



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION OCCITANIE

## **Autorité environnementale** **Préfet de région**

**Projet d'aménagement de la voie verte entre  
le canal du Midi et Montségur (11)  
présenté par Conseil départemental de l'Aude**

**Avis de l'autorité environnementale  
sur le dossier présentant le projet  
et comprenant l'étude d'impact**

**Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)**

**N° : 2016-004597**

**Avis émis le 15 DEC. 2016**

**DREAL OCCITANIE**

**Division Évaluation Environnementale Est  
520 allées Henri II de Montmorency  
34064 Montpellier Cedex 02**

**Division Évaluation Environnementale Ouest  
1 rue de la Cité administrative Bât G  
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex**

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/>

Le Préfet de la région Occitanie

à

Président du Conseil Général de l'Aude

Conseil Général de l'Aude  
Pôle Aménagement Durable  
Direction du Développement, de l'Environnement et  
des Territoires, Service Aménagement des Territoires  
Allée Raymond Courrière  
11855 CARCASSONNE Cedex 9

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL Occitanie** - Direction Énergie Connaissance / Département Autorité Environnementale / Division Évaluation Environnementale Est

**Contact :** Pascale FIEVET ; pascale.fievet@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 19/10/2016, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier d'aménagement de la voie verte entre le canal du Midi et Montségur (11) déposé par le Conseil Départemental de l'Aude.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Occitanie a accusé réception du dossier complet en date du 19/10/2016.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 19/12/2016.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement.

*Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.*

*La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).*

*L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).*

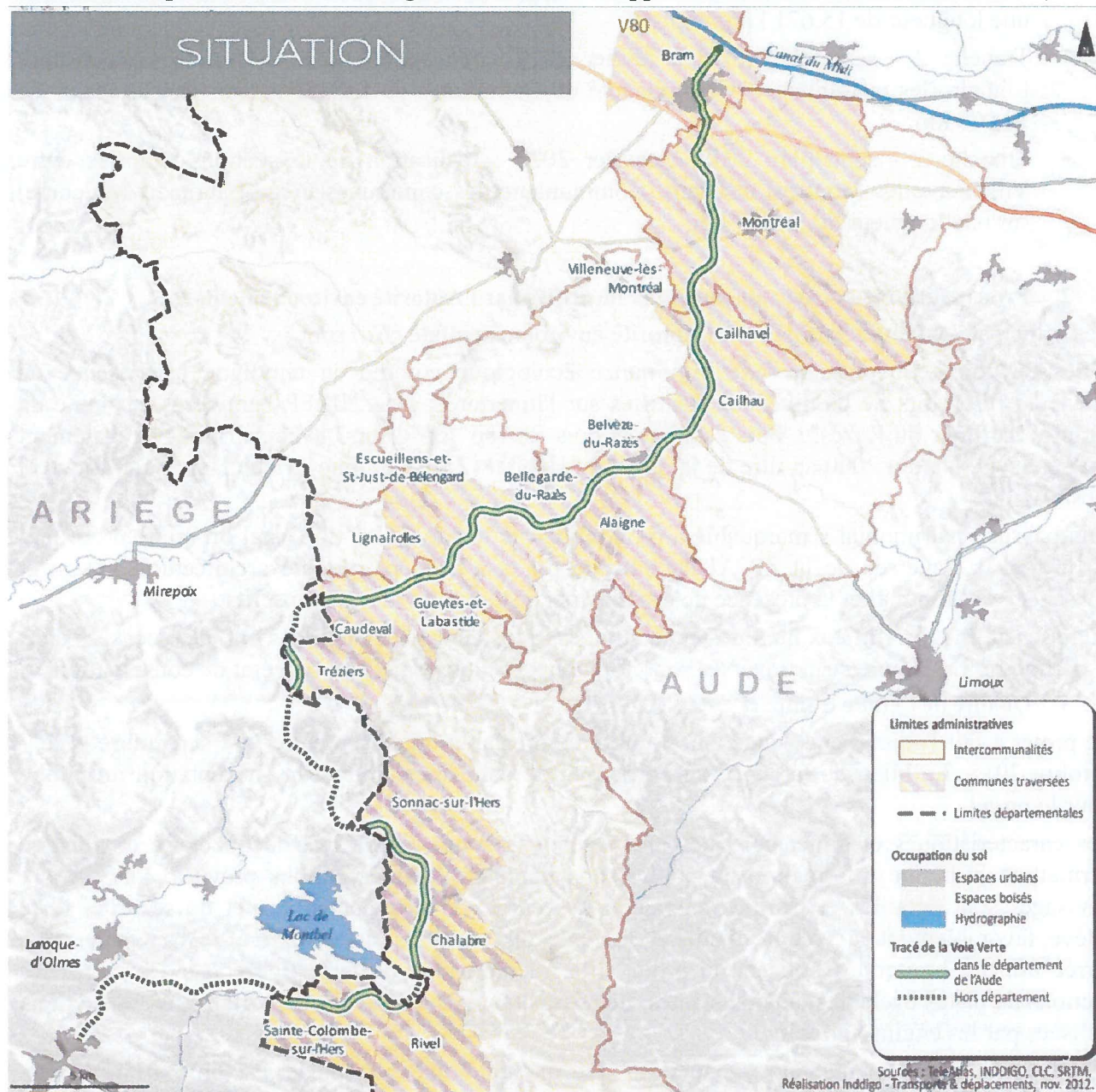


## Avis détaillé

### 1. Contexte et Présentation du projet

Le projet de voie verte s'étend entre les communes de Bram au nord et Sainte-Colombe-sur-l'Hers au sud, sur un linéaire de 42 km. Il passe par 17 communes et son parcours traverse trois unités paysagères. Depuis les plaines et collines cultivées du Lauragais, au Nord, l'itinéraire se poursuit à travers les collines du Razès pour aboutir, au Sud, aux collines boisées du Quercorb.

Le projet a pour objectif de relier le canal du midi à la voie verte déjà existante entre Mirepoix et Lavelanet, au pied du Montségur. L'aménagement de cette nouvelle voie s'inscrit dans un projet plus global de développement de l'offre d'itinéraires sécurisés de type véloroutes et voies vertes dont le Canal du midi est l'épine dorsale avec des rameaux irriguant l'ensemble du territoire audois (défini au Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire Audois).



Le projet se situe sur les emprises d'une ancienne voie ferrée désaffectée depuis les années 1970, et aujourd'hui propriété du département de l'Aude. Cette voie est actuellement utilisée par les cavaliers, les engins agricoles afin de desservir des parcelles enclavées. Elle est aussi un lieu de promenade pédestre et cyclable.

Les aménagements projetés comprennent :

- l'aménagement de l'emprise de la voie ferrée afin de l'adapter à la circulation des cyclistes, piétons et cavaliers et de répondre aux caractéristiques techniques d'une voie verte (largeur, revêtement, accotement...);
- la sécurisation des traversées de voirie ;
- la création de 3 aires de stationnements de véhicules (relais vélo) pour favoriser l'intermodalité sur Bram, Belvèze et Chalabre, et de 7 aires d'arrêt sans stationnements (accueil et repos des usagers avec informations touristiques);
- l'entretien et l'aménagement des ouvrages d'art (déjà réalisé pour majorité d'entre eux) ;
- les aménagements paysagers.

Les travaux sont prévus sur 3 années entre les mois de septembre et février :

- Tranche 1 – réalisation de septembre 2017 à février 2018 : la section comprise entre Sainte-Colombe-sur-l'Hers et Caudeval (Communauté de Communes des Pyrénées audoises), sur une longueur de 15,671 km.
- Tranche 2 - septembre 2018 à février 2019 : réalisation de la section comprise entre Lignairolles et Cailhavel (Communauté de Communes du Limouxin) sur une longueur de 18,079 km.
- Tranche 3 - septembre 2019 à février 2020 : réalisation de la section comprise entre Villeneuve-les-Montréal et Bram (Communauté des communes Piège-Lauragais-Malepère) sur une longueur de 10,723 km.

## **2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale**

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale (Ae) sont :

- des territoires traversés à forte importance écologique comme en témoigne la présence de plusieurs réservoirs de biodiversité identifiés sur l'itinéraire : les ZNIEFF "gravières et plaine de Bram", "collines du Razès", "bois d'en bas et bois Borreil" et "l'Hers" avec sa ripisylve également classé en site Natura 2000 au titre de la directive Habitat (ZSC Garonne Ariège Hers Salat Pique et Neste) ;
- un paysage patrimonial remarquable à proximité avec le site classé du Canal du midi en bordure du projet, la traversée de la ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager) de Montréal et la présence de monuments historiques classés et inscrits ;
- une sensibilité des milieux humides et aquatiques : plusieurs zones humides ont été recensées dans le périmètre. Les cours d'eau traversés sont nombreux et globalement en bon état de conservation.

## **3. Qualité de l'étude d'impact**

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique préalable organisée entre le 7 septembre et le 7 octobre 2015. Le bilan de la concertation permet de confirmer l'intérêt et l'acceptation du public pour le projet.

Les caractéristiques et dimensions des aménagements sont présentés de façon claire et illustrée permettant la bonne information du public sur l'ampleur des interventions prévues. Les travaux envisagés sont détaillés et justifiés au regard des enjeux environnementaux et de sécurité. L'Ae relève favorablement la volonté d'utiliser les chemins existants sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée afin de limiter les impacts du projet. Elle recommande de faire figurer sur les cartes les sections de pistes cyclables déjà existantes, ne nécessitant pas de travaux importants, et les sections utilisées par les engins agricoles.

L'évaluation environnementale s'appuie sur une méthodologie correcte et est proportionnée aux sensibilités du territoire et à l'ampleur du projet. L'état initial caractérise globalement bien les enjeux. L'Ae note favorablement que le calendrier des inventaires naturalistes couvre l'ensemble du cycle saisonnier et est adapté à la faune et la flore potentiellement présentes.



L'analyse de l'état initial aurait gagné en lisibilité par l'ajout de cartes de localisation des enjeux hiérarchisés (de faible à fort) par grandes thématiques. De même, l'ajout d'une carte de localisation des mesures environnementales, en lien avec les impacts attendus, serait utile à l'analyse.

Afin de permettre au public d'avoir une bonne connaissance globale de l'étude d'impact, le résumé non technique aurait utilement pu être assorti d'illustration et de cartes de synthèse des enjeux, et complété par l'exposé des interventions nécessaires en phase chantier et d'exploitation.

#### **4. Prise en compte de l'environnement**

##### ***Le paysage***

L'état initial paysager de l'étude d'impact identifie correctement les perceptions et co-visibilités probables de la nouvelle voie avec les éléments patrimoniaux. Le diagnostic paysager du projet est présenté dans la partie justification du projet et n'est pas repris dans l'analyse des impacts. Le niveau d'impact de ces visibilité réciproques a correctement été évalué en phase exploitation. L'étude des perceptions depuis différentes sections courantes permettent de valider le faible impact visuel du projet depuis les sites et monuments patrimoniaux. Cependant, les impacts paysagers en phase travaux manquent à l'analyse. L'Ae recommande d'inclure correctement l'analyse des impacts paysagers dans le chapitre correspondant et de rajouter une analyse de la phase travaux.

La mise en place d'aménagements paysagers sous forme de haies paysagères, d'alignement d'arbres et le choix d'un revêtement clair (concassé de calcaire) sont de nature à limiter les perceptions. Ces mesures paysagères sont présentées sous forme de schémas sans être détaillées et argumentées. L'Ae recommande d'accompagner les schémas d'une description des travaux envisagés.

Concernant la ZPPAUP de Montréal, l'étude d'impact reporte l'analyse au dossier d'autorisation ultérieure. L'Ae recommande d'intégrer clairement à l'étude d'impact le volet de la ZPPAUP de Montréal.

Par ailleurs, au départ du projet, sur la commune de Bram, l'itinéraire prend naissance au niveau du site classé du Canal du midi. L'étude indique que l'aire d'étude est dans le périmètre du site classé et que l'emprise se situe en limite de ce dernier. Un zoom sur le secteur concerné est à réaliser afin de s'assurer que le projet n'est pas sur le domaine public fluvial (DPF) du canal du midi et donc dans le site classé. Auquel cas, une autorisation de travaux au titre du site classé est indispensable. De plus, entre le DPF du canal et le village de Bram, le tracé de la véloroute s'inscrit dans la zone sensible du canal du midi, zone tampon du bien UNESCO. L'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage de préciser la nature des travaux envisagés dans le site classé et dans la zone tampon du canal du midi : la modification du tracé, du profil en long, du profil en travers, le nouveau revêtement, les abattages et plantations, la gestion des eaux pluviales, la signalétique, les aires de stationnement, etc...

##### ***Habitats naturels, faune et flore***

La zone d'emprise traverse plusieurs réservoirs de biodiversité en enjeu fort. La voie verte emprunte un itinéraire déjà existant au contact de ces milieux naturels. Du fait de ces caractéristiques, il peut être valablement affirmé que la voie verte ne constitue pas un obstacle à la circulation de la faune. Sur la plate-forme, les habitats naturels seront supprimés en phase chantier. L'étude précise que ces habitats ne présentent pas d'originalité botanique particulière. Pour les dépendances, il est indiqué que le projet n'entraînera pas d'effet négatif sur la flore notamment sur la Pulmonaire affine, espèce déterminante de la ZNIEFF de sous-bois humide, dont les stations ne seront pas affectées par les travaux d'entretien de la voie verte.

Les enjeux concernant les amphibiens sont concentrés uniquement sur deux secteurs :

- la tranchée de Brame-Budel ;
- au niveau du lieu-dit Saint-Loup au Sud de Bram.

L'étude d'impact indique que les zones humides présentes sur le site de Brame-Budel constituent des habitats de reproduction pour plusieurs amphibiens protégés. Elle précise également que ces

habitats humides sont le résultat du détournement artificiel des écoulements qui immergent la voie en période de fortes pluies et du comblement des fossés. Le peuplement actuel subit une mortalité importante du fait de la fréquentation de la voie par des engins motorisés (quads). Lors de la phase travaux, le risque de mortalité par collision et de destruction/altération des habitats de reproduction est valablement estimé à fort si les travaux interviennent en période de reproduction.

Concernant les chauves souris, 4 gîtes épigés ont été recensés sur le tracé de la voie verte et abritent des espèces à enjeu très fort (Minioptère de Schreiber) ou fort (grand rhinolophe). Les enjeux se concentrent dans les 2 tunnels de Lignairolles et de Falgas. L'étude précise que les gîtes potentiels dans les arbres creux ne seront pas impactés par le projet car aucun abattage d'arbre n'est prévu dans le cadre du projet.

S'agissant des insectes, les inventaires ont mis en évidence la présence à proximité du tracé, d'une station d'Azuré du serpolet sur la commune d'Alaigne, au lieu-dit l'Hôpital. L'Azuré du serpolet est un papillon protégé en forte régression du fait de la réduction de ces habitats favorables et de l'isolement de ces populations. L'espèce est classée en catégorie NT (quasi menacé) sur la liste rouge mondiale et en danger (catégorie EN) en Europe. Au vu de l'enjeu élevé sur cette espèce, l'Ae considère que la station avérée de cette espèce doit figurer clairement sur les cartes de localisation des prospections (p 166-167) avec un zoom cartographique pour s'assurer de l'absence de risque d'impact du projet sur cette espèce. L'étude indique que 4 stations potentielles de 5 à 20 pieds de plantes hôtes, l'Origan, seront impactées directement par le tracé. Elle précise également que ces stations ne constituent pas des habitats de reproduction de l'espèce qui préfère les massifs denses d'Origan. L'impact est alors estimé comme négligeable. Néanmoins, ces stations peuvent jouer un rôle dans la dispersion des individus, les dépendances de la voie verte constitueraient ainsi un corridor potentiel de déplacement, notamment entre Belvèze-du-Razès et Bellegarde-du-razès qui concentre de nombreuses stations ponctuelles d'Origan. L'étude ne précise pas que l'Azuré du serpolet a également été recensé sur les communes de Monthaut et de Villelongue-d'Aude au sud du projet. Afin de maintenir les stations favorables, même de petites dimensions, l'Ae recommande entre Belvèze-du-Razès et Bellegarde-du-razès, de pratiquer un entretien des dépendances entre octobre et mars, tous les deux ans, en évitant de faucher totalement les stations d'Origan afin de préserver des parties en rotation pluriannuelle et en proscrivant l'utilisation de produits phytosanitaires.

L'étude d'impact identifie valablement les risques de destruction et de perturbation d'espèces protégées. Elle propose la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction. Ainsi, l'Ae note favorablement que pour réduire l'impact, la réalisation des travaux est prévu au cours de la période de septembre à février et que des adaptations du calendrier sont prévues en fonction du cycle de vie des espèces susceptibles d'être impactées (chauves-souris et amphibiens). La destruction d'arbres gîtes à chauves-souris et grand capricorne est évité. Les fossés de la tranchée de Brame-Budel seront aménagés et élargis afin d'augmenter les capacités d'accueil des amphibiens. Un éclairage vers le bas est préconisé dans les tunnels avec interrupteur de type bouton poussoir. L'aménagement d'un gîte à chauves-souris est proposé dans le tunnel de Lignairolles. L'Ae souligne que la réalisation stricte de ces mesures est de nature à réduire notablement l'impact du projet sur la biodiversité et est indispensable pour l'exemption de dérogation pour la destruction d'espèces protégées.

Un suivi de chantier par un écologue est à juste titre préconisé de la phase amont à post-travaux. Il est ainsi prévu avant le début des travaux, la mise en défens des secteurs et éléments sensibles ainsi que la construction du gîtes à chauves-souris dans le tunnel de Lignairolles. Afin de veiller à la mise en œuvre anticipée de ces mesures, l'Autorité environnementale recommande de planifier ces interventions en les intégrant réellement au calendrier des travaux.

L'étude propose des suivis post-installation pour les amphibiens et les chauves-souris pendant 5 ans. Ces suivis présentent un réel intérêt pour évaluer l'effectivité et la pertinence des mesures et pour réaliser des mesures correctrices si nécessaires.



S'agissant de l'impact sur les sites Natura 2000, l'évaluation des incidences conclue valablement que le projet de voie verte n'aura pas d'incidence notable sur les sites concernés.

### **Eau et milieux aquatiques**

L'étude précise que l'ensemble des franchissements de cours d'eau sont pré-existants et ont déjà fait l'objet de travaux de rénovation. Aucun impact n'est donc attendu sur les cours d'eau. La voie étant calée au niveau du terrain naturel, elle évite la création de tout remblai en zone inondable et conserve les écoulements actuels. Le projet n'aura donc pas d'incidence sur les différents plans de prévention des risques inondations et zone inondables traversés tout au long du parcours.

Des travaux préparatoires des fossés de drainage sont prévus : nettoyage, curage et réouverture. L'objectif est de supprimer les obstacles existants et de rétablir l'écoulement des eaux pluviales. Des busages ponctuels sont également prévus. La ré-ouverture des fossés comblés permettra d'augmenter le volume de rétention des eaux afin d'absorber le surplus du débit causé par l'imperméabilisation du tracé de la voie verte. Le projet n'engendrera pas d'augmentation des écoulements et du ruissellement dans les milieux aquatiques.

En phase chantier, des aires spécifiques étanches de stockage, d'entretien et de stationnement des véhicules seront mises en place en dehors des zones inondables et à distance des axes d'écoulement des eaux. En phase d'exploitation, le curage n'interviendra que par tronçon afin de laisser des parties en l'état pour faciliter la recolonisation naturelle des fossés. Cet entretien est prévu que tous les 10 ans avec un fauchage annuel.

### **5. Conclusion**

La voie verte s'implante sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée désaffectée depuis les années 1970, et aujourd'hui propriété du département de l'Aude. Le projet constitue un vecteur de mise en valeur et de découverte du patrimoine naturel et culturel des territoires traversés. Il contribue au développement de l'offre de circulations douces permettant des déplacements alternatifs aux véhicules motorisés.

L'étude d'impact permet d'identifier et de caractériser l'ensemble des enjeux et de prendre en compte correctement les impacts dans la réalisation et la conception de l'infrastructure. Des précisions sont toutefois demandées sur le volet paysager vis-à-vis du canal du midi afin de garantir la bonne intégration du projet.

L'Ae constate que la mise en place des mesures d'évitement et de réduction proposées sont de nature à garantir des impacts résiduels faibles du projet. Elle émet des recommandations afin d'assurer l'effectivité des mesures.

Pour le Préfet et par délégation,  
Le Directeur adjoint Énergie  
Connaissance de la DREAL



Frédéric DENTAND