

COMPTE RENDU
Date de la réunion : 29 novembre 2021 Lieu : CD24 - Visioconférence
Objet de la réunion : Comité de suivi environnemental des travaux - Démolition du contournement de BEYNAC – Réunion n°8

La huitième réunion du **Comité de suivi environnemental des travaux de démolition et de remise en état** s'est tenue le 29 novembre 2021 en visioconférence et en présentiel.

La liste des participants à cette réunion est jointe en **annexe 1**.

Le support de présentation est joint en **annexe 2**.

Le présent compte rendu est diffusé à l'ensemble des participants et en mairies des 4 communes concernées par le projet.

Il est mis à disposition du public sur le site institutionnel du Conseil départemental de la Dordogne selon le lien suivant :

<https://www.dordogne.fr/a-votre-service/routes-et-mobilites/contournement-de-beynac>

A titre liminaire, il est indiqué l'absence d'observation des participants sur le compte rendu du comité précédent suite à sa diffusion.

L'ordre du jour de la présente réunion était le suivant :

I. Actualités depuis le dernier comité de suivi du 13 septembre

A Contentieux de l'exécution

B Etudes complémentaires

C Demande de nouvel arrêté d'autorisation des travaux validée par l'assemblée départementale

II. Intervention de Monsieur LIEGEOIS géologue

III. Présentation EGIS : conclusion des études

IV. Suivi environnemental par SEGED

V. Questions diverses

I. ACTUALITES DEPUIS LE DERNIER COMITE DE SUIVI DU 13 SEPTEMBRE

A CONTENTIEUX DE L'EXECUTION

L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Bordeaux (CAA) du 10 décembre 2019 a fait l'objet de plusieurs demandes d'exécution forcée.

Le 16 décembre 2020, Madame la Présidente de la CAA, a informé le Département que l'association Demeure historique, l'association Sepanso Dordogne, la société Newell Enterprises, Mme Newell et M. d'Eaubonne avaient saisi la Cour d'une demande tendant à obtenir l'exécution de l'arrêt du 10 décembre 2019.

Le 13 janvier 2021, par courrier le Département (ou CD24) a exposé à la CAA les enjeux techniques et juridiques ainsi que l'ensemble des diligences accomplies depuis la notification de l'arrêt de la CAA du 10 décembre 2019.

Le contentieux de l'exécution se déroule en 2 phases.

Une phase administrative

Conformément aux dispositions de l'article R.921-6 du Code de justice administrative, le Président de la Cour administrative d'appel de Bordeaux pouvait s'il estime nécessaire ouvrir une procédure juridictionnelle à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de sa saisine en exécution forcée. Un délai supplémentaire de 4 mois pouvait être décidé par le Président de la CAA s'il estimait que les diligences accomplies étaient susceptibles à court terme de permettre l'exécution de la décision.

En l'espèce : la demande d'exécution forcée des opposants ayant été enregistrée le 16 décembre 2020, le délai de procédure de la phase administrative arrivait à son terme le 16/06/21 puis le 16/10/21.

Une phase juridictionnelle

Le 21 juillet 2021, par ordonnances, la Présidente de la CAA de Bordeaux a ouvert une procédure juridictionnelle en vue de prescrire, s'il y a lieu, les mesures qui seraient nécessaires à l'exécution de l'arrêt du 10 décembre 2019.

Le 22 septembre 2021, le Département a reçu les notifications concernant la procédure d'exécution pendante devant la CAA de Bordeaux, soit postérieurement au précédent comité du suivi. C'est la raison pour laquelle cette procédure n'était pas connue du Département lors du comité du 13 septembre 2021.

Le 14 octobre 2021, les mémoires de la société NEWELL, Madame Natalee NEWELL et Monsieur Philippe d'EAUBONNE ont été enregistrés par la CAA.

Les délais de procédure

Une clôture d'instruction dans les affaires NEWELL et DEMEURE HISTORIQUE est fixée au 15 décembre 2021.

L'audience de cette affaire pourrait se dérouler en mars 2022.

Les diligences accomplies

Par lettre du 12 avril 2019, le Préfet de la Dordogne soulignait « L'ampleur, la complexité et l'impact des opérations de remise en état du site que certaines d'entre elles ne manqueront pas d'avoir sur le milieu naturel, qui doit bien sûr être préservé à tous les stades du dossier, constituent des enjeux majeurs que l'ensemble des parties prenantes observera avec la plus grande attention. Aucune d'entre elles ne pourra être entreprise avant la délivrance des autorisations nécessaires.

Le Département souligne que, malgré la crise sanitaire, le renouvellement de l'exécutif départemental à l'été 2021, le calendrier annoncé par le Président du Département au Préfet dans le courrier du 23 décembre 2019 est globalement respecté.

En effet, ce temps était nécessaire pour attribuer le marché d'études en respectant les règles de la commande publique puis pour réaliser les dites études.

S'agissant du **marché de maîtrise d'œuvre**, les différentes phases de la passation du marché se sont déroulées comme suit :

- de janvier à mars 2020 : la phase « candidatures » ;
- de mars à juillet 2020 : la phase « offres » ;
- de juillet à septembre 2020 : le contrôle de légalité et le respect des délais de recours ;
- le 06 octobre 2020 : le démarrage des études.

Puis, les **Etudes d'avant-projet** (AVP) ont été conduites : d'octobre 2020 à avril 2021.

Enfin, les **Etudes de projet** (PRO) se sont déroulées : de mai 2021 à octobre 2021.

Parallèlement, **l'état initial de l'environnement** a fait l'objet d'une actualisation : d'octobre 2020 à septembre 2021.

Le **dossier d'autorisation** de réalisation des travaux de déconstruction dont la livraison provisoire a été faite par EGIS le 22 octobre a fait l'objet d'un ajournement par ordre de service en date du 15 novembre 2021 pour demande de pièces et d'éléments complémentaires.

L'ensemble de ces diligences ont été relatées aux membres du comité de suivi durant les 8 réunions qui se sont déroulées les 3/08, 28/09, 23/11/2020, 25/01, 01/04, 01/06, 13/09 et 29/11/2021 et dont les comptes rendus ont fait l'objet de publication sur le site institutionnel du Département accessible à tous.

👉 **Remarque de la Direction Départementale des Territoires (DDT)** : le courrier dont il est fait état en date du 12 avril 2019 a été adressé au CD24 avant la décision de la CAA qui enjoint au Département de démolir et qui tient lieu d'autorisation.

Les difficultés voire impossibilités d'exécution sans risque majeur pour l'environnement

Le Département attire ensuite l'attention sur les nombreuses difficultés voire impossibilités d'exécution identifiées au fil des études qu'elles soient d'ordre juridique ou technique, et qui ne lui ont pas permis de respecter l'injonction de la CAA.

UNE IMPASSE JURIDIQUE

1. Nécessité d'une autorisation environnementale

L'injonction de la CAA ne dispense pas du respect du Code de l'environnement.

Les travaux de remise en état relèvent du champ d'application de plusieurs autorisations au titre du Code de l'environnement (Natura 2000, dérogation espèces protégées, loi sur l'eau).

L'arrêté préfectoral du 30 juin 2020 n'est pas une autorisation et ne peut être considéré comme une dispense de la réglementation.

2. Impossibilité de respecter l'arrêté préfectoral du 30 juin 2020

Il est démontré par les nouvelles études que la démolition va porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats.

Dès lors, il est impossible de respecter les prescriptions de l'arrêté du préfet du 30 juin 2020 et notamment celle relative à l'obligation pour le Département de s'assurer que les travaux de démolition et de remise en état ne portent pas atteinte aux habitats et aux espèces protégées.

Le CD24 rappelle que le Département et le Président du Conseil départemental s'exposent à des sanctions pénales en procédant à la réalisation des travaux sans autorisation.

UNE IMPOSSIBILITE D'EXECUTION SANS RISQUES MAJEURS POUR L'ENVIRONNEMENT

Trois niveaux de risques ont été identifiés au stade des études réalisées en fonction du degré de connaissance du risque. Ces risques présentent pour certains des enjeux majeurs d'atteinte à l'environnement.

1 Des risques clairement identifiés

a : Destruction des habitats et espèces protégées terrestres

Une centaine d'espèces, celles identifiées avant les travaux et quelques espèces supplémentaires sont présentes sur l'emprise du chantier. Les inventaires réalisés dans le cadre de l'actualisation de l'état initial de l'environnement le confirment.

La démolition va détruire les individus présents sur le site et leurs gîtes.

Compte tenu du grand nombre d'espèces présentes et des impacts résiduels identifiés à ce stade des études, des mesures de compensation sont à prévoir et à dimensionner pour compenser ces impacts résiduels et rechercher une neutralité environnementale ou un gain écologique qui ne sont pas à ce stade établis.

b : Dégradations du niveau de service

La déconstruction de la route départementale (RD) n°53 va générer une dégradation de la sécurité pour les usagers, des nuisances nouvelles pour les riverains (nuisances acoustiques liées au rapprochement de la route vers certaines maisons, non traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière).

Deux bassins d'orage ont également été réalisés dans le cadre des travaux pour pallier les risques d'inondations identifiés sur la commune de Castelnaud la Chapelle. Les déconstruire augmente l'exposition des populations locales au risque d'inondation.

c : Impossibilité de démolition complète des fondations profondes pourtant exigée dans la décision de la CAA.

EGIS alerte sur l'impossibilité technique de retirer 100% des matériaux et ferrallages dans les fondations profondes jusqu'à 13 mètres de profondeur.

👉 **Remarque de la DDT24** : la DDT précise que plus le temps passe, plus le milieu évolue, plus la remise en état sans porter atteinte au milieu sera complexe avec de simples mesures d'évitement.

La DDT fait remarquer que le CD24 envisage la démolition complète des fondations profondes or la DTT ne fait pas la même lecture de la décision de la CAA. Elle confirme sa suggestion que soit étudiée une alternative moins impactante qui ne touche pas aux fondations profondes dans leur ensemble. Néanmoins elle indique qu'il ne lui appartient pas d'interpréter la décision de la CAA.

⇒ **Réponse du CD24** : le CD24 exécute pleinement la décision, la respecte et n'est pas autorisé à ne l'exécuter que partiellement.

🔗 **Questionnement du CD24** : le CD24 demande à la DDT comment respecter l'arrêté préfectoral du 30 juin 2020 lui intimant de s'assurer que les travaux de démolition et de remise en état ne portent pas atteinte aux habitats et aux espèces protégées. Pour le CD24, il faut une dérogation espèces protégées. Et la DDT, en affirmant qu'aujourd'hui, même en présence d'espèces protégées, le CD24 peut et doit démolir, a un raisonnement qui conduit le CD24 à penser qu'il devait pouvoir poursuivre la réalisation du contournement de Beynac.

⇒ **Réponse de la DDT24** : l'arrêt de la CAA vaut autorisation de faire et se propose de travailler de concert avec la DREAL dans les meilleurs délais pour aider le Département à trouver des mesures pour éviter et réduire les atteintes.

⇒ **Remarque du Président du Conseil départemental** : le CD24 rappelle que l'arrêt est notamment motivé par la destruction irréversible de l'environnement et d'espèces protégées. Or, les études démontrent que les espèces sont revenues et que de nouvelles espèces protégées sont apparues. Il faudrait que le CD24 fasse fit des règlementations afférentes qui lui ont été prétendument reprochées de ne pas respecter pour procéder à la démolition ?

⇒ **Réponse du CD24** : Le Département mène les études avec un bureau d'études spécialisé en environnement qui est chargé de définir les mesures d'évitement et de réduction.

2 Des risques majeurs identifiés à consolider

Fracturation du toit calcaire

Si la construction a été de nature à consolider le toit calcaire, la démolition risque de le fracturer.

La méthode de démolition définie par EGIS suite à la réalisation d'une étude géotechnique G2 AVP par brise roche hydraulique (BRH), va assurément générer de multiples risques :

- des risques de fracturation du toit calcaire dans laquelle les fondations des piles sont ancrées (calcaire déjà fracturé à multiples horizons, comme mis en évidence lors des sondages effectués pour la construction),
- des risques de déstabilisation du fond de lit de la rivière, de résurgence et de pollution de la nappe souterraine,
- des risques d'accident pour les plongeurs en charge de la mise en œuvre.

Le bureau d'études EGIS a alerté le Département sur la probabilité forte de rupture du toit calcaire en cas de démolition des piles et a insisté sur son côté déraisonnable, tant au niveau environnemental que technique.

Ce risque est conforté par l'étude du professeur LIEGEOIS.

ETUDES A PREVOIR : des études complémentaires sont à prévoir :

- afin de tenter de définir quelles conséquences aurait une fracturation du toit calcaire pour la qualité des eaux souterraines, pour la qualité des eaux de surface et l'impact sur la faune et la flore
- afin de circonscrire la durée et le périmètre de cette pollution,
- afin de tenter de déterminer si ce risque peut générer des mouvements de terrain et affecter les infrastructures ferroviaires présentes à proximité des ouvrages.

Un exemple récent survenu le 09 septembre 2021 à Sarlat à seulement 8 km de distance de Beynac, sur la route départementale 704 et le parking du supermarché Leclerc illustre la réalité de survenance de tels phénomènes. Les photographies sont spectaculaires, elles montrent un effondrement entre 4 et 5m de profondeur qui représente un trou de 400 m³ environ. La problématique est comparable car il s'agit d'un calcaire affaibli par la présence de karsts liés à des circulation d'eau qui a fini par s'effondrer. On ignore sur quelles distances ces cavités s'étendent et peuvent communiquer des pollutions éventuelles.

Impact d'une intervention en basses eaux

EGIS préconise que les interventions en lit mineur aient lieu durant la période de basses eaux (l'été) pour limiter la pénétration des eaux dans les batardeaux, assurer la sécurité des plongeurs, permettre la décantation des eaux de pompage dans des bassins réalisés sur les berges inondables, ...

Or, il s'agit de la période de sensibilité (reproduction, étiage) pour les espèces aquatiques. L'autorisation environnementale initiale imposait la réalisation des travaux de fondations des ouvrages dans le lit mineur de la Dordogne entre le 1er septembre et le 28 février pour éviter la période biologique favorable à la faune aquatique (article 6 de l'arrêté du 29 janvier 2018).

ETUDE A PREVOIR : évaluation des impacts en période de basses eaux sur la faune et la flore aquatique

Destruction des écosystèmes aquatiques et des espèces protégées de poissons

La démolition des ouvrages en rivière et sur berges, va profondément impacter les écosystèmes aquatiques, en détruisant le substrat, support des herbiers à renoncules et de la faune hyporhéique (sédiments), à la base de la chaîne trophique des espèces protégées de poissons présents sur la zone. En effet, la démolition des ouvrages nécessite des affouillements sur des emprises bien supérieures à celle des ouvrages eux-mêmes.

ETUDES A PREVOIR : Des études complémentaires sont nécessaires pour identifier précisément les zones à éviter et les mesures à prendre pour la restauration de ces écosystèmes particulièrement sensibles. Cette étude est engagée par la Maison de l'eau et de la pêche (MEP19).

3 Des risques inconnus à appréhender

Déstabilisation des infrastructures ferroviaires à proximité des ouvrages du Pech et de Fayrac

Ce risque est à craindre compte tenu du risque d'effondrement du toit calcaire évoqué précédemment.

Le niveau d'exigence à l'approche des infrastructures ferroviaires est très important. En effet, dès la phase construction, pourtant moins impactante, SNCF Réseau avait exigé l'établissement avant travaux d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) très exigeante sur le mode opératoire des travaux, la surveillance du mouvement des rails par capteurs pendant toute la phase de travaux et la mise en œuvre de confortement du remblai ferroviaire pour compenser le poids des terres appuyées sur ce remblai.

ETUDE A PREVOIR : Risque de déstabilisation des infrastructures ferroviaires à évaluer et mode opératoire des travaux à définir en lien avec SNCF Réseau

Nuisances liées aux chantiers

Compte tenu de sa durée (3 ans de travaux), des moyens utilisés (Brise Roche Hydraulique ou BRH), du volume de matériaux à évacuer, le chantier va être générateur de nuisances et perturbations fortes qu'il convient d'évaluer :

- risques de pollution de l'air en raison des poussières émises lors de la destruction des ouvrages et de nuisances sonores et notamment en période estivale comparativement à la phase construction : quelles conséquences sur la santé des populations résidentes et en séjour ;
- risques de blocage et d'accidents sur la RD 703 traversant Beynac en raison du trafic de camions durant les travaux : il convient de préciser l'organisation temporelle du chantier ;
- risque d'atteinte à la fréquentation touristique et à la réalisation du chiffre d'affaires des entreprises locales compte tenu de la durée et des nuisances de chantier : une étude socio-économique permettrait d'évaluer le manque à gagner des entreprises touristiques locales. Des entreprises locales avaient dû être indemnisées en phase construction.

B - ETUDES COMPLEMENTAIRES

En conclusion de ce qui précède, des études complémentaires sont nécessaires pour écarter toute atteinte majeure à l'environnement et mise en danger de la vie d'autrui (population, travailleurs...) en cas de sinistre et seront donc prochainement diligentées :

- pour qualifier les risques géotechniques de fracturation du calcaire et évaluer précisément leurs conséquences sur l'environnement (pollution de la nappe notamment) et sur les infrastructures proches (notamment SNCF) ;
- pour rechercher des mesures complémentaires visant :
 - à mieux épargner les espèces protégées et leurs habitats,
 - à réduire l'exposition des populations locales : sécurité pour les travailleurs, sécurité des usagers de la RD53, inondation dans le secteur de La Treille, nuisances du chantier de démolition (bruits, poussières), impact économique.

C – DEMANDE D'UN NOUVEL ARRETE DE TRAVAUX VALIDEE PAR L'ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE

Considérant notamment :

- **l'insuffisance de motivation de l'arrêté préfectoral du 29 janvier 2018** autorisant les travaux du contournement de Beynac notamment sur les aspects liés à la sécurité et la santé des usagers et riverains, et les raisons impératives d'intérêt public majeur du projet, sur laquelle se sont fondés le Tribunal administratif de Bordeaux le 9 avril 2019 puis la Cour administrative d'appel le 10 décembre 2019 pour annuler l'arrêté d'autorisation des travaux du 29 janvier 2018 et enjoindre le Département de démolir les éléments de construction déjà réalisés et de remettre les lieux en l'état ;
- **les résultats du nouvel inventaire faune/flore faisant clairement apparaître** :
 - que les espèces sont toujours présentes et que la construction n'a pas eu les atteintes catastrophiques supposées par les motivations des décisions contentieuses ;
 - que l'impact environnemental des travaux de démolition sera beaucoup plus impactant pour le milieu que l'achèvement du chantier, et porte atteinte aux espèces protégées ;
- **les risques environnementaux liés aux techniques de démolition des fondations des piles** qui sont susceptibles de générer des **risques majeurs** de fracturation du toit calcaire, une communication avec

la nappe phréatique et une vaste pollution associée, (éléments confortés par l'étude de M. Jean-Paul LIEGEOIS, géologue);

- **le caractère manifestement déraisonnable de l'obligation de démolition** qui conduirait le maître d'ouvrage à consacrer 15 M€ à démolir 26 M€ de travaux (soit au total 41 M€ pour rien) alors qu'il s'est strictement conformé aux autorisations délivrées par l'Etat ;
- **la volonté populaire d'achever le chantier** clairement exprimée lors des élections municipales de 2020 et réaffirmée lors des élections départementales de 2021 ;
- **le caractère incontestable de l'utilité publique** du projet de contournement routier du bourg de Beynac, l'utilité publique du projet ayant été confirmée par toutes les instances administratives, du Tribunal administratif jusqu'au Conseil d'Etat, entre 2007 et 2010.

Le 13 novembre 2021, l'Assemblée départementale a sollicité la demande à Monsieur le Préfet de la Dordogne de prendre un nouvel arrêté d'autorisation des travaux dûment motivé, pour achever la réalisation du contournement de Beynac.

4 INTERVENTION DU PROFESSEUR JEAN PAUL LIEGEOIS, GEOLOGUE

M. LIEGEOIS se présente : docteur en Sciences géologiques et Minéralogiques, chef de la section de Géologie isotopique au Musée Royal de l'Afrique Centrale de Tervuren, Maître de conférences à l'Université de Liège et à l'Université libre de Bruxelles. Il habite en Périgord Noir et connaît très précisément le contexte géologique du secteur.

Il précise le contexte géologique particulier de Beynac avec des alluvions de la Dordogne, des roches du Crétacé supérieur (entre 80 et 100 M d'années) et du Jurassique supérieur (entre 145 et 150 M d'années).

Il expose que le secteur de Beynac et la zone de travaux sont marquées par 3 points majeurs:

- une abondance des failles orientées nord/sud et nord-ouest/sud-est profondes passant notamment en rive gauche des ouvrages du Pech et de Fayrac (avec bulides),
- une discordance Jurassique / Crétacé,
- des roches à dominante calcaire.

Cette structure s'explique par la présence d'un effondrement tectonique (appelé Graben du Quercy) sur le secteur de Beynac, sur une profondeur de plus de 4000m, limité par des failles de part et d'autre et rempli par des sédiments.

Les failles sur le secteur de Beynac sont des failles satellites à l'accident ouest Quercynois orienté nord-ouest/sud-est et situé légèrement plus à l'ouest. Elles sont profondes de plusieurs centaines de mètres.

Un forage du BRGM (Bureau de Recherche Géologiques Minières) au niveau de l'ouvrage du Pech en rive gauche montre que la discordance horizontale entre le Crétacé et le Jurassique se situe entre 3 et 4 m de profondeur.

Ces structures comportent donc des karsts (cavités) invisibles et difficiles à localiser liés à la circulation d'eau au travers des différentes failles verticales et horizontales.

Des sondages géotechniques réalisés au niveau du Pont du Pech sur la Commune de St Vincent de Cosse montrent également la présence de calcaires fracturés marneux ou légèrement marneux ainsi que de grandes variations d'épaisseur d'alluvions caractéristiques des zones karstiques.

Ce secteur abrite donc de nombreuses zones karstiques dans lesquelles circulent d'importantes masses d'eau qui rend la roche friable et le sous-sol instable. Les cours d'eau ne restent pas en surface mais traversent et créent des cours d'eau et rivières souterraines qui transforment la région en réserve naturelle aquifère. Par conséquent si le toit calcaire venait à être déstabilisé et fragilisé cela engendrerait des mouvements d'eau entraînant un phénomène d'érosion et l'agrandissement des cavités. Le déséquilibre ainsi formé entre les zones pourrait être vecteur d'affaissement de terrains, effondrements parfois spectaculaires.

De telles cavités sont avérées aux culées du pont du Pech ce qui engendre une fragilisation importante du soubassement rocheux sur les premières dizaines de mètres.

En résumé, le secteur est caractérisé par :

1/ de nombreuses **failles** subverticales profondes jouant le rôle de drains, liées à l'accident ouest quercynois, limite ouest du graben du Quercy / **discontinuités verticales**

La faille de St Vincent de Cosse passe au niveau du pont du Pech => fracturation des calcaires

2/ la **discordance** subhorizontale des calcaires sableux du Crétacé supérieur sur les calcaires et les marnes du Jurassique supérieur / **discontinuité horizontale**

3/ la dominance des **calcaires** abritant de multiples **cavités karstiques** (grottes, conduits, etc.) favorisées par les discontinuités verticales et horizontales.

De telles cavités sont avérées aux culées du pont du Pech

Ces failles et cavités créent une fragilisation importante du soubassement rocheux sur les premières dizaines de mètres.

Conclusion :

Si la mise en place des pieux des piles de pont a eu pour effet le renforcement de la structure rocheuse par ajout de structures rigides et de béton, l'enlèvement des pieux de piles va générer un affaiblissement de la structure rocheuse, qui sera plus faible qu'avant la mise en place des pieux.

L'utilisation de brise-roches hydrauliques (BRH) va provoquer des vibrations importantes transmises à la structure calcaire fortement fragilisée par le passage d'une faille importante qui a broyé la roche et va favoriser son altération dans une zone de discordance.

Les éléments actuellement disponibles sont insuffisants pour prévoir les conséquences mais elles pourraient être importantes : affaissement, éboulement des cavités karstiques dans un avenir immédiat, proche ou à moyen terme (augmentation de la circulation de l'eau).

La destruction, même partielle, de cette structure calcaire pourrait avoir des conséquences très préjudiciables à l'environnement immédiat, à la Dordogne elle-même et à sa nappe d'accompagnement essentielle à l'agriculture et à la nappe karstique plus profonde.

Dans un tel environnement tectonique, lithologique et hydraulique, **le rapport bénéfices/risques de l'enlèvement des pieux est très défavorable tant globalement que pour l'environnement.**

5 PRESENTATION EGIS : CONCLUSION DES ETUDES EGIS

Présentation de l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et des mesures associées

1. Impacts principalement en phase chantier et mesures ERC (Eviter-réduire-compenser)

Les principaux impacts qualifiés de fort demeurent qualifiés de fort même après les mesures ERC.

Les deux 1ers impacts forts identifiés intéressant les eaux souterraines et les risques d'instabilité géotechnique ont été largement exposés par M. LIEGEOIS

⇒ Pour ces impacts, il n'existe aucune mesure d'évitement / réduction identifiée à ce stade.

Déchets : seront réutilisés in-situ, valorisés ou évacués vers un centre de traitement.

Climat (émissions de CO2 et vulnérabilité au changement climatique) :

⇒ Même en respectant des normes d'émission des engins en phase chantier, l'impact résiduel sera fort.

Trafic et sécurité : blocages routiers sur les segments en risque falaise, perturbation pour l'acheminement des secours, risque de pollution de l'air (poussière) et de nuisances sonores :

⇒ L'impact résiduel sera fort même avec :

- la mise en place d'itinéraires de déviations en cas de fermeture de routes ;
- la réutilisation de matériaux en place au maximum afin d'éviter des allers-retours de camion trop fréquents.

Impact sur les ouvrages ferroviaires en place : le risque reste encore à être évalué par des études complémentaires mais d'ores et déjà le risque peut être qualifié de potentiellement fort.

↳ M. LIEGEOIS attire l'attention d'EGIS sur la nécessité de faire une étude complémentaire car ce point doit faire l'objet d'une attention particulière au regard de ce qu'il a exposé auparavant : le pont SNCF comme les piles de l'ouvrage du Pech se trouvent sur une faille Nord Sud avec les conséquences induites dans l'hypothèse réaliste d'une fracturation du toit calcaire.

2. Impacts en phase exploitation (après la remise en état)

Les 2 principaux enjeux qualifiés de fort identifiés sont les suivants :

- Sur le risque inondation : la démolition implique la destruction de la RD 53 et des 2 bassins c'est à dire un retour à la situation d'avant les travaux avec un risque d'inondation significatif, ce qui constituera une dégradation par rapport à la situation actuelle du fait de suppression des ouvrages d'assainissement pluvial.

Aucune mesure ERC ne peut être réalisée afin de respecter l'injonction de la CAA (démolition et remise en état).

- Sur la sécurité sur la RD53: la démolition implique un retour à l'état initial soit un retour à une situation dont les caractéristiques de l'ouvrage ne sont pas conformes aux règles actuelles et présentant des risques pour la sécurité routière.

Aucune mesure ERC ne peut être réalisée afin de respecter l'injonction de la CAA (démolition et remise en état).

3. Espèces protégées

Il apparaît que des impacts résiduels sur les espèces terrestres demeurent faibles à moyens après les opérations de renaturation. Une étude de mesures compensatoires serait à prévoir pour supprimer ces impacts résiduels.

De la même manière les impacts résiduels sur le milieu aquatique restent potentiellement forts en l'état des études, malgré les mesures de réduction et d'évitement réalisées.

EGIS est en attente d'éléments d'actualisation de l'état initial des habitats et peuplements par la MEP 19, pour finaliser son analyse.

À ce stade, les impacts se concentrent autour :

- des opérations de démolition des piles en béton (risque de pollution du milieu aquatique, colmatage),
- des opérations de démolition sur les berges (risque d'empiètement sur les habitats de ripisylve),

et concerneront :

- les habitats et espèces d'intérêt communautaire,
- les habitats d'espèces protégées (frayères à brochet) et les poissons protégés (brochet, vandoise, lamproie marine, truite fario).

Les difficultés (voire infaisabilités) d'exécution de la déconstruction et de la remise en état à l'identique

- **La déstructuration du toit calcaire : un risque avéré**

Les sondages préparatoires (extrait de l'étude géotechnique réalisée par Setec Tpi, en juillet 2016) ainsi que les rapports d'exécution en phase construction (extrait du suivi de l'avancement des pieux, par Bouygues, en décembre 2018) permet de mettre en évidence la réalité des aléas géotechniques et la présence de fortes altérations calcaires au niveau des ouvrages de Fayrac (Culée 9) et du Pech (Pile 7 et culée 8).

Ainsi de très forts risques environnementaux et géotechniques sont à craindre lors des opérations de démolition :

- risque de désordres irréversibles ;
- les vides laissés dans le calcaire devront être consolidés avec des matériaux structurants (béton).

- **Démolir les fondations profondes et restituer l'état initial ? Comment faire ? Des risques et incertitudes persistent malgré l'étude détaillée du sujet**

La démolition des pieux : la technique envisagée (battage d'un tube périphérique de protection combiné à plusieurs techniques de démolition) et rappelée à l'occasion du comité présente des incertitudes et aléas :

- Comment retirer tous les matériaux issus des ouvrages construits ? Malgré les précautions prises il y aura des pertes de matériaux en fond de fouille (chutes de carottes, éclats et débris fins).

- Comment garantir le bon compactage des terrains et l'absence de fuites latérales lors du retrait du tube périphérique ?
- Comment s'assurer que les circulations (failles, karsts, caractéristiques de perméabilité, etc.) soient restituées à l'identique ?

La démolition des gros bétons : la technique envisagée (BRH) et rappelée à l'occasion du comité présente des incertitudes et aléas :

- Comment retirer tous les matériaux issus des ouvrages construits ? Malgré les précautions prises il y aura des pertes et diffusions de matériaux dans le lit ;
- L'éclatement du batardeaux béton rendrait son évacuation plus longue et complexe ;
- Comment sécuriser la mobilité alluviale durant l'intervention (risques de fuites et ensevelissements) sans impacter le milieu ?

- **Une démolition qui porte atteinte aux habitats et espèces protégées**

Au vu des investigations faune/flore/habitats actualisées, il s'avère que le projet de démolition, malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction, va porter atteinte aux habitats et aux espèces protégées.

Malgré l'application de la méthode ERC, des impacts résiduels persistent et engendrent des fortes atteintes à l'environnement.

- **Les paradoxes du projet d'aménagement des voiries et réseaux divers (VRD)**

La suppression d'aménagements hydrauliques qui amélioreraient l'état avant travaux pour la restitution d'un assainissement obsolète est aberrante.

L'injonction de la CAA impose de rétablir les ouvrages dans leur état initial sans proposition ou études relatives à l'assainissement pluvial. La construction d'ouvrages neufs (nouveaux anciens ouvrages) est réalisée au détriment du respect des normes environnementales.

EGIS souligne les avantages perdus provoqués par le comblement des bassins d'infiltration

- Les ouvrages construits permettaient de séparer l'assainissement routier du rétablissement hydraulique des thalwegs afin d'éviter toute pollution du milieu naturel et tout impact sur le milieu aquatique. Le dispositif d'assainissement de la plate-forme routière était conçu pour réguler le débit de fuite, réduire la pollution chronique et stocker une éventuelle pollution accidentelle.
- Les bassins d'infiltration permettaient également de compenser le fait qu'il n'existe pas de rétablissement hydraulique sous la voie ferrée pour les écoulements provenant des bassins versants BV3 et BV4.

EGIS met en exergue « un retour en arrière » concernant la sécurité routière.

L'aménagement actuel de la RD53 permet :

- Une diminution de la sécurité apportée par les aménagements actuels (glissière, élargissement des voies à 7m, sécurisation des carrefours, changement des priorités aux carrefours) ;
- des dessertes aménagées aux hameaux adjacents la Treille et la Barrière.

La remise en état projetée de la RD53 consiste en un :

- rétablissement d'une voirie d'une largeur de 4m (VC2) et un accès au village de la Treille via une voirie de 3m de large environ ce qui implique le retour à des croisements compliqués entre véhicules et une perte de lisibilité pour les usagers.

EGIS présente le Planning PRO (PROjet) prévisionnel qui sera à ajuster en fonction des études complémentaires.

Les travaux s'étaleront sur 30 mois soit 3 ans de travaux. Ce planning est un planning idéal sans aléas dans des conditions hydrauliques favorables.

6 SUIVI ENVIRONNEMENTAL PAR SEGED

Visite mensuelle du chantier

Trois visites des emprises travaux associées à une fiche de suivi ont été réalisées par la SEGED depuis le dernier comité de suivi : 24 septembre, 26 octobre et 16 novembre 2021.

Interventions réalisées sur la période par le CD24

- fauche mécanique des emprises ;
- commencement du débroussaillage manuel des ligneux au niveau des estacades et des clôtures à partir de la semaine 47 (courant novembre).

Objectifs de ces entretiens :

- limiter l'enfrichement des installations ;
- maintenir les accès ;
- éviter le refuge de la faune au sein des emprises.

Les entretiens restants à réaliser :

- fauche de la végétation sur l'emprise Fayrac rive droite ;
- ramassage des déchets plastiques au niveau de la zone de stockage de Fayrac rive droite (limiter l'envol des déchets) après débroussaillage ;
- remise en état des bâches au niveau des estacades avant la période de crue (protection des remblais, limiter les départs de matériaux dans la rivière) pour limiter l'érosion des remblais et le déversement de matériaux dans la Dordogne ;
- évacuation des portions de bâche des barrières petite faune dégradées (si nécessaire).

Plantes invasives :

- renouée du Japon : aucune repousse n'a été observée sous l'estacade,
- suivi PEE (plantes et espèces exotiques et envahissantes) : les observations et les zones traitées alimentent la base de données SIG (Système d'Information Géographique)
- un arrachage ciblé a été réalisé :
 - ✕ sur Fayrac rive droite : Arbre à papillon, Sporobole tenace, Souchet robuste (stock déchets béton) ;
 - ✕ sur Pech rive droite : Souchet robuste et Aster à feuilles de saules (zone de stockage provisoire du bois flotté)

7 QUESTIONS DIVERSES

La DDT24 : s'agissant du planning souhaite savoir si le planning comprend les études complémentaires dont il a été fait état.

↳ **Réponse du CD24** : les études complémentaires indispensables ne sont pas incluses dans le planning qui sera décalé d'autant après les résultats.

La DDT24 : remarque que le planning est long pour une procédure de remise en état prévue par le code de l'environnement et enjointe par la CAA et réitère la nécessité d'étudier des alternatives pour notamment éviter la démolition profonde des pieux et maintien sa proposition de réunion pour lever les difficultés que peut rencontrer le CD24.

Mot de conclusion du 8ème Comité du 29 novembre 2021 par M. le Président du Conseil départemental

M. le Président fait remarquer que le délai de 12 mois imparti est déraisonnable au vu de la complexité et des risques majeurs de l'opération.

Les études réalisées par EGIS ont par ailleurs démontré que le fondement de l'arrêt des travaux est injustifié car il est basé sur l'atteinte aux habitats et espèces protégées.

Or, aujourd'hui tout prouve que ce fondement était fallacieux puisque non seulement les espèces protégées prétendument détruites sont toujours présentes et revenues mais aussi à ce jour de nouvelles espèces ont été repérées.

Par conséquent, dire que la démolition doit et peut être réalisée puisque l'atteinte aux espèces protégées est temporaire conduit le CD24 à penser que l'annulation de l'arrêté préfectoral autorisant les travaux n'aurait pas dû avoir lieu et qu'il ne fallait pas interdire au Département de poursuivre les travaux.

L'injonction faite au département de démolir les ouvrages du contournement de Beynac se heurte enfin, en l'état, et sauf à prendre des risques inconsidérés sur le plan de la responsabilité à une impossibilité matérielle ; raison pour laquelle d'ailleurs la nouvelle assemblée délibérante, informée de la complexité de la situation, des risques connus et/ou éventuels, a délibéré pour qu'une solution soit trouvée, en s'offrant l'option de pouvoir solliciter un nouvel arrêté préfectoral en cas d'obstacles insurmontables, sans pour autant suspendre l'exécution de l'arrêt de la cour administrative d'appel.

L'assemblée délibérante s'appuie notamment à ce titre sur les arguments suivants :

- l'utilité publique du projet est irrévocable ; ce projet, soumis à enquête préalable en 2001, a été déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2001, prorogé jusqu'au 26 décembre 2011. Suite aux procédures contentieuses engagées par les opposants au projet, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a été confirmée par toutes les instances administratives : le Tribunal Administratif (décision du 03 mai 2007), la Cour Administrative d'Appel (arrêt du 29 juin 2009) de Bordeaux et enfin le Conseil d'Etat (décision du 23 décembre 2010) ;

- la démolition engendre plus de désordres que la construction : il restait seulement 2 fondations de pile à construire en rivière : une à Fayrac et une à Pech. La démolition suppose la déconstruction de 6 piles en rivière donc la fin du chantier est assurément moins impactante ;

- l'addition des risques environnementaux (pollution de la rivière, espèces protégées, risque majeur de pollution des nappes phréatiques, fracturation de toit calcaire, déstabilisation des ouvrages SNCF, humains, nuisances diverses...) interroge pour le moins sur l'impact déraisonnable et autrement plus destructeur pour l'environnement que la construction ou l'achèvement des ouvrages ;

- la balance des risques : prendre tous ces risques et ne pas régler les problèmes de sécurité et de santé dans la traverse de Beynac est irresponsable ;

- la volonté populaire et démocratique est bafouée ;

- cette affaire est une gabegie financière.

L'Etat doit donc aider la collectivité et ainsi défendre l'intérêt général au service de la sécurité de la population.

Prochaine échéance : -

Annexe 1- FEUILLE DE PRESENCE ET DE DIFFUSION

Annexe 2- DIAPORAMA

DGA DE L'AMENAGEMENT ET DES MOBILITES

Direction du Patrimoine Routier,
Paysager et des Mobilités

Feuille de présence

Date de la réunion : 29 novembre 2021 à 14h30
--

Lieu : CD 24 – Visioconférence

Objet de la réunion :

Comité de suivi environnemental des travaux – Démolition du contournement de BEYNAC
Réunion n° 8

Nom - Prénom	Services / Fonctions	Coordonnées mail	Signature
M. Germinal PEIRO	Président du Conseil Départemental	g.peiro@dordogne.fr	Présent
M. Jean Michel MAGNE	Vice-président chargé des routes et mobilités Conseiller départemental du canton vallée de l'Isle	jm.magne@dordogne.fr	Présent
M. Marc BECRET	CD 24 / Directeur Général des services	m.becret@dordogne.fr	Présent
M. Sébastien DE MAZERAT	CD 24 / DGA de l'Aménagement et des Mobilités	s.de-mazerat@dordogne.fr	Présent
M. Jean Philippe SAUTONIE	CD 24 / DGA	Jp.sautonie@dordogne.fr	Excusé
Mme Isabelle ALBRAND	CD 24 / Directrice du Patrimoine Routier Paysager et des Mobilités (DPRPM)	i.albrand@dordogne.fr	Présente

M. Jacques FOREST	CD 24 / Directeur adjoint / Pôle Ingénierie	j.forest@dordogne.fr	Présent
M. SOULIE Fabien	EGIS / MOE	fabien.soulie@egis.fr	Présent
M. BAUDOT Remy	EGIS / MOE	Remy.BAUDOT@egis.fr	Présent
Mme LAZARSKA Marta	EGIS/ Environnement		Présente
M. DEVOUCOUX Pierrick	EGIS / Ecologie		Excusé
Mme Emilie DUBOIS	Office Français de la Biodiversité– Antenne de Périgueux	emilie.dubois@ofb.gouv.fr	Excusée
M. Thierry BUCQUOY	Office Français de la Biodiversité– Antenne de Périgueux		Excusé
M. Frédéric LADEUIL	Office Français de la Biodiversité – Antenne de Périgueux	frederic.ladeuil@ofb.gouv.fr	Présent
M. Emmanuel DIDON	DDT 24 / Directeur	emmanuel.didon@dordogne.gouv.fr	Excusé
Mme. Virginie AUDIGE	DDT 24 / Directeur- adjoint	virginie.audige@dordogne.gouv.fr	Présente
Mme Sophie MIQUEL	DDT 24	sophie.miquel@dordogne.gouv.fr	
M. Thierry JULLIEN	DDT 24/ SCAT/GE	thierry.jullien@dordogne.gouv.fr	
Mme Céline DELRIEUX	DDT 24/ SEER	celine.delrieux@dordogne.gouv.fr	

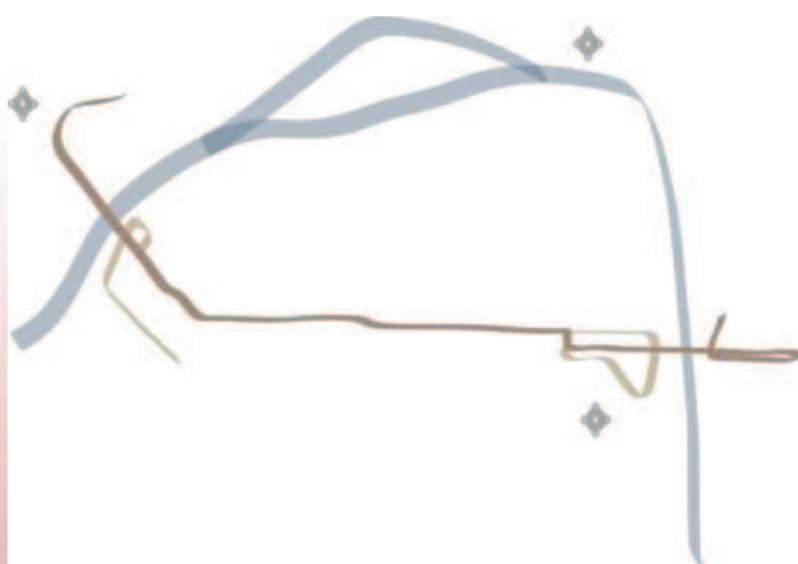
M. Eric FEDRIGO	DDT 24/ SEER/EMN	eric.fedrigo@dordogne.gouv.fr	
M. Hugo MAILLOS	DDT 24/ SEER/EMN	hugo.maillos@dordogne.gouv.fr	
Mme Valérie LAROSIERE	DDT 24 /SEER	valerie.larosiere@dordogne.gouv.fr	
M. Arnaud DELBARY	DREAL	arnaud.delbary@developpement-durable.gouv.fr	
Mme Vanessa RISPAL	DREAL	vanessa.rispal@developpement-durable.gouv.fr	Présente
M. Fabrice CYTERMANN	DREAL	-	
M. Emmanuel ROLLAND	ARS / Santé Environnement	emmanuel.rolland@ars.sante.fr	
M. Roland THIELEKE	EPIDOR	r.thieleke@eptb-dordogne.fr	
M. Frédéric MOINOT	EPIDOR/Responsable mission Espaces et Territoires	f.moinot@eptb-dordogne.fr	
M. Frédéric EHRHARDT	EPIDOR/ Responsable domaine public fluvial	f.ehrhardt@eptb-dordogne.fr	Présent
M. Maxime COSSON	Conservatoire des Espaces Naturels – Antenne Dordogne	m.cosson@cen-na.org	
M. Vincent LABOUREL	Conservatoire des Espaces Naturels – Antenne Dordogne	v.labourel@cen-aquitaine.fr	
M. Michel Daniel AMBLARD	Fédération départementale de la Chasse Président	v.jodon@chasseurs24.com	

Mme Laetitia DEVILLE	Fédération de la Chasse	l.deville@chasseurs24.com	
M Eric FOUSSARD	Fédération de la Chasse	ericfoussard@wanadoo.fr	Présent
M. Jean-Marie RAMPNOUX	Fédération départementale des pêcheurs de la Dordogne	federation.peche.24@gmail.com	
M. Jacky BESSE	Fédération départementale des pêcheurs de la Dordogne - Administrateur	besse.jacky@wanadoo.fr	
M. Jean-Michel RAVAILHE	Fédération départementale des pêcheurs de la Dordogne	federation.peche.24@gmail.com	
M. Georges BARBEROLLE	Association pour la Protection et l'Avenir du Patrimoine et de l'Environnement	ngbarberolle@wanadoo.fr	
M. Florent MARIE	SEGED / Coordination environnementale	fmarie@seged-environnement.com	Excusé
Mme Stéphanie ALEZIER	SEGED/ Coordination environnementale	salezier@seged-environnement.com	Présente
Mme Catherine Calme	SYNAPSE	catherine.calme@synapseconseil.fr	Présente
M. Thomas SUBREGIS	CD 24 / DPRPM / Service Etudes Travaux Neufs Routiers	t.subregis@dordogne.fr	
Mme Raphaëlle DEFFREIX	CD 24 / DPRPM / Service Ordonnancement Pilotage et Coordination	r.deffreix@dordogne.fr	Présente
M. Sylvain SOURMAY	CD 24 / DPRPM Référent NTIC	s.sourmay@dordogne.fr	Présent
M. Guy DAUVIGIER	CD 24 / DPRPM / Unité d'Aménagement de Sarlat	g.dauvigier@dordogne.fr	

Mme Martine GRAMMONT	CD 24 / Directrice de l'Environnement et du Développement Durable (DEDD)	m.grammont@dordogne.fr	
M. Stéphane WAGNER	CD 24 / DEDD / Mission développement durable	s.wagner2@dordogne.fr	Présent
M. LIEGEOIS	Docteur en sciences géologiques et minéralogiques	jpaul.liegeois@gmail.com	Présent
Mme Axelle VALERO	EGIS	-	Présente
M. Julien PELLETANGE	DREAL	-	Présent



COMITÉ DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL DEMOLITION DU CONTOURNEMENT DE BEYNAC



Réunion n° 8 du 29 novembre 2021



ORDRE DU JOUR

1. **Actualités depuis le dernier comité de suivi du 13 septembre**
 1. Contentieux de l'exécution
 2. Etudes complémentaires
 3. Demande de nouvel arrêté d'autorisation des travaux validée par l'assemblée départementale
2. **Intervention du PROFESSEUR LIEGEOIS géologue**
3. **Présentation EGIS : conclusion des études**
4. **Suivi environnemental par SEGED**
5. **Questions diverses**



I – ACTUALITES DEPUIS LE DERNIER COMITE



Demandes d'exécution forcée de l'arrêt de la CAA du 10 décembre 2019

16 décembre 2020 : Madame la Présidente de la Cour administrative d'appel de Bordeaux (CAA), informe le Département que **l'association Demeure historique, l'association Sepanso Dordogne, la société Newell Enterprises, Mme Newell et M. d'Eaubonne** ont saisi la Cour d'une demande tendant à obtenir l'exécution de l'arrêt du 10 décembre 2019.

13 janvier 2021 : courrier du Département à la CAA exposant les enjeux techniques et juridiques et l'ensemble des diligences accomplies depuis la notification de l'arrêt de la CAA du 10 décembre 2019.



Une phase administrative

Conformément à l'article R.921-6 du CJA , le Président de la CAA pouvait s'il estime nécessaire ouvrir une procédure juridictionnelle à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de sa saisine en exécution forcée. Un délai supplémentaire de 4 mois pouvait être décidé par le Président de la CAA s'il estimait que les diligences accomplies étaient susceptibles à court terme de permettre l'exécution de la décision.

En l'espèce: la demande d'exécution forcée des opposants ayant été enregistrée le 16 décembre 2020, le délai de procédure de la phase administrative arrivait à son terme le 16/06/21 puis le 16/10/21 .

Une procédure juridictionnelle :

21 juillet 2021 : Par ordonnances du 21 juillet 2021, la Présidente de la Cour administrative d'appel de Bordeaux a ouvert une procédure juridictionnelle en vue de prescrire, s'il y a lieu, les mesures qui seraient nécessaires à l'exécution de l'arrêt du 10 décembre 2019.

22 septembre 2021 : notifications reçues concernant la procédure d'exécution pendante devant la CAA de Bordeaux.

14 octobre : 2021 : mémoire enregistré à la Cour et déposé par la société NEWELL, Madame Natalee NEWELL et Monsieur Philippe d'EAUBONNE



Les délais de procédure

↳ Une clôture d’instruction dans les affaires NEWELL et DEMEURE HISTORIQUE est fixée au 15 décembre 2021.

Possible audiencement en mars 2022 (Cf. mise en demeure NEWELL)

LES DILIGENCES ACCOMPLIES

Par lettre du 12 avril 2019, le Préfet de la Dordogne soulignait :

« L'ampleur, la complexité et l'impact des opérations de remise en état du site que certaines d'entre elles ne manqueront pas d'avoir sur le milieu naturel, qui doit bien sûr être préservé à tous les stades du dossier, constituent des enjeux majeurs que l'ensemble des parties prenantes observera avec la plus grande attention. Aucune d'entre elles ne pourra être entreprise avant la délivrance des autorisations nécessaires.

Globalement, malgré la crise sanitaire, le renouvellement de l'exécutif départemental : respect du calendrier annoncé par le Président du Département au Préfet dans le courrier du 23 décembre 2019.

Passation du marché de maîtrise d'œuvre :

- de janvier à mars 2020 : phase candidatures
- de mars à juillet 2020 : phase offres
- de juillet à septembre 2020 : contrôle de légalité délai de recours
- 6 octobre 2020 : démarrage des études

Etudes d'avant projet : de octobre 2020 à avril 2021

Etudes de projet : de mai 2021 à octobre 2021

Parallèlement actualisation de l'état initial de l'environnement : d'octobre 2020 à septembre 2021

Dossier d'autorisation : livraison dossier provisoire le 22/10 ajourné par ordre de service du 15/11

8 comités de suivi : 3/08, 28/09, 23/11/2020, 25/01, 01/04, 01/06, 13/09 et 29/11 2021

IMPASSE JURIDIQUE

Nécessité d'une autorisation environnementale :

L'injonction de la CAA ne dispense pas du respect du code de l'environnement

Les travaux de remise en état relèvent du champ d'application de plusieurs autorisations au titre du code de l'environnement (LEMA -Loi sur l'Eau et Milieux Aquatiques, Natura 2000, dérogation espèces protégées)

Aucune dispense : l'arrêté préfectoral du 30 juin 2020 ne peut être considéré comme une autorisation

Impossibilité de respecter l'arrêté préfectoral du 30 juin 2020

Il est démontré par les nouvelles études que la démolition va porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats. Dès lors il est impossible de respecter les prescriptions de l'arrêté du préfet du 30 juin 2020 et notamment celle relative à l'obligation pour le département de s'assurer que les travaux de démolition et de remise en état ne portent pas atteinte aux habitats et aux espèces protégées,

Risques liés à la réalisation des travaux sans autorisation : sanctions pénales

IMPOSSIBILITE D'EXECUTION SANS RISQUES MAJEURS POUR L'ENVIRONNEMENT

1. Des risques identifiés

■ **Destruction des habitats et espèces protégées terrestres**

Une centaine d'espèces, celles identifiées avant les travaux et quelques espèces supplémentaires sont présentes sur l'emprise du chantier. Les inventaires réalisés dans le cadre de l'actualisation de l'état initial de l'environnement le confirment.

La démolition va détruire les individus présents sur le site et leurs gîtes.

Compte tenu du grand nombre d'espèces présentes et des impacts résiduels à prévoir à ce stade des études, des mesures de compensation sont à prévoir.

■ **Dégradations du niveau de service**

La déconstruction de la route départementale (RD) 53 va générer une dégradation de la sécurité pour les usagers, des nuisances nouvelles pour les riverains (nuisances acoustiques liées au rapprochement de la route vers certaines maisons, non traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière, ...).

Deux bassins d'orage ont également été réalisés dans le cadre des travaux pour pallier les risques d'inondations identifiés sur la commune de Castelnaud la Chapelle. Les déconstruire augmente l'exposition des populations locales au risque d'inondation.

■ **Impossibilité de démolition complète des fondations profondes pourtant exigées dans la décision de la CAA**

EGIS alerte sur l'impossibilité technique de retirer 100% des matériaux et ferrillages dans les fondations profondes jusqu'à 13 mètres de profondeur.

2 Des risques majeurs identifiés à consolider :

● Fracturation du toit calcaire :

Si la construction a été de nature à consolider le toit calcaire, la démolition risque de le fracturer.

La méthode de démolition définie par EGIS suite à la réalisation d'une étude géotechnique G2 AVP par brise-roche hydraulique, va assurément générer de multiples risques :

- risque de fracturation du toit calcaire dans laquelle les fondations des piles sont ancrées (calcaire déjà fracturé à multiples horizons, comme mis en évidence lors des sondages effectués pour la construction),
- l'instabilité du fond de lit, la résurgence et la pollution de la nappe souterraine,
- risque d'accident pour les plongeurs en charge de la mise en œuvre.

Le bureau d'études EGIS a alerté le Département sur la probabilité forte de rupture du toit calcaire en cas de démolition des piles et a insisté sur son côté déraisonnable, tant au niveau environnemental que technique.

Ce risque est conforté par l'étude du professeur LIEGEOIS.

ETUDE A PREVOIR : Quelles conséquences auraient une fracturation du toit calcaire pour la qualité des eaux souterraines, pour la qualité des eaux de surface et l'impact sur la faune et la flore, sur la durée de cette pollution, sur le périmètre de cette pollution.

Est-ce que cela peut générer des mouvements de terrain et affecter les infrastructures ferroviaires présentes à proximité des ouvrages ?

Un exemple récent : route départementale 704 et parking du supermarché Leclerc, le 09 septembre 2021 à Sarlat

à seulement 8 km de distance, de Beynac :



2 Des risques identifiés à consolider :

- **Impact d'une intervention en basses eaux :**

EGIS préconise que les interventions en lit mineur aient lieu durant la période de basses eaux (l'été) pour limiter la pénétration des eaux dans les batardeaux, assurer la sécurité des plongeurs, permettre la décantation des eaux de pompage dans des bassins réalisés sur les berges inondables,...

Or il s'agit de la période de sensibilité (migration, reproduction, étiage) pour les espèces aquatiques.

L'autorisation environnementale initiale imposait la réalisation des travaux de fondations des ouvrages dans le lit mineur de la Dordogne entre le 1er septembre et le 28 février pour éviter la période biologique favorable à la faune aquatique (article 6 de l'arrêté du 29 janvier 2018).

ETUDE A PREVOIR : Evaluation des impacts en période de basses eaux sur la faune et la flore aquatique



2 Des risques identifiés à consolider :

- ***Destruction des écosystèmes aquatiques et des espèces de protégées poissons***

La démolition des ouvrages en rivière et sur berges, va profondément impacter les écosystèmes aquatiques, en détruisant le substrat, support des herbiers à renoncules, et de la faune hyporhéique (sédiments), à la base de la chaîne trophique des espèces protégées de poissons présents sur la zone.

En effet, la démolition des ouvrages nécessite des affouillements sur des emprises bien supérieures à celle des ouvrages eux-mêmes.

ETUDE A PREVOIR : Des études complémentaires sont nécessaires pour identifier précisément les zones à éviter, et les mesures à prendre pour la restauration de ces écosystèmes particulièrement sensibles. Cette étude est engagée par la Maison de l'Eau et de la Pêche 19(MEP19).

3 Des risques inconnus :

- **Déstabilisation des infrastructures ferroviaires à proximité des ouvrages du Pech et de Fayrac**

Ce risque est à craindre compte tenu du risque d'effondrement du toit calcaire évoqué précédemment.

Le niveau d'exigence à l'approche des infrastructures ferroviaires est très important (notice particulière de sécurité ferroviaire [NPSF], surveillance par capteurs,...).

ETUDE A PREVOIR : Risque à évaluer en lien avec SNCF Réseau.

- **Nuisances liées aux chantiers**

Compte tenu de sa durée (3 ans de travaux), des moyens utilisés brise-roche hydraulique (BRH), du volume de matériaux à évacuer, le chantier va être générateur de nuisances et perturbations qu'il convient d'évaluer :

- Risques de pollution de l'air en raison des poussières émises lors de la destruction des ouvrages de voirie et de nuisances sonores : quelles conséquences sur la santé des populations résidentes et en séjour ?

- Risques de blocage et d'accidents sur la RD703 traversant Beynac en raison du trafic de camions durant les travaux : préciser l'organisation et le calendrier de chantier

- Risque d'atteinte à la fréquentation touristique et à la réalisation du chiffre d'affaires des entreprises locales compte tenu de la durée et des nuisances de chantier : une étude socio économique permettrait d'évaluer le manque à gagner des entreprises touristiques locales. Des entreprises locales avaient dû être indemnisées en phase construction.

Etudes complémentaires

En conclusion, des études complémentaires sont nécessaires pour écarter toute atteinte majeure à l'environnement et mise en danger de la vie d'autrui en cas de sinistre et seront prochainement diligentées :

- pour qualifier les risques géotechniques de fracturation du calcaire et évaluer précisément leurs conséquences sur l'environnement et sur les infrastructures proches (notamment SNCF)
- pour rechercher des mesures complémentaires visant
 - à mieux épargner les atteintes fortes aux espèces protégées et leurs habitats,
 - à réduire l'exposition des populations locales : sécurité pour les travailleurs, sécurité des usagers de la RD53, inondation dans le secteur de La Treille, nuisances du chantier de démolition (bruits, poussières), impact économique,...

Demande de nouvel arrêté d'autorisation des travaux

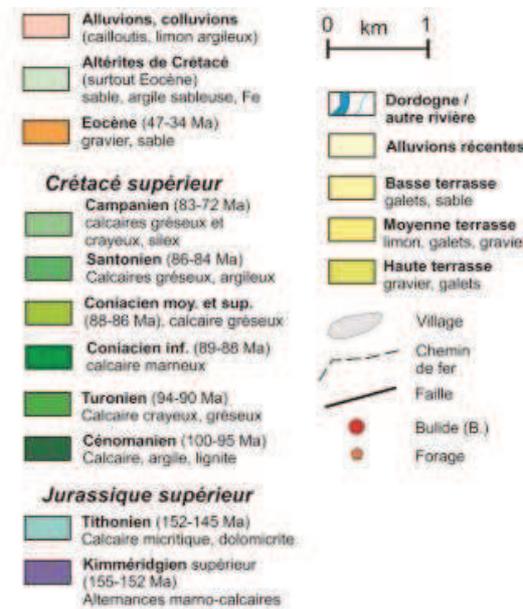
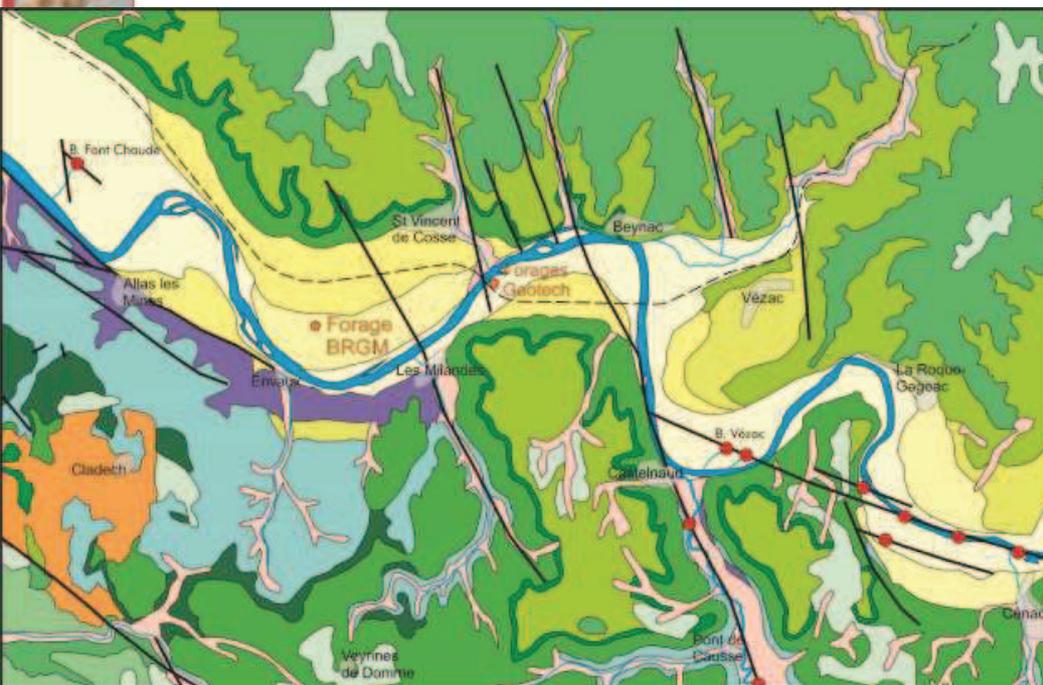
■ CONSIDÉRANT NOTAMMENT :

- > l'insuffisance de motivation de l'arrêté préfectoral IOTA du 29 janvier 2018 autorisant les travaux du contournement de Beynac notamment sur les aspects liés à la sécurité et la santé des usagers et riverains, et les raisons impératives d'intérêt public majeur du projet, sur la quelle se sont fondés le Tribunal Administratif de Bordeaux le 9 avril 2019 puis la Cour Administrative d'Appel le 10 décembre 2019 pour annuler l'arrêté d'autorisation des travaux du 29 janvier 2018 et enjoindre le Département de démolir les éléments de construction déjà réalisés et de remettre les lieux en l'état,
- > les résultats du nouvel inventaire faune/flore faisant clairement apparaître :
 - que les espèces sont toujours présentes et que la construction n'a pas eu les atteintes catastrophiques prises en compte dans les motivations les décisions contentieuses,
 - que l'impact environnemental des travaux de démolition sera beaucoup plus impactant pour le milieu que l'achèvement du chantier, et porte atteinte aux espèces protégées
- > les risques environnementaux liés aux techniques de démolition des fondations des piles qui sont susceptibles de générer des risques majeurs de fracturation du toit calcaire, une communication avec la nappe phréatique et une vaste pollution associée, (éléments confortés par l'étude du professeur Jean-Paul LIEGEOIS, géologue)
- > le caractère manifestement déraisonnable de l'obligation de démolition qui conduirait le maître d'ouvrage à consacrer 15 M€ à démolir 26 M€ de travaux (soit au total 41 M€ pour rien) alors qu'il s'est strictement conformé aux autorisations délivrées par l'Etat,
- > la volonté populaire d'achever le chantier clairement exprimée lors des élections municipales de 2020 et réaffirmée lors des élections départementales de 2021
- > le caractère incontestable de l'utilité publique du projet de contournement routier du bourg de Beynac,

Le 13 novembre 2021, l'Assemblée départementale du Département a sollicité la demande à Monsieur le Préfet de la Dordogne de prendre un nouvel arrêté d'autorisation des travaux dûment motivé.



II – INTERVENTION du PROFESSEUR Jean-Paul LIÉGEOIS, GEOLOGUE



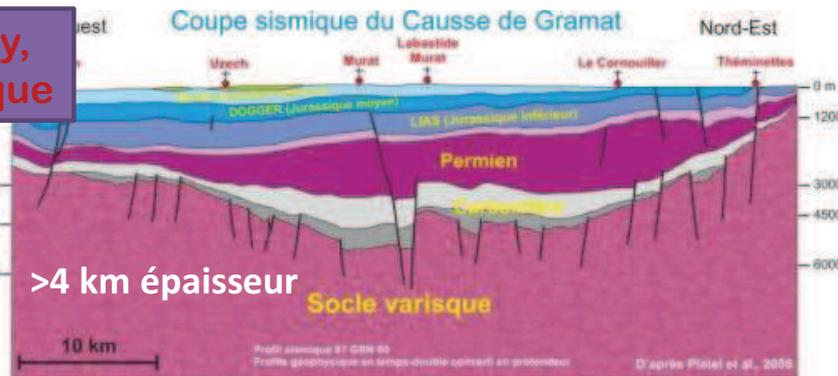
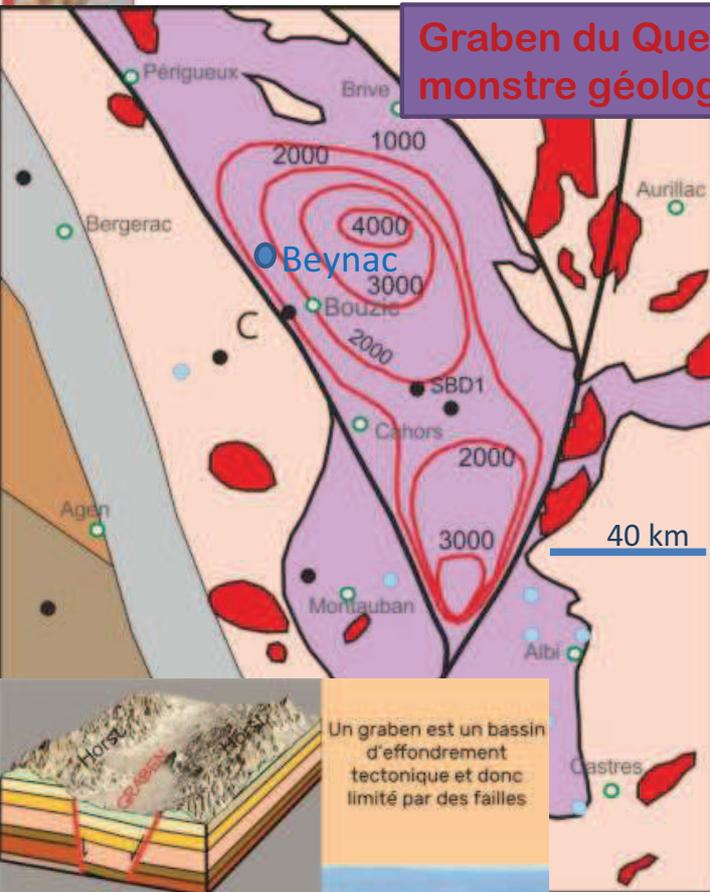
Carte géologique établie par Jean-Paul Liégeois (2021) à partir des cartes géologiques BRGM du Bugue (Kamay, 1999), de Sarlat (Capdeville, 1986), de Belves (Dubreuilh, 1983), de Gourdon (Astruc, 1990) ainsi qu'avec une révision autour de la bulide de Vézac par Pletel (2013).

- 3 points majeurs:
- Abondance des failles (avec bulides)
 - Discordance Jurassique / Crétacé
 - Roches à dominante calcaire

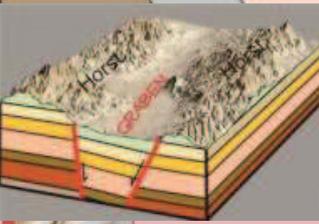
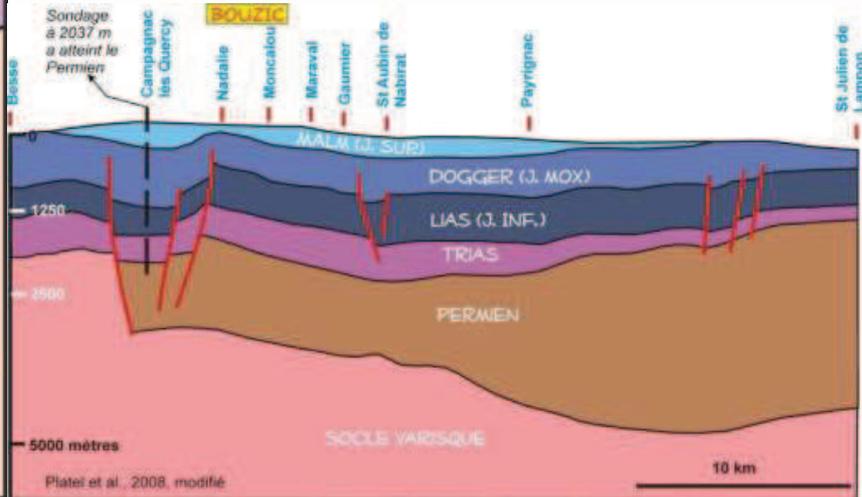
Pourquoi?

Beynac

Graben du Quercy, monstre géologique



>4 km épaisseur



Un graben est un bassin d'effondrement tectonique et donc limité par des failles

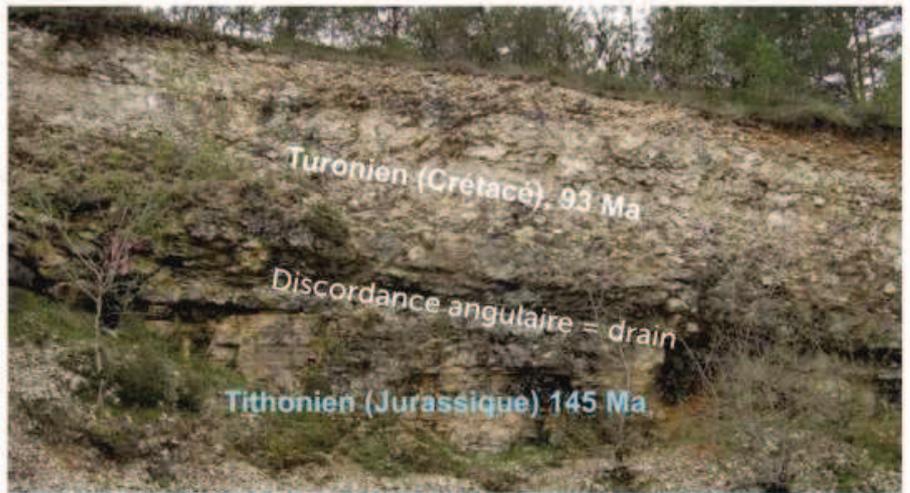
Beynac



Beynac

Cretaceous	Upper	Maastrichtian	66.0
		Campanian	72.1 ± 0.2
		Santonian	83.6 ± 0.2
		Coniacian	86.3 ± 0.5
		Turonian	89.8 ± 0.3
		Cenomanian	93.9
	Lower	Albian	100.5
		Aptian	~ 113.0
		Barremian	~ 125.0
		Hauterivian	~ 129.4
		Valanginian	~ 132.6
Jurassic	Upper	Tithonian	~ 139.8
		Kimmeridgian	~ 145.0
		Oxfordian	152.1 ± 0.9
	Middle	Callovian	157.3 ± 1.0
		Bathonian	163.5 ± 1.0
		Bajocian	166.1 ± 1.2
	Lower	Aalenian	168.3 ± 1.3
Toarcian		170.3 ± 1.4	
Pliensbachian		174.1 ± 1.0	
Sinemurian		182.7 ± 0.7	
Hettangian	190.8 ± 1.0		
			199.3 ± 0.3
			201.3 ± 0.2

Crétacé inférieur absent en Périgord (période continentale)



- Forage BRGM**
- 0-1 m: terre végétale
 - 1-3 m: grave argileuse
 - 3-4 m: calcaire jaune altéré
 - 4-17 m: calcaire marneux
 - 17-29 m: idem + marne
- Crétacé*
Jurassique



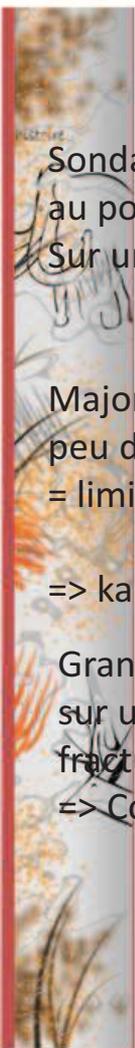
Karst, ici près de l'Abbaye nouvelle de Léobard, dans le Tithonien



Inondation due à une source karstique à Bouzic



Beynac



Sondages Geotech
au pont de St Vincent De Cosse
Sur une distance de 50 m

Majoritairement des calcaires
peu de marnes
= limite Tithonien/Kimméridgien

=> karstification favorisée

Grande variation des lithologies
sur une petite distance
fracturation fréquente

=> Confirmation du passage de la faille

Profondeur	Lithologie SC1
0-6.8 m	Limon et sable
6.8-7.3 m	Galet, gravier, grave argileuse
7.3-7.7 m	Calcaire marneux blanc, légèrement friable
7.7-10.0 m	Calcaire sain gris à beige, marneux friable entre 9.7 et 9.8m
10.0-10.8 m	Calcaire blanc légèrement marneux ± fracturé
10.8-15.0 m	Calcaire sain gris peu fracturé

Alluvions
7.3 m

Profondeur	Lithologie SC2
0-3 m	Limon et gravier
3-3.8 m	Galet, gravier, blocs
3.8-4.2 m	Calcaire blanc très fracturé
4.2-6.8 m	Calcaire sain gris peu fracturé
6.8-8.1 m	Calcaire gris à blanc légèrement marneux
8.1-11.2 m	Calcaire sain gris
11.2-11.9 m	Alternance calcaire blanc légèrement marneux (+marne 11.7-11.75m)
11.9-15 m	Calcaire gris foncé avec passages légèrement marneux ± fracturé

3.8 m

Profondeur	Lithologie SC3
0-3 m	Limon et gravier
3-4.5 m	Galet, gravier, blocs
4.5-5.0 m	Calcaire grisâtre à blanc altéré et friable
5.0-8.1 m	Calcaire sain blanc peu fracturé
8.1-8.3 m	Calcaire blanc très fracturé
8.3-11.8 m	Calcaire blanc peu altéré avec petits lits de marne
11.8-12.2 m	Calcaire blanc fracturé avec chailles (silex/calcaire) noirs
12.2-15 m	Calcaire blanchâtre peu fracturé

4.5 m

Profondeur	Lithologie SC4
0-5 m	Limon et gravier
5-7 m	Galet, gravier de calcaire, silex
7-8.5 m	Sable graveleux à galets de calcaire et silex
8.5-9.5 m	Blocs et galets de calcaire et silex
9.5-10.9 m	Calcaire beige/gris à blanchâtre ± marneux
10.5-15 m	Calcaire grisâtre ± fracturé et marneux + marne à 11.4 et 14m

9.5 m

Grande variation
des épaisseurs d'alluvions
= typique
des zones karstiques



Caractéristiques impactantes

- (1) Nombreuses **failles** subverticales profondes jouant le rôle de **drains**, liées à l'accident ouest-quercynois, **limite ouest du** graben du Quercy / **discontinuités verticales**

La faille de St Vincent de Cosse passe au niveau du pont du Pech => fracturation des calcaires

- (2) La **discordance** subhorizontale des calcaires sableux du Crétacé supérieur sur les calcaires et les marnes du Jurassique supérieur / **discontinuité horizontale**

- (3) La région est dominée par des **calcaires** => multiples **cavités karstiques** (grottes, conduits, etc.) favorisées par les discontinuités verticales et horizontales.

De telles cavités sont avérées aux culées du pont du Pech

=> **Fragilisation importante du soubassement rocheux sur les premières dizaines de mètres**

Conclusions

Mise en place des pieux des piles de pont = renforcement de la structure rocheuse par ajout de structures rigides et de béton

MAIS

Enlèvement des pieux de piles = affaiblissement de la structure rocheuse, qui sera plus faible qu'avant la mise en place des pieux.

Utilisation probable de brise-roches hydrauliques (BRH) = vibrations importantes transmises à la structure calcaire fortement fragilisée

par le passage d'une faille importante qui a broyé la roche et a favorisé son altération dans une zone de discordance.

Éléments actuellement disponibles insuffisants pour prévoir les conséquences mais elles pourraient être importantes : affaissement, éboulement des cavités karstiques dans un avenir proche ou à moyen terme (augmentation de la circulation de l'eau)

La destruction, même partielle, de cette structure calcaire pourrait avoir des conséquences très préjudiciables à l'environnement

immédiat, à la Dordogne elle-même et à sa nappe d'accompagnement et à la nappe karstique plus profonde

Dans un tel environnement tectonique, lithologique et hydraulique, le rapport bénéfices/risques de l'enlèvement des pieux est très défavorable tant globalement que pour l'environnement.



III - PRESENTATION EGIS





Présentation de l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et des mesures associées

ERC | Impacts milieu physique et humain

Impacts principalement en phase chantier

Niveau d'impact	Impact	Mesures Eviter – Réduire- Compenser (ERC)	Imp. résiduel
Impact fort	Eaux souterraines: risque de pollution des nappes phréatiques (fracturation du toit calcaire, contact avec la nappe), risque de mise en communication des nappes	Aucune mesures d'évitement / réduction identifiée à ce stade Consolidation du toit calcaire fracturé une fois la démolition effectuée par l'injection du béton	Fort
	Géologie: Risques d'instabilité géotechnique (effondrements?) suite à la fragilisation du sous-sol calcaire	Aucune mesures d'évitement / réduction identifiée à ce stade Consolidation du toit calcaire fracturé une fois la démolition effectuée par l'injection du béton	Fort
	Déchets: matériaux en stock et déchets de chantier, Les besoins sur chantier sont inférieurs aux matériaux disponibles.	Réutilisation in-situ Valorisation Évacuation vers un centre de traitement (boues de pompage, béton, bois): 443m3 soit 0,5% du volume total généré	Fort
	Climat: émissions de CO2 et vulnérabilité au changement climatique (CC)	Respect des normes d'émission des engins en phase chantier	Fort
	Trafic et sécurité : blocage routiers sur les segments en risque falaise, perturbation pour l'acheminement des secours, risque de pollution de l'air (poussière) et de nuisance sonores.	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'itinéraires de déviations en cas de fermeture de routes. Matériaux en place réutilisés au maximum afin d'éviter des allers-retours de camion trop fréquents. Dispositions pour assurer la sécurité des intervenants sur chantier. 	Fort
	Eaux superficielles: risque de pollution lors des opérations de démolition (dispersion des matières en suspension (MES))	Mesures pour éviter le lessivage des sols Pompage à l'intérieur des batardeaux Barrières anti-sédiment au moment d'enlèvement des batardeaux	Faible à modéré

ERC | Impacts milieu physique et humain

Impacts principalement en phase chantier

Niveau d'impact	Impact	Mesures ERC	Imp. résiduel
Impact modéré	Sol/sous-sol: risque de pollution accidentelle par les engins de chantier	<ul style="list-style-type: none"> Localisation des sites travaux en dehors des sites sensibles. Entretien régulier des engins de chantier sur un site dédié. Mise en place d'un protocole d'intervention. Mise en place d'un assainissement provisoire (filtre à paille). Remise en état des emprises de chantier avec de la terre végétale 	Faible
	Eaux superficielles: consommation d'eau pour les besoins de chantier (pompage, arrosage)	<ul style="list-style-type: none"> Optimisation des consommations, restitution dans le milieu après filtration 	Faible
	Eaux souterraines: pompage lors de la démolition des fondations	<ul style="list-style-type: none"> Optimisation des consommations, restitution dans le milieu après filtration 	Faible
	Usages aquatiques et tourisme: perturbation de la pratique	<ul style="list-style-type: none"> Information, signalisation, concertation, aménagements de passage temporaires (chenal), adaptation du calendrier 	Faible à modéré
	Risque inondation: augmentation de la vulnérabilité du fait de la présence du personnel et engins en zone inondable	<ul style="list-style-type: none"> Système alerte / protocoles d'évacuation 	Faible
	Qualité de l'air et bruit: émission des poussières et du bruit	<ul style="list-style-type: none"> Respect des horaires de chantier. Respect de la réglementation en matière de bruit / pollution atmosphérique des engins de chantier. Élaboration d'un dossier bruit de chantier. 	Faible à modéré
	Cadre bâti et urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> Bonnes pratiques de chantier, information des riverains 	Faible à modéré
	Activité économique : agriculture, tourisme	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place des accès temporaires Respect des horaires de chantier 	Faible à modéré

ERC | Impacts milieu physique et humain

Impacts principalement en phase chantier

Niveau d'impact	Impact	Mesures ERC	Imp. résiduel
Impact faible	Relief et topographie: mouvements de terre à prévoir (remblaiement des bassins, arasement des talus)	<ul style="list-style-type: none"> Aucun décaissement ne sera effectué au pied du talus ferroviaire Sites d'accueil des dépôts provisoires remis en état 	NS (non significatif)
	Espaces agricoles, forestiers et foncier	<ul style="list-style-type: none"> Emprises nécessaires au chantier limitées aux emprises travaux existantes. 	NS
	Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> Emprises nécessaires au chantier limitées au strict nécessaire. Déclaration immédiate au maire de la commune concernée en cas de découverte de vestiges archéologiques. 	NS
	Paysage	<ul style="list-style-type: none"> La gestion du chantier se fera de manière à intégrer au mieux les travaux dans le cadre paysager du secteur. 	NS
Non évalué	Impact sur les ouvrages ferroviaires en place (risque à évaluer)	-	Potentiellement fort

ERC | Impacts milieu physique et humain

Impacts en phase exploitation (après la remise en état)

Niveau d'impact	Impact	Mesures ERC	Imp. résiduel
Impact fort	Risque inondation (RD53): retour à la situation d'avant les travaux = risque d'inondation significatif au niveau de la RD53, dégradation par rapport à la situation actuelle du fait de suppression des ouvrages d'assainissement pluvial	Aucune mesure ERC ne peut être réalisée afin de respecter l'injonction de la CAA	Fort
	Sécurité (RD53): retour à l'état initial = retour à une situation présentant des risques de sécurité routière	Aucune mesure ERC ne peut être réalisée afin de respecter l'injonction de la CAA	Fort
Impact modéré	Eaux souterraines: risque de pollution accidentelle en provenance d'un déversement sur la chaussée	Aucune mesure ERC ne peut être réalisée afin de respecter l'injonction de la CAA	Modéré

Classe	Enjeu écologique	Impact résiduel après renaturation
Mammifères	Fort à faible	Moyen à faible
Chiroptères	Très fort à faible	Faible
Oiseaux	Fort à faible	Moyen à faible
Amphibiens	Moyen à faible	Moyen
Reptiles	Moyen à faible	Moyen
Insectes	Très fort à faible	Moyen à faible
Milieu aquatique	En attente de résultats → potentiellement très fort	En attente d'analyse → potentiellement très fort

Il apparait que des impacts résiduels demeurent après les opérations de renaturation.

L'étude de mesures compensatoire serait à prévoir pour supprimer ces impacts résiduels.

Cependant, la décision de justice n'évoque pas l'hypothèse d'impacts résiduels après renaturation.

Milieu aquatique

Analyse à finaliser, en attente d'éléments d'actualisation de l'état initial des habitats et peuplements par la MEP 19.

À ce stade, les impacts se concentrent autour :

- des opérations de démolition des piles en béton (risque de pollution du milieu aquatique, colmatage)
- des opérations de démolition sur les berges (risque d'empiètement sur les habitats de ripisylve)

Ils concerneront:

- Les habitats et espèces d'intérêt communautaire
- Habitats d'espèces protégées (frayères à brochet) et les poissons protégés (brochet, vandoise, lamproie marine, truite fario)

Milieu aquatique – à confirmer sur la base des données fournies par la MEP

Impact	Impact brut du chantier	Mesures ERC	Imp. rés.	Mesures ERC de renaturation	Imp. rés.
Fort	<p>Effet indirect sur la qualité des habitats avec impacts sur les spécimens : risque d'atteinte à la qualité de l'eau notamment lors des opérations de démolition des piles en rivière – risque de propagation des MES, laitances de béton (sciage câble)</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitat 3260 "Rivière des étages planitiaire à montagnard avec végétation du ranunculon fluitant et du Callitrichio-batrachion » Habitat d'espèce : frayère à brochet (aval de la zone de travaux) 	<ul style="list-style-type: none"> MR2: Mise en place de dispositifs d'assainissement MR3: Limitation des pollutions en phase travaux MR4: Non utilisation des produits phytosanitaires <p>** MR = mesure de réduction</p>	faible	<ul style="list-style-type: none"> MR6: Remise en état des zones de travaux 	Faible
	<p>Risque de propagation des espèces invasives suite à la mobilisation des matériaux contaminés en absence des mesures de gestion adaptées</p>	<ul style="list-style-type: none"> MR5: gestion des plantes invasives 			
Non évalué	<p>Risque d'intervention en période de basses eaux sur la faune aquatique à réaliser au vu des exigences techniques</p> <p>Risque de destruction des spécimens lors des travaux de démolition en rivière (mise en place des batardeaux):</p> <ul style="list-style-type: none"> Espèce 1099 Lamproie fluviatile Espèce 1096 Lamproie de Planer Espèce 1102 Grande Alose Espèce 1163 Chabot Espèce 1126 Toxostome Brochet Vandoise Lamproie marine Truite de rivière fario 	<ul style="list-style-type: none"> MR10: Adaptation du phasage des travaux par rapport aux périodes sensibles Limitation des perturbations (MR14) 	-	-	-

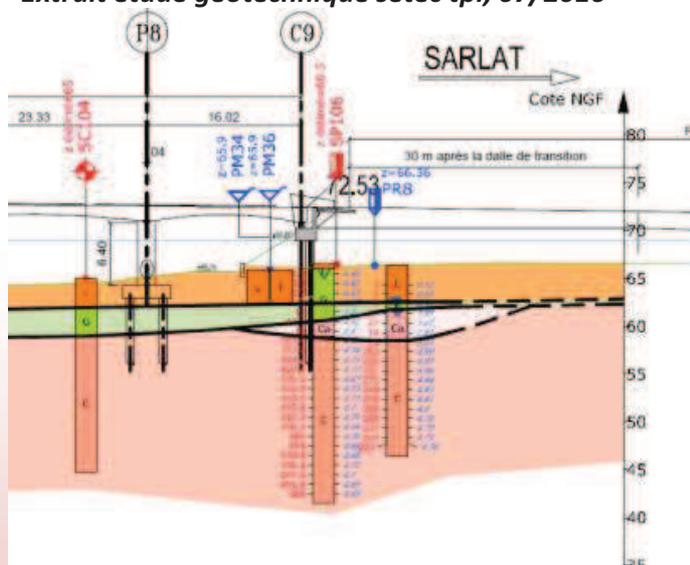


Les difficultés (voire infaisabilités) d'exécution de la déconstruction et de la remise en état à l'identique

La déstructuration du toit calcaire : un risque avéré

Les sondages préparatoires et rapports d'exécution (REX) font état de fortes altérations du calcaire.

Extrait étude géotechnique setec tpi, 07/2016



LÉGENDE STRATIGRAPHIQUE			
L	Limons sableux à sable limoneux	G	Sables et Graves
Ca	Calcaire altéré à très altéré	C	Calcaire +/- altéré

REX | suivi de l'avancement des pieux, Bouygues, décembre 2018 (extrait) :

- Pech C0 : alternances roche/gravier
- Pech P7 : perte d'eau, carottier bloqué, traversées de vides (0,40m puis 1,40m), alternance sables/gravier/roche
- Pech C8 : alternance roche/gravier, vide sur 2,60m puis 1,20m

- Très forts risques environnementaux et géotechniques
- Risque de désordres irréversibles
- Les vides laissés dans le calcaire devront être consolidés avec des matériaux structurants (béton)

Démolir les fondations profondes et restituer l'état initial ? Comment faire ?

Des risques et incertitudes persistent malgré l'étude détaillée du sujet

La démolition des pieux

Rappel de la technique envisagée:

- Battage d'un tube acier de protection périphérique (isolement des impacts, tenue mécanique des sols) ;
- Association de plusieurs techniques pour démolir et extraire le béton armé ;
- Comblement et compactage par des matériaux d'apport issus des remblais chantier

Incertitudes et aléas :

- Comment retirer tous les matériaux issus des ouvrages construits ? Malgré les précautions prises il y aura des pertes de matériaux en fond de fouille (chutes de carottes, éclats et débris fins).
- Comment garantir le bon compactage des terrains et l'absence de fuites latérales lors du retrait du tube périphérique ?
- Comment s'assurer que les circulations (failles, karsts, caractéristiques de perméabilité, etc.) soient restituées à l'identique ?

La démolition des gros bétons

IMPOSSIBILITE TECHNIQUE DE DEMOLIR SANS PORTER DE GRAVES ATTEINTES A L'ENVIRONNEMENT

Rappel de la technique envisagée:

- Démolition au BRH sur une pelle long bras à l'abris des batardeaux béton ;
- Evacuation des batardeaux béton après élingage par des plongeurs ;
- Evacuation des débris par big-bag avec des plongeurs ;

Incertitudes et aléas :

- Comment retirer tous les matériaux issus des ouvrages construits ? Malgré les précautions prises il y aura des pertes et diffusions de matériaux dans le lit ;
- L'éclatement du batardeaux béton rendrait son évacuation plus longue et complexe ;
- Comment sécuriser la mobilité alluviale durant l'intervention (risques de fuites et ensevelissements) sans impacter le milieu.

Une démolition qui atteint aux habitats et espèces protégées

Au vu des investigations faune/flore/habitats actualisées, il s'avère que le projet de démolition, malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction, va porter atteinte aux habitats et aux espèces protégées.

Malgré l'application de la méthode ERC, des impacts résiduels persistent et engendrent des fortes atteintes à l'environnement.





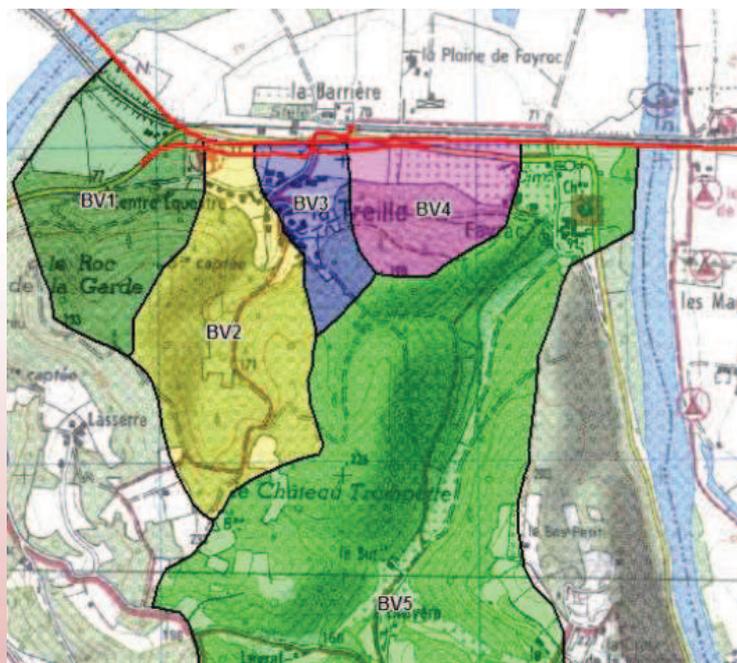
Les paradoxes du projet d'aménagement des voiries et réseaux divers (VRD)

La suppression d'aménagements hydrauliques qui amélioreraient l'état avant travaux pour la restitution d'un assainissement obsolète

L'injonction de la CAA impose de rétablir les ouvrages dans leur état initial sans proposition ou études relatives à l'assainissement pluvial. La construction d'ouvrages neufs (nouveaux anciens ouvrages) est réalisée au détriment du respect des normes environnementales.

Avantages perdus provoqués par le comblement des bassins d'infiltration :

- Les ouvrages construits permettaient de séparer l'assainissement routier du rétablissement hydraulique des thalwegs afin d'éviter toute pollution du milieu naturel et impacts sur le milieu aquatiques. Le dispositif d'assainissement de la plate-forme routière était conçu pour réguler le débit de fuite, réduire la pollution chronique et stocker une éventuelle pollution accidentelle.
- Les bassins d'infiltration permettaient également de compenser le fait qu'il n'existe pas de rétablissement hydraulique sous la voie ferrée pour les écoulements provenant des bassins versants BV3 et BV4.



Extrait étude hydraulique setec tpi, mars 2017

Sécurité routière : un retour en arrière

Etat actuel RD53 :

- Diminution de la sécurité apportée par les aménagements actuels (glissière, élargissement des voies à 7m, sécurisation des carrefours, changement des priorités aux carrefours)
- dessertes aménagées aux hameaux adjacents la Treille et la Barrière

La démolition restitue d'anciens risques de sécurité publique.



Etat projeté RD53 :

- Rétablissement d'une voirie l'une largeur de 4m VC2 (voirie communale) et accès au village de la treille via une voirie de 3m de large environ : croisement entre véhicules compliqué, perte de lisibilité pour les usagers.



— Démolition

— Rétablissement



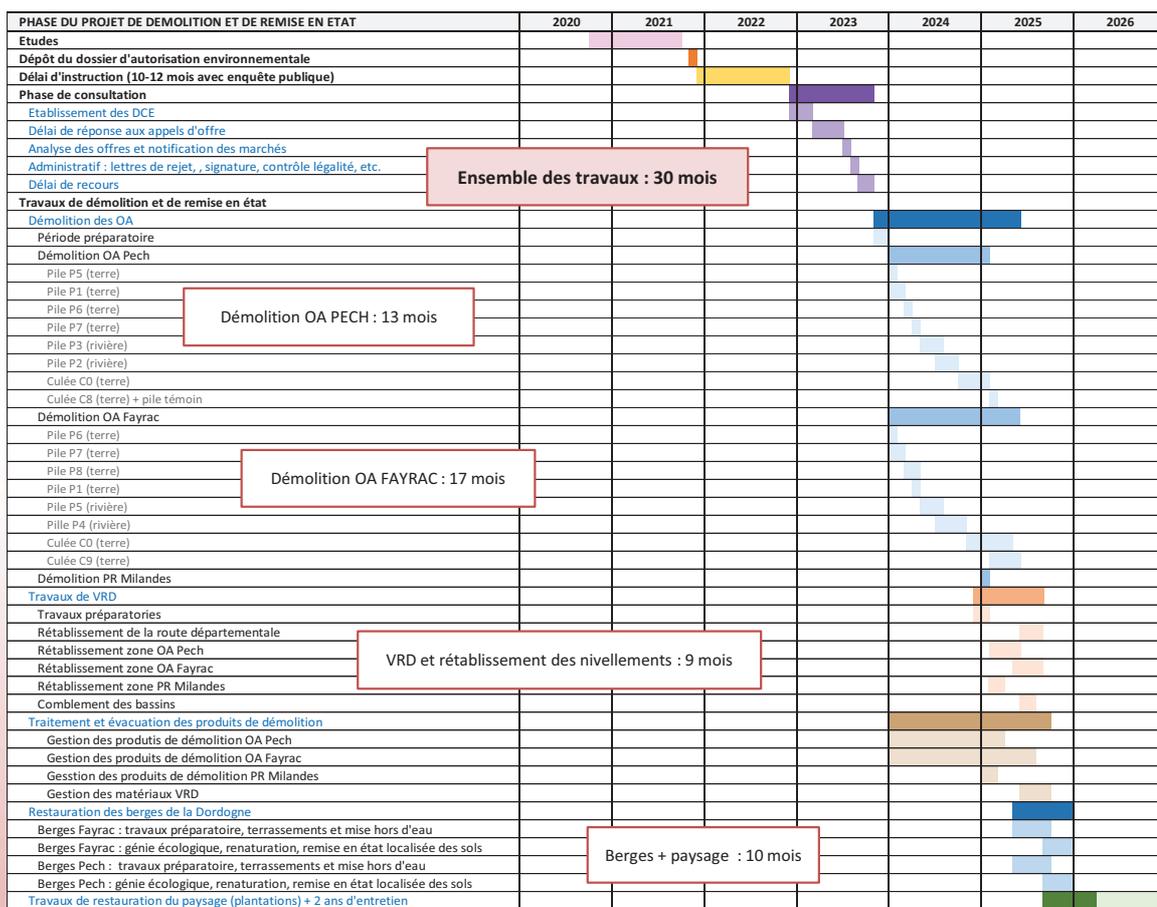
Planning

■ Beynac

■ Egis



PLANNING GENERAL DES TRAVAUX



Ensemble des travaux : 30 mois

Démolition OA PECH : 13 mois

Démolition OA FAYRAC : 17 mois

VRD et rétablissement des nivellements : 9 mois

Berges + paysage : 10 mois

PLANNING PRO A AJUSTER EN FONCTION DES ETUDES COMPLEMENTAIRES



IV – SUIVI ENVIRONNEMENTAL (SEGED)

SUIVI ENVIRONNEMENTAL

- Visite mensuelle du chantier

Trois visites des emprises travaux associées à une fiche de suivi ont été réalisées par la SEGED : 24 septembre, 26 octobre et 16 novembre 2021

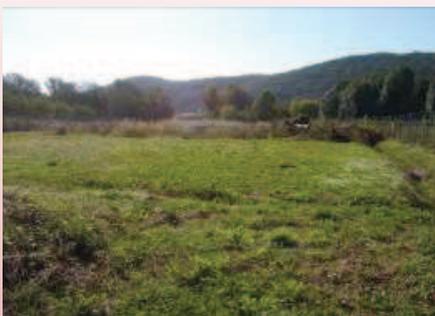
- Interventions sur la période

Fauche mécanique des emprises

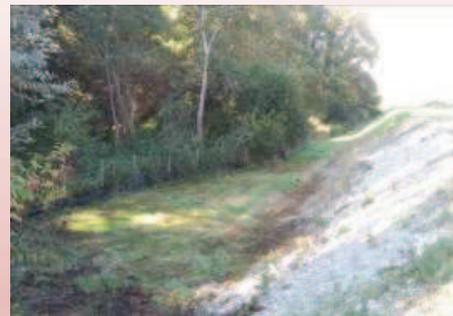
Débroussaillage manuel des ligneux au niveau des estacades et des clôtures à partir de la semaine 47



Dépôt de matériaux de Fayrac



Pech rive droite



Fayrac rive gauche
(pied de remblai / zone sensible)

A venir :

- Fauche de la végétation sur l'emprise Fayrac rive droite
- Ramassage des déchets plastiques au niveau de la zone de stockage de Fayrac rive droite (limiter l'envol des déchets)
- Remise en état des bâches au niveau des estacades avant la période de crue (protection des remblais, limiter les départs de matériaux dans la rivière)
- Evacuation des portions de bâche des barrières petite faune dégradées (si nécessaire)



Estacade Pech rive gauche
(bâche arrachée)



Pech rive gauche



Fayrac rive gauche
(pied d'estacade / zone sensible)

Plantes invasives :

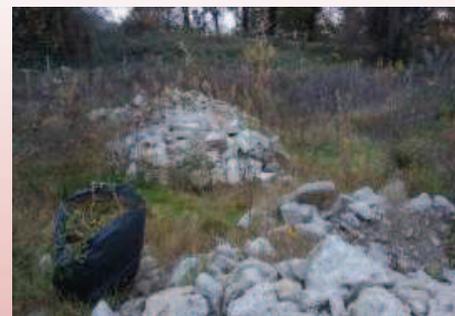
- Renouée du Japon : aucune repousse n'a été observée sous l'estacade
- Suivi PEE : les observations et les zones traitées alimentent la base de données SIG
- Un arrachage ciblé a été réalisé :
 - ✕ Sur Fayrac rive droite : Arbre à papillon, Sporobole tenace, Souchet robuste (stock déchets béton)
 - ✕ Sur Pech rive droite : Souchet robuste et Aster à feuilles de saules (zone de stockage provisoire du bois flotté)



Pech rive droite
(Aster à feuilles de saule)



Sporobole tenace ancienne RD53
(espèce présente avant travaux)



Arrachage Souchet robuste Fayrac rive droite
(stock déchets béton)



V – QUESTIONS DIVERSES