Lalinde et la Dordogne avant de traverser le canal et de rejoindre le site industriel au niveau du Port de Couze sur la commune de Lalinde (24223).



Traversée de la Dordogne en encorbellement



Passage entre le canal de Lalinde et la Dordogne

2.2 Des vulnérabilités déjà existantes

2.2.1 Le pont fragilisé

Le pont entre Saint-Capraise-de-Lalinde et Varennes, construit en 1925, présente des dégradations structurelles importantes qui ont conduit le département de la Dordogne, gestionnaire de l'ouvrage à le fermer à la circulation des véhicules à moteur.



Le pont sur la Dordogne fermé aux véhicules à moteur depuis 2024

Les travaux pour la remise en état prévoient la démolition et l'évacuation de la chaussée, la purge des bétons détériorés et le traitement des armatures corrodées, un renforcement des poutres principales par des matériaux composites collés (carbone), le traitement des fissures, l'étanchéité du tablier de l'ouvrage, la constitution d'une couche de roulement allégée et l'imperméabilisation générale de l'ouvrage. Ces travaux, qui devraient durer neuf mois, nécessite le déplacement préalable de la canalisation actuellement accrochée en encorbellement sur l'ouvrage.

2.2.2 Passage dans des zones à instabilité de sol

Entre Saint-Capraise de Lalinde et Baneuil (24023), le tronçon est implanté dans un ancien chemin de halage servant de digue entre le canal de Lalinde et la Dordogne. Il traverse des zones à instabilité de sol dont l'une sur la commune de Baneuil a connu un évènement important en mai 1996 (réf. 62400024 dans la base géorisques.fr), lorsqu'un écoulement d'eau sous la digue a provoqué par effet de renard un effondrement sur une quarantaine de mètres sur une profondeur d'une quinzaine de mètres, entraînant la vidange du canal dans la Dordogne et la mise à nu de la canalisation.



La ZIS à Baneuil



Effondrement de mai 1996 : vidange du canal et mise à nu de la canalisation

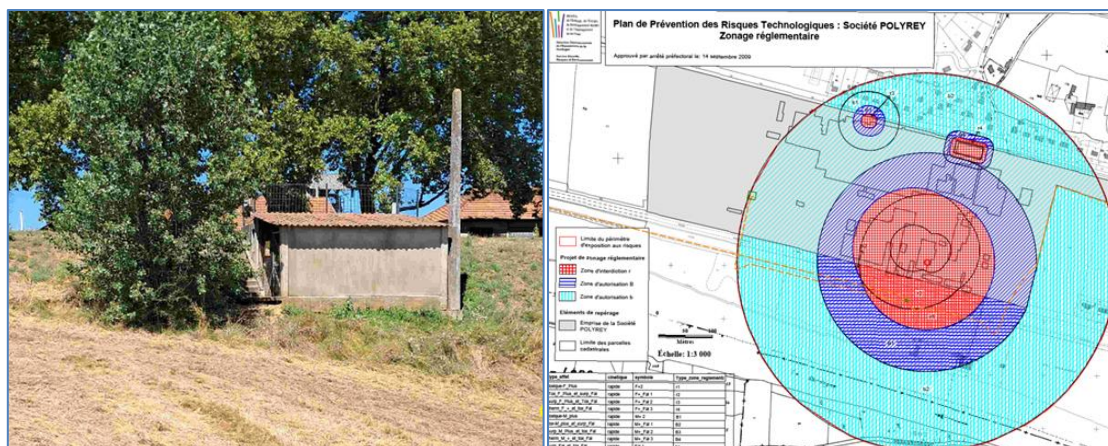
De plus, sur ce tronçon, des effondrements de moindre importance sont régulièrement constatés sur le chemin de halage et sont comblés par les exploitants. Ces désordres récurrents indiquent que le phénomène de renard se produit régulièrement, favorisé par le fait que le canal est situé en hauteur par rapport à la Dordogne et aggravé par les précipitations.



Exemple d'effondrement constaté régulièrement

2.2.3 Implantation d'un poste de sectionnement existant dans la levée de terre située contre la berge sud du canal, et en zone rouge d'un PPRT d'un site SEVESO seuil haut

Le poste de sectionnement actuel de Baneuil Port de Couze est implanté directement dans la levée de terre située contre la berge sud du canal et en zone rouge du Plan de Prévention des Risques Technologiques du site SEVESO seuil haut de l'industriel POLYREY.



Poste de Baneuil Port de Couze en appui contre la berge et en zone rouge du PPRT POLYREY

2.3 L'évolution prévue du climat vient aggraver la menace

Les scénarios de la TRACC prévoient que la région de Lalinde devrait connaître une augmentation de l'intensité des précipitations exceptionnelles de + 34% à l'horizon 2030, + 38% à l'horizon 2050 et +77 % à l'horizon 2100.

Ces précipitations plus intenses dans les années à venir devraient donc aggraver ce phénomène et rendre la canalisation et le poste gaz plus vulnérables aux mouvements de terrain.

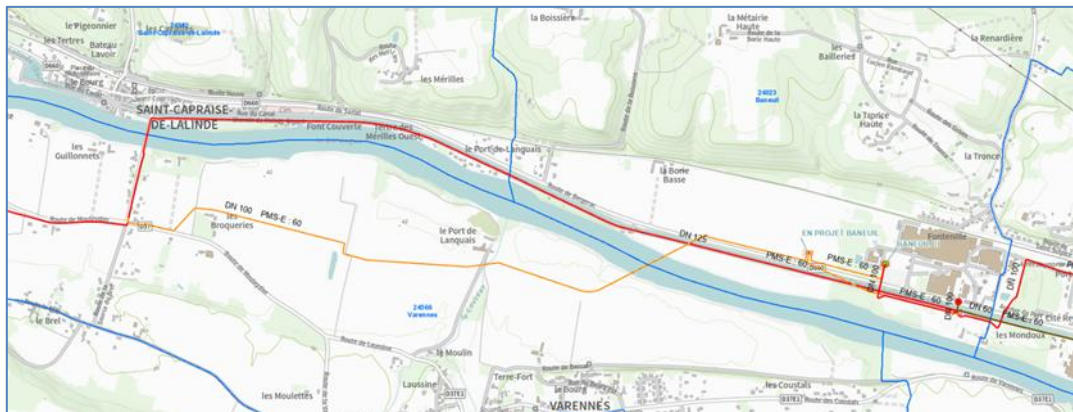
3. Les travaux projetés

La solution envisagée consiste :

- à réaliser une première déviation dont le point de départ est localisé sur la commune de Varennes et qui continue en rive gauche de la Dordogne en amont du pont de Saint Capraise de Lalinde, puis à traverser (par forage dirigé) la rivière et le canal pour rejoindre en rive droite sur la commune de Baneuil des terrains situés plus en hauteur et ne présentant pas de risque d'effondrement,
- à construire sur ces terrains un nouveau poste de sectionnement (comportant également un départ vers le poste de livraison existant Baneuil CI) qui remplacera le poste de Baneuil Port de Couze,
- à retraverser (par forage dirigé) le canal depuis le nouveau poste de sectionnement jusqu'à venir se raccorder en rive gauche du canal sur la canalisation DN 100 construite en 2001 entre le poste de Baneuil Port de Couze et le Poste de Baneuil CI,
- à raccorder directement cette canalisation DN100 à la canalisation DN150 juste à la sortie du poste de Baneuil Port de Couze qui sera supprimé,



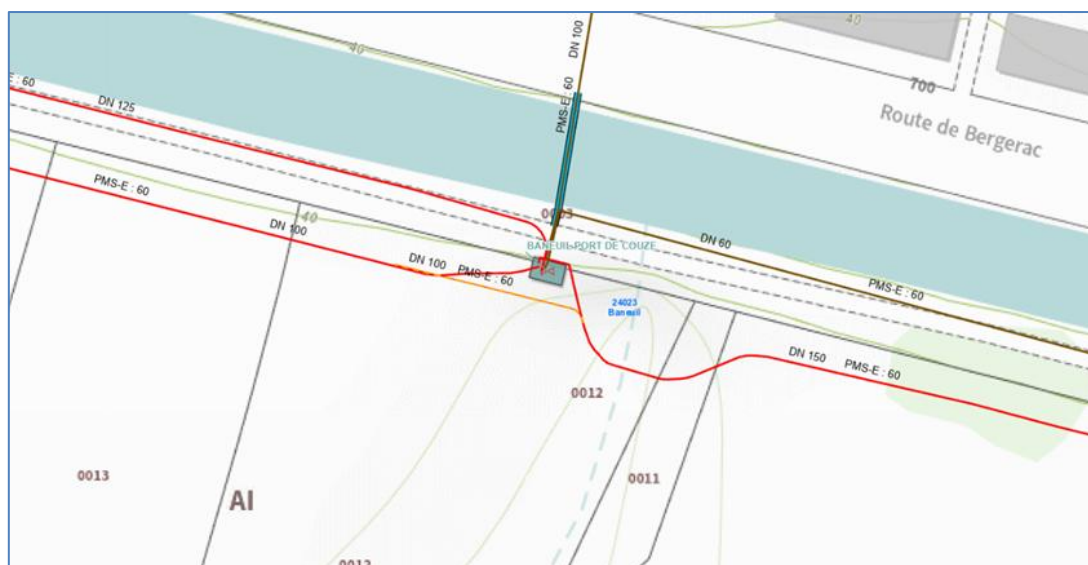
- e) à réaliser un nouveau branchement qui sera intégralement construit en rive droite entre le nouveau poste de sectionnement et le poste Baneuil CI,



Tracé global du projet de déviation entre Varennes et Baneuil



Depuis le nouveau poste de sectionnement : nouveau branchement vers le poste Baneuil CI et forage dirigé pour raccordement sur la canalisation DN100 existante (conservée) en contrebas de la digue



Contournement du poste de Baneuil Port de Couze (qui sera démantelé) et raccordement sur la canalisation DN150 existante

Ces travaux permettront de sortir les ouvrages des zones à instabilités de sol dans lesquelles des effondrements par effet de renard sont possibles et améliorera fortement la résilience de l'antenne de Lalinde et de l'alimentation du client industriel Polyrey face aux aléas liés au changement climatique.

4. Conclusion

La prise en compte des évolutions des précipitations prévues suivant le scénario de la TRACC doit conduire NaTran à privilégier la solution de déviation proposée ci-dessus.

La réalisation de ces travaux améliorera la résilience des ouvrages concernés face aux conséquences du changement climatique à moyen terme (horizon 2050) ce qui s'inscrit totalement dans le Plan d'Adaptation au Changement Climatique de NaTran.