



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES

Toulouse, le - 2 FEV. 2016

Autorité environnementale

Préfet de région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

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

Aménagement de la RD 625 et déviation de la Bastide-de-Bousignac

**Communes de Mirepoix, La Bastide-de-Bousignac
et Saint-Quentin-la-Tour (09)**

Projet porté par le Conseil départemental de l'Ariège

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement**

N° Garance: 2184

Réf. : SR-AME-520Db-09-BastideBousignacRD625-AEavis

DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

cité administrative - 1 rue de la cité administrative - CS 80002 - 31074 TOULOUSE CEDEX 9 - Tél. 05 61 58 50 00

<http://www.languedoc.roussillon-midi-pyrenees.pref.gouv.fr>

Sommaire

I PRESENTATION DU PROJET ET CADRE JURIDIQUE.....	3
I.1 Présentation du projet.....	3
I.2 Cadre juridique et contexte.....	4
I.3 Enjeux environnementaux.....	4
II COMPLETUDE ET PORTEE DE L'ETUDE D'IMPACT.....	4
II.1 Complétude de l'étude d'impact.....	4
II.2 Portée de l'étude.....	4
II.3 Appréciation des impacts du programme de travaux.....	5
II.4 Justification et choix du projet.....	5
II.5 Résumé non technique.....	5
III ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT ET PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET.....	5
III.1 Milieu naturel.....	5
III.1.1 Zonages d'inventaire et de protection et fonctionnalités écologiques.....	5
III.1.2 Avis de l'Autorité environnementale.....	6
III.1.3 Biodiversité.....	6
III.1.4 Avis de l'Autorité environnementale.....	8
III.2 Milieu physique.....	9
III.2.1 Eaux souterraines et eaux superficielles.....	9
III.2.2 Sol.....	10
III.2.3 Avis de l'Autorité environnementale.....	10
III.3 Milieu humain.....	11
III.3.1 Patrimoine historique et culturel.....	11
III.3.2 Paysage.....	11
III.3.2 Avis de l'Autorité environnementale.....	12
III.3.3 Cadre de vie.....	12
III.3.4 Avis de l'Autorité environnementale.....	14
IV. CONCLUSION.....	14

I PRESENTATION DU PROJET ET CADRE JURIDIQUE

I.1 Présentation du projet

Le projet, qui s'insère dans le cadre de la sécurisation de la RD 625 entre Mirepoix et Lavelanet, consiste en un recalibrage de sections de la RD 625 (réaménagement sur place) et la création d'une voie de déviation du bourg de La Bastide-de-Bousignac.

Il a pour objectifs d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des riverains et des usagers de la RD 625, de faciliter l'accès aux principaux pôles de vie du secteur (Mirepoix, Lavelanet et entreprises locales) et de fluidifier la circulation (délestage du trafic des poids-lourds).

Le projet routier, qui concerne les communes de Saint-Quentin-La-Tour, La Bastide-de-Bousignac et Mirepoix, comporte :

- du sud de Mirepoix jusqu'au nord de La Bastide-de-Bousignac et du sud de la Bastide-de-Bousignac au nord de Saint-Quentin-La-Tour : recalibrage de la RD 625 pour une largeur de plate-forme routière de 11 m ;
- un tracé neuf à 2x1 voie, de largeur de plate-forme routière de 11 m, pour la déviation par l'est de La Bastide-de-Bousignac (depuis la route d'accès à la station d'épuration des eaux usées au nord jusqu'au nord du lieu-dit « Caraud »), comprenant la création de 2 ouvrages de rétablissement d'accès (station d'épuration et RD 407), la création de 2 ouvrages hydrauliques de franchissement du Countirou (au nord de la RD 7 et au niveau de la RD 407), l'élargissement d'un ouvrage existant de franchissement du Countirou, la création d'un giratoire au lieu-dit « le Pigeonnier » (intersection de la RD 7 et de la RD 625) et la création d'un carrefour de type tourne-à-gauche (à l'entrée de la zone industrielle de La Bastide-de-Bousignac) ;
- des ouvrages de traitement des eaux avec notamment 11 bassins de rétention ;
- des opérations de terrassements (passage de la déviation au niveau des coteaux) ;
- des aménagements paysagers et écologiques.

Le projet s'étend sur une longueur totale de 4 730 m (1 800 m au nord et 1 200 m au sud de recalibrage, et 1 730 m en tracé neuf).

LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE



□ Zone d'étude



Vue d'ensemble du projet à La Bastide-de-Bousignac



I.2 Cadre juridique et contexte

En application de l'article R.122-2 du Code de l'environnement (CE), le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6°d de l'annexe à cet article: « *toutes routes d'une longueur supérieure à 3 km* ».

En application des articles L.11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L.123-2 du CE, le projet fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) et est soumis à enquête publique visant à assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

En application de l'article L.122-1 du CE, le dossier est soumis à l'avis du préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, autorité administrative compétente en matière d'environnement (Autorité environnementale) qui en a accusé réception le 29 décembre 2015 (dossier v8 du 31 août 2015). L'Autorité environnementale donne son avis dans les deux mois suivant la réception du dossier. L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Cet avis sera inclus dans le dossier d'enquête publique prévu par l'article L.123-2 du CE et publié sur le site internet de la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées.

En application de l'article L.214-1 du CE, le projet est soumis à autorisation au titre de la « loi sur l'eau » (rubrique 2.1.5.0 : « rejets d'eaux pluviales »).

En application de l'article L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme, le projet nécessite la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de La Bastide-de-Bousignac et du plan local d'urbanisme de Saint-Quentin-La-Tour.

En application des articles L.411-1 et suivants du CE, le projet est soumis à la procédure de demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées et, en application de l'article L.414-1 du CE, à évaluation des incidences Natura 2000 pour le site suivant : site d'intérêt communautaire FR7301822 « Garonne, Ariège, Salat, Pique et Neste ».

I.3 Enjeux environnementaux

Compte-tenu de la sensibilité de l'aire d'étude, de la nature du projet et des incidences potentielles de celui-ci, l'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux de ce dossier portent sur :

- pour le milieu naturel : la prise en compte de la biodiversité et du biotope ;
- pour le milieu humain : l'intégration de l'infrastructure dans le paysage et la prise en compte du cadre de vie (trafic routier, air et bruit).

II COMPLETUDE ET PORTEE DE L'ETUDE D'IMPACT

II.1 Complétude de l'étude d'impact

Le contenu d'une étude d'impact est précisé dans l'article R.122-5 du CE. L'étude d'impact est formellement complète.

II.2 Portée de l'étude

Une étude d'impact doit porter sur un projet dans son ensemble (aménagements principaux et annexes liés au projet, effets et mesures), en phases travaux et exploitation.

Le dossier (étude d'impact et pièces de la DUP) prend en considération l'ensemble des travaux et aménagements relatifs au projet routier qui sont bien présentés et qui sont examinés en termes d'impacts sur les différentes composantes environnementales.

Néanmoins, le dossier devrait préciser la durée totale des travaux et comporter un planning des travaux suffisamment détaillé pour appréhender les étapes de réalisation du projet routier et s'assurer du respect des mesures environnementales.

Sur la question de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables, le contenu de l'étude d'impact est succinct. Il aurait dû être mis à jour en intégrant les informations relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme contenue dans la pièce I du dossier de DUP. A minima, un renvoi clair et explicite du lecteur vers la pièce I du dossier de DUP est attendu pour une meilleure information du public.

II.3 Appréciation des impacts du programme de travaux

L'étude consacre une partie à la présentation du programme de sécurisation de la RD 625 entre Mirepoix et Lavelanet dans lequel s'insère le projet présenté ainsi qu'à l'appréciation des impacts du programme (effets temporaires et permanents sur les différents champs de l'environnement). L'analyse est complétée par une présentation des principes des mesures environnementales associées.

Les informations apportées sont satisfaisantes.

II.4 Justification et choix du projet

Le projet routier est justifié par de nombreux problèmes de sécurité (trottoirs rétrécis, route resserrée, visibilité réduite) et de nuisances (bruit, pollution atmosphérique) dans la traversée actuelle du bourg de La Bastide-de-Bousignac dont le trafic routier est de 5 000 véhicules/jour.

Les sections recalibrées du projet n'ont pas fait l'objet d'étude de variantes. Pour la déviation de la RD 625 à La Bastide-de-Bousignac, une autre variante, plus à l'est, a été examinée. Une variation du tracé à l'ouest de la commune a été exclue compte tenu de l'urbanisation et de la topographie sur ce secteur.

La comparaison des effets des deux variantes porte sur le milieu naturel, le bâti, la géométrie de l'infrastructure routière, la sécurité et le paysage. Le choix de la variante retenue repose sur une comparaison quantitative et sur une appréciation de l'intensité des impacts pour chacune des variantes. D'une manière générale, le choix opéré apparaît convenablement justifié.

Concernant le projet routier lui-même, des variantes techniques ont été étudiées en ce qui concerne :

- l'élargissement de la voirie au niveau d'un méandre du Countirou, le choix final se portant sur une solution d'impact environnemental moindre sur le cours d'eau (mur de soutènement déporté permettant une préservation plus importante de ripisylve et la création d'un remblai de moindre importance) ;
- les dimensionnements des ouvrages hydrauliques (passages principaux, ouvrages de décharge...).

Les réflexions menées pour définir un projet et adopter des choix prenant en compte les contraintes techniques et les enjeux environnementaux se révèlent pertinentes et aboutissent à des solutions adaptées.

II.5 Résumé non technique

Le résumé non technique contient les principales informations de l'étude et répond à l'objectif d'une prise de connaissance facilitée et synthétique des caractéristiques du projet, des sensibilités des milieux impactés et des mesures prévues.

III ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT ET PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

III.1 Milieu naturel

III.1.1 Zonages d'inventaire et de protection et fonctionnalités écologiques

La zone d'étude intersecte la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I « Lac de Montbel et partie orientale du bas pays d'Olmes » et la ZNIEFF de type 2 « Coteaux du Palassou », dont les intérêts naturalistes sont présentés. L'étude recense également les dix autres ZNIEFF situées dans un rayon de 8 km autour de la zone d'étude.

Concernant les protections réglementaires, l'étude indique la présence, à 1 km au nord de la zone d'étude, du site d'intérêt communautaire (SIC) « Garonne, Ariège, Salat, Pique et Neste ». Deux autres sites Natura 2000 (zones de protection spéciale « Pays de Sault » et « Gorges de la Frau et Bélesta ») ainsi qu'un site bénéficiant d'un arrêté préfectoral de protection de biotope (« Gorges de Pereille : falaises à l'ouest du Roc Pointu et falaises au nord du Rocher du Paucou ») sont localisés à plus de 10 km au sud de la zone d'étude.

Le réseau ZNIEFF et les sites Natura 2000 sont cartographiés. L'étude signale que les nombreux zonages environnementaux à proximité laissent présager une richesse écologique importante du secteur et la présence des mêmes espèces floristiques et faunistiques sur la zone d'étude.

Une évaluation des incidences Natura 2000, portant sur le SIC « Garonne, Ariège, Salat, Pique et Neste » et incluse au dossier, conclut que le projet n'aura pas d'incidences significatives directes ou indirectes sur le SIC.

Concernant les fonctionnalités écologiques, l'étude présente une étude de la trame écologique basée sur une analyse qualitative de la perméabilité du territoire et l'identification des réservoirs de biodiversité et des corridors.

À une échelle élargie, la zone d'étude, située au cœur des coteaux de Mirepoix, présente des continuités de fonds de vallées cultivés et des continuités de coteaux agropastoraux. Deux réservoirs de biodiversité, très proches, se situent de part et d'autre du cours d'eau du Countirou (considéré également comme réservoir biologique), d'où des possibilités de déplacement d'espèces au niveau de la zone d'étude.

À l'échelle rapprochée, des continuités agropastorales sont signalées au nord de la zone d'étude ainsi que des continuités constituées par le fond de vallée du Countirou et par les milieux aquatiques et humides associés (cours d'eau, ripisylves, prairies humides...). Néanmoins, l'étude fait ressortir l'existence de 6 obstacles aux écoulements du Countirou. Les corridors et réservoirs de biodiversité sont cartographiés.

Concernant les impacts sur les principales continuités écologiques, l'étude indique que le projet induira des fragmentations nouvelles ou accentuées du réseau écologique local des milieux ouverts et des milieux humides ainsi que des perturbations du déplacement de la faune terrestre et semi-aquatique.

Les mesures prenant en compte les éléments des trames verte et bleue identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique de Midi-Pyrénées sont synthétisées au sein d'un tableau. Elles consistent notamment à maintenir à minima une berge sous les nouveaux ouvrages hydrauliques, à mettre en place des passages à faune et à restaurer les corridors écologiques dégradés pendant la phase de travaux.

L'étude conclut à un impact « négligeable » du projet sur la sous-trame des milieux humides et aquatiques et à un impact « peu élevé » sur les milieux ouverts et semi-ouverts de plaine.

III.1.2 Avis de l'Autorité environnementale

Les informations relatives aux inventaires patrimoniaux et aux zonages réglementaires sont satisfaisantes. L'évaluation des incidences du projet sur Natura 2000 est par ailleurs convenablement menée et sa conclusion dûment justifiée.

L'analyse des fonctionnalités écologiques et la prise en compte des éléments du SRCE par le projet permettent également de conclure à une bonne intégration des continuités écologiques dans le cadre du projet.

III.1.3 Biodiversité

➤ Habitats naturels et flore

L'analyse de la flore et des habitats repose sur des données bibliographiques ainsi que sur des inventaires naturalistes répartis sur sept journées de janvier à septembre 2012.

Les prospections naturalistes ont permis d'identifier vingt habitats naturels sur les trois secteurs composant la zone d'étude. L'étude d'impact signale ainsi :

- sur les zones nord et sud (concernées par les recalibrages) : la présence de communautés herbacées mixtes dominées par des espèces de friches accolées à des fossés aux fonds humides ;

- sur la zone centrale (concernée par le tracé neuf) : la présence de pelouses sèches et de prairies de fauche ainsi que du cours d'eau le Countirou et sa ripisylve.

Les enjeux les plus forts portent sur le mésobromion (pelouse calcaire mésophile), en bon état de conservation, et sur les aulnaies frênaies (ripisylve du Countirou dont certains tronçons sont en mauvais état de conservation) qui représentent également des habitats d'intérêt communautaire. Des enjeux portant sur la flore messicole des zones de culture sont également signalés.

Sur le plan floristique, plus de 200 espèces ont été recensées dont six espèces patrimoniales et déterminantes ZNIEFF et une espèce protégée. Les enjeux les plus forts, localisés sur la zone concernée par le tracé neuf, portent sur la Gesse de Nissole, le Genêt scorpion, le Cirse tubéreux, le Miroir de Vénus et la Jacinthe de Rome.

Concernant les impacts, l'étude indique que le projet routier sera à l'origine de la destruction et de la fragmentation d'habitats ainsi que de la dégradation de la qualité d'habitats (perturbation de la recolonisation par les espèces végétales). Un tableau précise les surfaces d'habitats impactés de façon permanente et temporaire.

Les mesures consistent à :

- adapter l'emprise du projet, notamment au niveau du Countirou (méandre nord) avec préservation de la berge en rive gauche et au niveau des pelouses à mésobromion ;
- limiter l'emprise des travaux, définir la zone des travaux (préservation des ripisylves, des chênaies pubescentes...), reconstituer la ripisylve et ensemercer les surfaces délaissées après travaux (récupération et réétalement de la terre végétale permettant la réutilisation des graines des mésobromions) ;
- lutter contre les espèces envahissantes et protéger les milieux humides et le sous-sol ;
- assurer un suivi écologique du chantier pendant toute la durée du chantier ;
- assurer, en phase exploitation, une gestion extensive des emprises (fauche tardive, non utilisation de produits désherbants et phytosanitaires).

Suite à ces mesures, les impacts résiduels sur les habitats d'intérêt patrimonial sont évalués comme « peu élevés », excepté pour le mésobromion pour lequel ils sont jugés « modérés ».

Concernant la flore, l'étude développe les impacts sur le Miroir de Vénus qui sont jugés « faibles » (dégradation des stations) et réévalués à « peu élevés » après la mise en place de mesures de préservation d'une partie des stations et de récupération et de réétalement de la terre végétale de la zone à Miroir à Vénus. Le projet conduit ainsi à une destruction temporaire de 1 700 m² et à une destruction définitive de 1 700 m² de surface de stations de Miroir de Vénus. Concernant les autres espèces floristiques, la station de Jacinthe de Rome est évitée par le tracé routier et la définition des zones de chantier. Le projet prévoit également sa mise en défens. Enfin, les stations de Gesse de Nissole, de Genêt scorpion et de Cirse tubéreux, non impactées par les travaux, sont également mises en défens.

➤ **Faune**

L'analyse de la faune s'appuie sur des données bibliographiques ainsi que sur des observations de terrain réparties de mi-janvier à fin septembre 2012.

L'état initial révèle :

- pour l'avifaune : des enjeux de conservation variant de « faibles » à « très forts » avec 52 espèces nicheuses dont 38 protégées et notamment l'Aigle botté, l'Autour des palombes, le Busard Saint-Martin, le Circaète Jean-le-Blanc, le Milan royal et le Torcol fourmilier ;
- pour les mammifères : 11 espèces observées dont 3 protégées, les enjeux les plus forts portant sur le Putois d'Europe et la Genette commune, et des potentialités de fréquentation de la zone d'étude par la Martre, la Belette, le Crossope aquatique et la Loutre d'Europe ;
- pour les chiroptères : 19 espèces potentielles et 16 espèces observées et de nombreux gîtes bâtis potentiels ou avérés en périphérie proche de la zone d'étude ;

- pour les reptiles : 6 espèces observées dont la Vipère aspic, l'Orvet fragile et la Couleuvre à collier et, parmi les espèces potentielles, des enjeux « forts » pour le Seps strié, la Coronelle lisse et le Lézard ocellé ;
- pour les amphibiens : 9 espèces observées, dont 5 présentant des enjeux « assez forts » à « forts » parmi lesquelles le Triton marbré ;
- pour les insectes : une riche entomofaune avec 68 espèces observées et des enjeux portant sur le Lucane cerf-volant, l'Azuré de l'Esparcette, l'Azuré de la Chevrette, l'Azuré de la Jarosse et l'Azuré porte-queue, le Grand nègre des bois, le Miroir, le Caloptéryx vierge, la Decticelle des roselières. Parmi les espèces potentielles, les enjeux portent sur la Bacchante, l'Azuré du Serpolet, la Cordulie à corps fin, le Damier de la Succise et l'Agrion de Mercure ;
- une qualité des eaux du Countirou médiocre pour la faune piscicole, les espèces recensées étant la Truite, la Loche et le Vairon.

L'étude cartographie les habitats des espèces pour chaque groupe faunistique et hiérarchise les enjeux par secteur. Ainsi, les enjeux « forts » portent sur les coteaux thermophiles, le ruisseau du Countirou et sa ripisylve, les boisements, les lisières arborées ainsi que sur le bâti ancien. Les enjeux « moyens » portent sur les espaces agricoles extensifs (prairies).

Les effets du projet (destruction d'habitats et d'individus, fragmentation des habitats et entrave aux déplacements des espèces, dérangement des individus, risque de collision) sont détaillés et évalués par cortège d'espèces des habitats (évaluation des surfaces d'habitats impactés temporairement et définitivement, évaluation de l'intensité de l'impact).

Les mesures consistent à :

- adapter l'emprise du projet pour préserver les milieux sensibles (berge en rive gauche du Countirou) ;
- protéger les milieux récepteurs (définition des zones de stockage des matériaux, création d'ouvrages de traitement des eaux) et concevoir des bassins de rétention des eaux sécurisés (clôtures, dispositifs anti-noyade...) ;
- mettre en défens les zones sensibles, définir les zones de chantier, clôturer le chantier ;
- assurer une transparence écologique au niveau des zones de franchissement du Countirou et maintenir les connectivités (mise en place de banquettes, conservation a minima d'une berge) ;
- mettre en place des passages à faune et canaliser le déplacement des espèces vers ces passages sécurisés par des plantations de haies buissonnantes, et la mise en place de clôtures à rabat ;
- pendant le chantier, adapter la vitesse des engins de chantier, les techniques et outils employés dans les secteurs sensibles et réaliser les défrichements et la coupe des vieux arbres hors période de reproduction et de gestation ;
- réaliser des aménagements écologiques (plantations de haies et reconstitution des ripisylves) et reconstituer les habitats dégradés (mésobromions) par utilisation d'une banque de graines ;
- prévoir une assistance au maître d'ouvrage (management environnemental) et un suivi du chantier ;
- assurer une gestion extensive des emprises et un contrôle régulier des ouvrages de traitement des eaux.

Enfin, du fait d'impacts résiduels notables (évalués de « peu élevés à assez élevés ») en ce qui concerne les espèces liées aux mésobromions, aux pelouses calcaires et aux ripisylves, l'étude indique la mise en œuvre de mesures compensatoires, localisées à proximité de la déviation. Elles consistent à établir une convention signée pour une durée de 5 ans en vue de la gestion de parcelles de mésobromions et de pelouses calcaires entre l'emprise de la route et le Countirou avec restauration et entretien de la ripisylve qui borde ces parcelles et création et gestion de micro-habitats (pierriers, murets, petits fourrés), avec l'appui de l'association des naturalistes de l'Ariège. Un suivi de ces parcelles sur 10 ans à la fin des travaux sera assuré.

III.1.4 Avis de l'Autorité environnementale

Concernant l'analyse de l'état initial pour les habitats naturels, la flore et la faune, le dossier (étude d'impact et volet milieu naturel annexé) permet une bonne connaissance des sensibilités naturalistes de la zone d'étude. Les inventaires présentent un caractère complet. Ils sont appuyés par un exposé clair de la méthodologie suivie. La restitution des inventaires et les bioévaluations des espèces sont satisfaisantes. Une précision est toutefois attendue en ce qui concerne la faune piscicole et en particulier l'existence potentielle

ou avérée de frayères sur le secteur du projet. Le cas échéant, des mesures adaptées sont à prévoir pour éviter la destruction d'individus durant la période des travaux.

Les impacts du projet sont bien décrits, le dossier apportant des données sur les surfaces impactées par le projet de manière temporaire et de manière permanente tout en quantifiant l'intensité des impacts.

Les mesures sont bien différenciées (éviter, réduire, compenser) et font l'objet d'une description détaillée de leur mise en œuvre. Leur illustration cartographique est appréciable. Dans l'ensemble, les mesures sont cohérentes avec l'analyse des enjeux naturalistes et avec les effets du projet.

Les mesures font l'objet d'un suivi en phase chantier dont les modalités sont bien précisées. En revanche, le projet ne définit pas de protocole de suivi des mesures en phase exploitation permettant de vérifier l'efficacité des dispositifs prévus. Ainsi, un suivi écologique sur plusieurs années est préconisé afin de vérifier la bonne reprise de la végétation sur les zones remises en état, l'absence d'espèces invasives, le bon développement des aménagements paysagers ou encore l'usage adéquat des aménagements de transparence écologique pour la faune. À titre d'exemple, l'efficacité des dispositifs récents de rampes arborées de franchissement pour les chiroptères (mesure « hop-over » prévue par le projet) faisant l'objet de débats, il conviendrait de proposer une mesure de suivi des déplacements des chiroptères sur la zone d'étude afin de vérifier l'efficacité de ce dispositif et, le cas échéant, de prévoir de nouveaux dispositifs.

III.2 Milieu physique

III.2.1 Eaux souterraines et eaux superficielles

L'étude d'impact indique un contexte géologique d'alluvions modernes des basses vallées. La qualité (état et objectif d'état) des quatre masses d'eau souterraines recensées sur le territoire de La-Bastide-de-Bousignac est présentée. Sur le plan hydrogéologique, une étude spécifique a été réalisée et indique notamment que :

- la nappe alluviale du Countirou est portée par des formations alluviales récentes ;
- la nappe aquifère se situe dans la formation alluviale inférieure, très perméable ;
- l'alimentation de la nappe se fait essentiellement par infiltrations directes sur l'impluvium et par réinfiltration à partir du lit du Countirou, principalement au niveau des méandres et du champ captant des Parauettes, au sud de Mirepoix.

Concernant l'alimentation en eau potable, le champ captant des Parauettes comporte deux captages de secours, dont le périmètre de protection éloigné intersecte partiellement la zone d'étude en limite nord de celle-ci.

Une étude de la dispersion de polluants issus de la RD 625 est présentée et montre une pollution du champ captant par la rivière en moins d'un jour et un temps de propagation d'une pollution par la nappe de plus de 19 jours.

Concernant les eaux superficielles, la zone d'étude se situe dans le bassin versant du Countirou (affluent de l'Hers), en « bon » état selon les paramètres physico-chimiques et la faune benthique. Les objectifs fixés dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne sont le « bon » état global écologique et chimique à l'horizon 2015.

S'agissant du risque inondation, l'étude indique que les principaux aléas de débordements sont localisés en amont et au droit de La Bastide-de-Bousignac. Les terrains touchés sont essentiellement situés en rive droite du cours d'eau, à l'intérieur des méandres.

Les effets du projet sur les eaux souterraines et superficielles identifiées dans l'étude d'impact sont les suivants :

- en phase chantier : des risques de pollution d'origine chimique (mise en suspension de particules fines) et d'origine mécanique (déversement accidentel d'hydrocarbures, huiles de graissage...);
- en phase exploitation : l'obstacle au bon écoulement des eaux (franchissements des cours d'eau), des pollutions d'origine accidentelle, chronique et saisonnière. Concernant le risque de pollution accidentelle, l'étude identifie sur la zone d'étude les points sensibles du projet routier (franchissements et zones de proximité du Countirou). Les différentes situations de basculement d'un véhicule sont également présentées.

Les mesures consistent à :

- en phase conception : définir et dimensionner les nouveaux ouvrages hydrauliques pour un débit de crue centennale de manière à préserver les écoulements et ne pas accentuer le risque inondation (ouvrages de décharge associés), redimensionner un ouvrage existant de franchissement de talweg pour le débit centennial, mettre en place des aménagements d'assainissement routier (buses, fossés bétonnés et bassins de rétention étanches équipés de vannes manuelles) avant rejet des eaux dans le milieu naturel, installer des glissières de sécurité au niveau des ouvrages de franchissement de cours d'eau ou à proximité de ceux-ci ;
- en phase travaux : entretenir les engins de chantier, implanter les zones de stockage des matériaux, les aires de stationnement et les bases vie hors fuseau de travaux (location prévue d'un terrain agricole), ne pas mettre en place d'ouvrages provisoires de franchissement (utilisation des voies existantes), utiliser des bacs de rétention couverts, mettre en place des dispositifs provisoires de traitement des eaux sur les aires de stockage, de stationnement et d'entretien et dans le cadre de la réalisation des terrassements, ne pas pomper d'eau dans le milieu naturel (eau apportée par des tonnes à eau) ;
- en phase exploitation : suivre et entretenir régulièrement les ouvrages et le réseau d'assainissement, interdire l'utilisation de produits désherbants et phytosanitaires, s'appuyer sur un système d'alerte en cas de basculement d'un véhicule dans un cours d'eau ou dans un champ (fermeture rapide du champ captant proche et intervention pour contenir la pollution dans les bassins de rétention).

D'une manière générale, les impacts résiduels sont considérés « faibles » et concernent des zones à faible enjeu. Les impacts résiduels après conception du réseau d'assainissement permettent par ailleurs de s'assurer du respect de l'objectif de « bon état » de la masse d'eau du Countirou. Enfin, l'étude considère que le projet aura un impact sur la qualité des eaux superficielles uniquement en cas de basculement d'un véhicule directement dans le lit du cours d'eau.

III.2.2 Sol

La zone d'étude est concernée par des alluvions de basse terrasse et le tracé de la RD 625 se situe essentiellement en zonage d'aléa retrait-gonflement des argiles classé « faible », d'où une contrainte modérée pour ce risque dans le cadre du projet. Toutefois, des risques de mouvements différentiels de terrain existent au niveau des berges du Countirou.

S'agissant des impacts, le projet conduit à un décapage et à une artificialisation des sols ainsi qu'à des mouvements de matériaux lors de la mise en œuvre des opérations de terrassements (création de remblais, passages en remblais et en tranchée). L'étude d'impact évalue les volumes de déblais et de remblais à 30 000 m³ respectivement. Le projet est également susceptible d'engendrer des pollutions des sols par les déchets dangereux (bois traités, peinture, goudron, hydrocarbures...).

Les mesures prévues relèvent de :

- la réduction des déchets à la source et de la collecte sélective des déchets ;
- la mise en place des zones de stockage des matériaux sur des zones à enjeu faible, notamment par la location d'un terrain agricole hors fuseau des travaux ;
- la récupération et le stockage de la terre végétale pour réutilisation ;
- la recherche de l'équilibre des matériaux (valorisation des déblais réutilisés sur le site) ;
- la mise en place de dispositifs provisoires de traitement des eaux sur les aires de stockage, de stationnement et d'entretien et dans le cadre de la réalisation des terrassements.

III.2.3 Avis de l'Autorité environnementale

Le dossier (étude d'impact et rapports hydraulique et hydrogéologique annexés) apporte des éléments suffisants pour les volets « eau » et « sol ». Les enjeux ont correctement été mis en évidence et les impacts convenablement identifiés et analysés.

Concernant les mesures, les principes généraux d'assainissement du projet sont globalement bien exposés. Les mesures apparaissent en lien avec les effets, le projet prévoyant, dans sa conception comme en phases travaux et exploitation, des aménagements et des dispositions de suivi et d'entretien adaptés aux contraintes techniques et aux sensibilités des milieux.

Globalement, le projet tient compte de manière sérieuse et suffisante de la ressource eau. L'analyse de la compatibilité du projet routier avec les objectifs et les orientations du SDAGE Adour Garonne, bien que succincte, conclut convenablement à un projet routier compatible avec les objectifs et les mesures du SDAGE. L'Autorité environnementale rappelle toutefois que le SDAGE Adour Garonne 2016-2021 a été approuvé et que le programme pluriannuel de mesures correspondant a été arrêté le 1^{er} décembre 2015. Ainsi, une mise à jour de l'analyse de la compatibilité du projet routier avec les objectifs et les orientations du SDAGE en vigueur est recommandée.

III.3 Milieu humain

III.3.1 Patrimoine historique et culturel

L'étude décrit et cartographie le patrimoine culturel sur les communes concernées par le projet. Deux monuments historiques inscrits se situent dans la zone d'étude. Le périmètre de protection du monument historique de l'église de la Bastide-de-Bousignac intersecte la RD 625 existante. Les éléments remarquables relevant du patrimoine non bâti situés dans la zone d'étude sont également présentés et décrits : l'allée de Balach, les doubles alignements de platanes aux entrées nord et sud de La Bastide-de-Bousignac, la promenade du Countirou, le lieu-dit « Caraud » et la silhouette du massif des Pyrénées.

Sur le plan archéologique, aucun vestige n'est connu ou suspecté. En cas de découverte, le projet prévoit de respecter les procédures et les mesures définies en matière d'archéologie préventive.

Concernant le patrimoine culturel, les impacts sont jugés « importants » en phase travaux (zones de travaux dans le périmètre de protection réglementaire) et « négligeables » une fois les travaux terminés (covisibilité non compromise), voire « positifs » (circulation moindre à proximité de l'église de la Bastide-de-Bousignac).

III.3.2 Paysage

La zone d'étude se situe dans la vallée du Countirou qui présente une altitude en fond de vallée d'environ 330 m. La vallée du Countirou est encadrée par des coteaux à proximité immédiate des bourgs de La Bastide-de-Bousignac et de Saint-Quentin-La-Tour.

Une analyse paysagère décrit les grandes entités paysagères de la zone d'étude qui se situe à la charnière entre le pays de Mirepoix et le pays d'Olmes ainsi que les composantes du paysage (flancs, hautes terres et fond de la vallée) et les éléments d'identité du paysage traversé.

L'étude d'impact met en évidence les points noirs du paysage traversé : habitat diffus, façades de la zone d'activités de la Bastide-de-Bousignac, lotissements, haies monospécifiques, réseau aérien.

Deux secteurs sensibles pour le projet routier sont relevés : la section aval et amont de La Bastide-de-Bousignac dont la richesse paysagère est importante, et la zone d'activités de La Bastide-de-Bousignac, en pleine mutation et dont l'intégration paysagère établie est à préserver. Deux points de vue à sauvegarder sont aussi identifiés : un cône de vue à La Bastide-de-Bousignac, au droit de l'accès à la station d'épuration, et un cône de vue à Saint-Quentin-La-Tour, au niveau du franchissement par la RD 625 d'un petit affluent du Countirou.

Les impacts en phase travaux relèvent d'une altération du paysage pour les riverains du chantier, considérés comme « négligeables » sur les sections de recalibrage et « plus importants » sur le secteur de la future déviation (terrassements et défrichements visibles depuis les axes de circulation et certaines habitations du bourg). Les mesures consistent à regrouper les engins de chantier et les installations sur un seul site central, peu visible, et de maintenir en état de propreté les zones en chantier.

En phase exploitation, le nouveau tracé dans la vallée modifiera les perceptions visuelles et notamment les vues vers les éléments marquants du paysage. L'étude analyse, par section, les atouts et faiblesses du tracé routier par rapport au terrain naturel et conclut à des impacts « forts » au niveau des ouvrages de franchissement du Countirou, des passages en remblai « prégnants dans le paysage » et du nouveau giratoire du fait de leur localisation dans des espaces ouverts.

S'agissant des mesures d'insertion paysagère, l'étude expose les cinq principes définis au regard des enjeux du tracé : l'insertion du projet dans une logique de transversalité du paysage, le calage optimisé du terrain du projet sur le terrain naturel, l'utilisation des éléments paysagers locaux (végétal et minéral), l'amélioration de la perception du paysage traversé et la prise en compte des enjeux écologiques.

Ainsi, et selon les sections, le projet prévoit l'utilisation de pierres locales et de gros galets pour le mur de soutènement au passage à proximité du Countirou, la reconstitution de la ripisylve dégradée par les travaux, la couverture des remblais par une végétation basse tapissante ou par de grands arbustes, la création d'une surlargeur de haie longeant la voirie, la recréation d'un milieu de type lande sèche pour le passage en tranchée, la préservation des platanes existants, la plantation de haies nouvelles accompagnant les chemins de désenclavement ou masquant des points noirs, et enfin le traitement des abords des bassins de rétention.

Un plan localisant les aménagements paysagers ainsi que des croquis illustrant les principes des mesures paysagères accompagnent le propos.

III.3.2 Avis de l'Autorité environnementale

Les informations relatives au patrimoine historique et culturel et l'analyse paysagère permettent de d'appréhender le contexte de manière satisfaisante. Les enjeux sont correctement mis en évidence. L'appréciation des impacts est également bien détaillée.

Le parti d'aménagement répond au contexte paysager local et l'étude présente et illustre clairement les mesures prévues. La prise en compte des enjeux naturalistes et l'attention accordée à l'articulation des mesures paysagères et écologiques sont également appréciables. Quelques photomontages ou simulations 3D des secteurs les plus impactés par les mouvements de matériaux auraient pu compléter les vues en plans et les croquis d'éléments fournis pour une meilleure représentation de l'infrastructure routière dans le paysage.

III.3.3 Cadre de vie

➤ Trafic routier

L'étude identifie les principaux axes routiers qui composent la zone d'étude et apporte des données de trafic issues de comptages effectués en 2012 pour la RD 625 et la RD 7 :

- pour la RD 625 : 6 145 véhicules/jour (dont 4,5 % de poids-lourds -PL-) entre Mirepoix et la Bastide-de-Bousignac et 4 960 véhicules/jour (dont 6,8 % PL) au sud de La Bastide-de-Bousignac ;
- pour la RD 7 : 1 154 véhicules/jour (dont 3,8 % PL).

L'étude souligne les problèmes de sécurité pour les différents usagers en centre bourg de La Bastide-de-Bousignac.

Des estimations de trafic ont été calculées à l'horizon 2032 avec et sans projet :

	sans projet	avec projet
RD 625	7 000 véhicules/jour (dont 5 % PL) entre Mirepoix et La Bastide-de-Bousignac 6 000 véhicules/jour (dont 5,8 % PL) au sud de La Bastide-de-Bousignac	7 000 véhicules/jour (dont 5 % PL) entre Mirepoix et La Bastide-de-Bousignac et sur la déviation 500 véhicules/jour (dont 2 % PL) au centre bourg de La Bastide-de-Bousignac 6 000 véhicules/jour (dont 6,4 % PL) au sud de La Bastide-de-Bousignac
RD 7	1 500 véhicules/jour (dont 5 % PL)	à l'ouest, entre le nouveau giratoire et le centre-bourg : 500 véhicules/jour (dont 2 % PL) à l'est, entre le nouveau giratoire et Lagarde : 1 500 véhicules/jour (dont 5 % PL)

Ces résultats montrent que, malgré une augmentation générale du trafic routier sur les axes principaux, le projet induit une baisse de trafic sur les voies du bourg de La Bastide-de-Bousignac en canalisant la circulation au nord et au sud (diminution de 4 500 véhicules/jour dans le bourg) d'où un impact positif en termes de sécurité et de qualité de vie de la population.

➤ Air et consommations énergétiques

L'étude présente le contexte climatique de la zone d'étude qui se caractérise notamment par des vents dominants de nord-ouest et sud-est. À l'échelle locale, la qualité de l'air est plutôt bonne avec très peu de dépassements des valeurs limites des polluants. La principale source de dégradation de la qualité de l'air est la RD 625 elle-même.

Une estimation des émissions atmosphériques locales liées à la circulation sur les infrastructures concernées par le projet a été menée. Pour les émissions de gaz à effet de serre, actuellement la pollution associée au trafic est estimée à 4,82 tonnes d'équivalent CO₂ par jour.

Les effets attendus en phase travaux ont trait aux dépôts de poussières pouvant entraîner une altération temporaire de la qualité de l'air pour les populations riveraines et un retard de croissance, voire un dépérissement des végétaux. Les mesures consistent à protéger les installations de stockage (bâches), maintenir propres les zones en chantier et procéder à un arrosage régulier des pistes de chantier en période sèche. Le projet prévoit par ailleurs un entretien régulier des engins de chantier pour limiter la pollution atmosphérique.

En phase exploitation, l'étude présente une évaluation des émissions de polluants atmosphériques à l'horizon 2032 avec projet ainsi qu'une comparaison des consommations en carburants à l'horizon 2032 avec et sans projet. Malgré une augmentation du trafic routier, les résultats montrent que le projet de déviation induira une baisse des consommations énergétiques de 18 % par rapport à la situation actuelle et de 19 % par rapport à la situation sans projet au même horizon en raison de la fluidification du trafic sur le secteur.

L'étude précise toutefois que la présence du futur giratoire entraînera des émissions de polluants et de gaz à effet de serre du fait des phases de redémarrage des véhicules. Les mesures relèvent ainsi, en phase conception, de la définition d'un tracé limitant les phases d'accélération et les pentes trop fortes.

L'impact du projet se révèle globalement positif sur les consommations de carburants et la qualité de l'air du centre de La Bastide-de-Bousignac. Le projet prévoit un suivi de la qualité de l'air le long de l'axe routier une fois tous les dix ans sur les vingt premières années (2 contrôles).

Enfin, l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité montrent à l'horizon 2032 une diminution de 51 % du coût annuel de la pollution atmosphérique sur le domaine d'étude avec le projet de déviation (diminution de 49 % sans projet) et un coût annuel moindre des émissions de gaz à effet de serre avec le projet.

➤ Bruit

Une campagne de mesures acoustiques « in situ » a été menée afin de caractériser l'ambiance sonore actuelle. Les résultats, illustrés par des cartes, montrent que la zone d'étude est en contexte « modéré » pour le bruit, même à proximité de la RD 625 et de la RD 7.

En phase travaux, l'ambiance sonore aux abords des zones en chantier peut être altérée par plusieurs sources de bruit : opérations de démolitions et de préparation de chantier, circulation des engins... Pour réduire ces nuisances, les mesures relèvent de l'organisation générale des travaux : utilisation de matériel et d'engins aux normes, prise en compte de la proximité des riverains dans la localisation des points d'attente des camions et dans le positionnement des aires de stockage.

L'impact acoustique du projet a été étudié à l'horizon 2032 sur les portions recalibrées et sur la déviation. Les résultats, illustrés en annexe par des cartes isophones et des cartes de récepteurs en façade, montrent qu'aucune protection phonique n'est nécessaire dans le cadre du projet, le niveau sonore n'augmentant pas de plus de 2dB(A) entre le projet et l'état actuel sur les différentes sections routières. L'impact est jugé également positif dans le centre-bourg.

Le projet prévoit une étude acoustique deux ans après la mise en service de la voie nouvelle puis une fois tous les cinq ans pendant les vingt premières années.

III.3.4 Avis de l'Autorité environnementale

Les thématiques relatives au cadre de vie (trafic, air, bruit,) sont convenablement traitées. Le contenu est approprié et compréhensible et il permet de disposer d'un état des lieux et d'une évaluation des impacts du projet conformes aux attentes réglementaires. Le dossier démontre également de manière satisfaisante les effets positifs du projet dans le domaine des risques sanitaires.

IV. CONCLUSION

En conclusion, le dossier (étude d'impact, annexes et autres pièces de la DUP) présente de manière satisfaisante le projet, ses caractéristiques techniques, l'état initial des milieux et les impacts.

L'étude d'impact se révèle complète et concise. Elle est établie de manière rigoureuse et satisfaisante sur le fond. Sur la forme, elle s'appuie sur des illustrations de qualité.

L'étude d'impact a bien identifié les enjeux environnementaux qui ont été sérieusement intégrés au projet routier. Il ressort que les mesures sont cohérentes et adaptées au contexte et aux sensibilités environnementales. Le projet prévoit aussi des mesures de suivi en ce qui concerne la qualité de l'air et le bruit.

En revanche, le projet ne prévoit de mesures de suivi écologique que dans le cadre des mesures compensatoires. Il conviendrait de les compléter par des mesures de suivi visant à s'assurer de l'efficacité des mesures prévues au titre de la préservation de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques.

Pour le Préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées
Autorité environnementale et par délégation,
le directeur régional,
Pour le DREAL et par délégation,
le chef de la direction énergie connaissance,



Eric PELLOQUIN