



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale

Préfet de région

**Projet de contournement routier de BRAM
présenté par le Conseil Général 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° : 2015-001635

284/15

Avis émis le

31 AOUT 2015

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon,

à

Monsieur le Préfet de l'Aude

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
de l' Aude
Service de l'Eau et des Milieux Aquatiques
105 boulevard Barbès
11838 CARCASSONNE CEDEX 9

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

**Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LR - Service Aménagement / Division
Évaluation Environnementale**

Contact : Pierre DROSS Pierre.DROSS@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122- 1 du code de l'environnement, le dossier de demande de déclaration d'utilité publique et d'autorisation au titre du code de l'environnement du projet de contournement routier de BRAM déposé par le Conseil Général 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 Languedoc-Roussillon a accusé réception du dossier en date du 01/07/2015.

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 01/09/2015.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

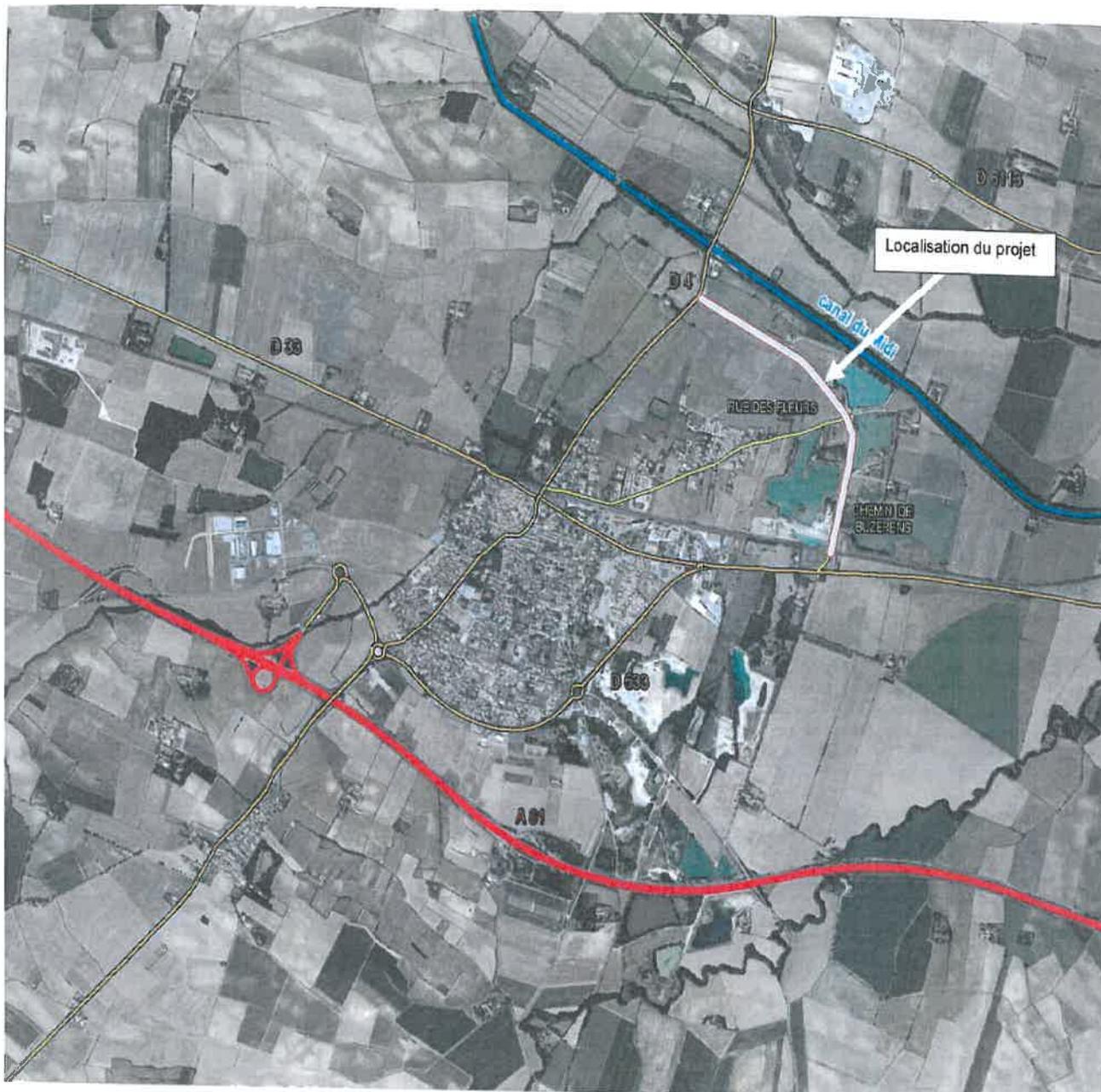
Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité 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 consiste à réaliser une liaison routière nouvelle à deux voies de 1700 mètre de long, comprenant le calibrage d'une route existante, le chemin de Buzerens, sur 550 mètres, entre la RD 33 à l'Est de Bram et la rue des fleurs et la création d'une route nouvelle entre la rue des fleurs et la RD 4 au nord de Bram. Il a pour objet de permettre à une partie de la circulation, qui occasionne de fortes nuisances au centre de Bram, d'éviter ce secteur.

2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Outre les enjeux de nuisances et d'insécurité urbaine dont la réduction constitue l'objectif de projet, les principaux enjeux environnementaux susceptibles d'être affectés par le projet concernent la biodiversité, l'inondation et le paysage :

- le tracé prévu passe entre plusieurs plans d'eau résultant de l'exploitation d'anciennes gravières dans la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type 1 « Gravières et plaine de Bram » identifiée principalement pour la protection de la faune liée à ces plans d'eau ;
- le projet traverse la zone inondable de la Preuille ;
- dans sa partie nord, le projet est proche de Canal du Midi.

3. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

L'étude d'impact comporte bien l'ensemble des éléments prévus à l'article R.122-5 du code de l'environnement et ces éléments sont généralement bien proportionnés aux enjeux du projet :

Le résumé non technique est clair et suffisant pour assurer une information générale sur le contenu de l'étude d'impact.

L'étude d'impact est basée sur un état initial suffisant et bien adapté aux enjeux ; elle présente clairement les effets du projet ainsi que les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets indésirables du projet.

Elle permet de constater que les effets du projet sur la biodiversité ne sont pas aussi importants que ne pouvait le laisser craindre le passage entre plusieurs plans d'eau, notamment parce que les espèces d'amphibiens présentes ne sont ni rares, ni menacées, même si elles sont protégées. Les effets du projet sur plusieurs espèces animales (amphibiens, reptiles, oiseaux, chauves-souris) sont généralement qualifiés de modérés, mais ils peuvent être forts pour certaines espèces et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont nécessaires. En particulier, les chiroptères (chauves-souris) sont susceptibles de subir des dommages importants lors de l'abattage d'arbres qui abritent des gîtes et des précautions sont nécessaires. Les mesures prévues sont bien adaptées mais devront faire l'objet d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Cette demande de dérogation est bien prévue dans le dossier.

L'inondabilité du site est bien prise en compte par le dossier qui prévoit :

- que la chaussée reste submersible pour limiter l'impact sur les inondations,
- la mise en place de transparences hydrauliques dimensionnées pour une crue centennale,
- la mise en place de noues et de bassins assurant la compensation des imperméabilisations et du volume d'expansion des crues perdu du fait des remblais.

Le volet paysager a bien pris en compte la sensibilité du secteur et prévu des mesures d'intégration bien adaptées : le profil en long reste proche du terrain naturel et les talus en pente douce vont limiter l'impact visuel des terrassements. Les alignements d'arbres prévus sont bien adaptés au paysage du Lauragais et à la proximité du Canal du Midi.

Le seul point faible du dossier concerne la justification du choix de la variante retenue :

Certes, le dossier rappelle l'historique de l'élaboration du projet et l'intégration de cette solution au document d'urbanisme ainsi que la concertation pour montrer que le projet est bien accepté par la population et même souhaité.

Pendant les explications techniques présentées devraient être approfondies :

- le dossier ne comporte qu'un seul chiffre de circulation, celui de 5000 véhicules par jour sur la RD 33, mais il n'indique pas les flux susceptibles d'emprunter effectivement la nouvelle route de contournement,
- le projet ne semble utile que pour la circulation reliant l'est (RD 33) et le nord (RD 4) de l'agglomération, plus indirectement pour celle reliant le sud (A 61) et le nord : rien ne permet d'évaluer cette circulation qui pourrait emprunter la voie nouvelle,
- le dossier indique que la variante Ouest ne répond pas à l'objectif fixé par la commune de dévier du centre-ville les circulations de la RD 33 : il apparaît, au contraire, que la partie sud de cette variante, en reliant le giratoire de l'A 61 à la RD 33, à l'ouest de l'agglomération, pourrait compléter le contournement sud existant et assurer une liaison Est/Ouest évitant le centre-ville. Par contre, la solution retenue ne permet pas d'assurer le transit Est-Ouest sur la RD 33, sauf si la RD 4 et la RD 33, à l'ouest, sont aménagées pour compléter la liaison,

- si la variante de l'ouest a été jugée très chère et très contraignante, il n'a pas été envisagé une variante qui se limiterait à une voie nouvelle entre le giratoire de l'autoroute et la RD 33 associée à un aménagement sur place de la RD 33 et de la RD 4 pour assurer la liaison vers le nord.

Considérant, notamment, que la délivrance d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées est conditionnée à l'absence de solution alternative de moindre impact, l'autorité environnementale recommande de compléter le chapitre sur la justification du projet retenu en précisant notamment l'évaluation des différents flux de circulation susceptibles d'emprunter le contournement et subsistant en centre-ville et en présentant un examen de faisabilité d'une variante à l'ouest moins ambitieuse que celle qui a été envisagée.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon

Philippe MONARD



Présentation des variantes étudiées

