

Projet de Voie Verte Bram-Caudeval (Aude)-Moulin-Neuf

34,5km de Voie Verte pour relier la Voie Verte du canal des Deux-Mers (axe national) à la Voie Verte Mirepoix-Lavalenet

et développer la région : massif du Malepère- coteaux du Razès.

Objectifs et état des lieux

Document provisoire – 09 juin 2011 – 9 pages et 4 cartes -

Méthode

Ce document résulte des réflexions au sein de l'association Aud'2V, Relais départemental de l'AF3V pour l'Aude (réunion avec cyclistes, habitants et élus le 19 février 2011).

Il est basé sur des observations de terrain, trois visites à vélo effectuées le 24 février 2011, le 18 avril 2011 et le 29 mai 2011.

Sommaire

- *1- Contexte et intérêt de la Voie Verte p. 2
- *2- Présentation de la Voie Verte : fiche de synthèse p.3
- *3- Proposition d'ouverture de l'itinéraire en deux parties et en deux phases p.4
- *4- Description sommaire de l'emprise disponible, par tronçons p.6
- *5- Principes d'aménagement : premières propositions p.8
- *6- Extensions futures (Voie Verte Belvèze-Limoux 13km) p.9

Bibliographie

Annexes : cartes

Projet de Voie Verte Bram-Caudeval (Aude) – 4 cartes
(avec typologie de tronçons)

-1- Contexte et intérêt de la Voie Verte : une Voie Verte de liaison qui s'insèrera dans un réseau régional existant et en croissance, et qui sera très fréquentée.

Le projet s'insèrera très bien dans le Schéma national des VVV adopté en 2010, dans les schémas régionaux des VVV de la région Languedoc-Roussillon (en cours de révision) et de Midi-Pyrénées (en cours d'élaboration), et dans les axes déjà aménagés et fréquentés.

La Voie Verte du canal des Deux-Mers est déjà aménagée en totalité le long du canal de Garonne (193km), sur 50km le long du canal du Midi. Cette Voie Verte sera poursuivie en Languedoc et est déjà fréquentée. Bram est situé sur cet itinéraire et déjà relié au canal par une piste cyclable.

En Ariège une Voie Verte existe déjà entre Mirepoix et Lavelanet (Voie Verte en Pyrénées Cathares, le chemin des Filatiers, 38km), et sera améliorée prochainement par le Conseil Général (revêtement). Le Conseil Général a le projet de créer un axe cyclable ouest-est, traversant l'Ariège, et repris comme axe national du Schéma des VVV : Boussens-St Girons par la vallée du Salat, puis St-Girons à Foix en Voie Verte (travaux en cours), puis une liaison Foix – Pamiers et une liaison Pamiers-Mirepoix. À Mirepoix poursuite sur la Voie Verte existante jusqu'à Chalabre. À partir de Chalabre poursuite en direction des Pyrénées-Orientales.

La Voie Verte Bram-Caudeval-Moulin-Neuf reliera donc deux axes cyclables importants et fréquentés, et elle aura un potentiel de fréquentation touristique fort : elle reliera le canal du Midi à Lavelanet et Montségur.

La Voie Verte sera aussi à proximité d'un axe cyclable nord-sud important : Albi-Castres-Revel-seuil de Naurouze.

Située à proximité de l'agglomération toulousaine (80km, soit un à deux jours en vélo), et de celle de Carcassonne (20km), elle attirera les habitants de ces métropoles.

Traversant une région rurale, de coteaux, disposant de nombreux villages et villes attractifs, avec déjà des chemins de randonnée pédestre, VTT et équestre très importants, la Voie Verte permettra de développer une forme supplémentaire de randonnée douce : randonnée familiale et pour cyclistes « tranquilles » (non sportifs) et pour cyclo-randonneurs.

Des synergies existeront : utilisation des capacités d'hébergement et de restauration, amélioration des taux de fréquentation des hébergements, des restaurants, des services locaux, et des équipements publics.

-2- Présentation de la Voie Verte : fiche de synthèse.

Voie Verte reliant le canal du Midi (Voie Verte des Deux-Mers en projet) à la Voie Verte Mirepoix-Lavelanet (Ariège) déjà aménagée.

Début à Bram : D43- Mémorial aux Républicains Espagnols

Arrivée : Moulin-Neuf (Ariège), connexion avec la VV existante.

Longueur totale de la Voie Verte : **34,5km**

Dont dans l'Aude : 33,5km, dans l'Ariège : 1km.

Voie Verte en continuité parfaite, avec des passages en sécurité sous la D623 et sur la D19 (viaduc), excepté :

La traversée de l'autoroute A61 à Bram (sur la D63- pont à sécuriser-)

L'entrée de Belvèze-du-Razès (2km empruntés par la D1018, à sécuriser : piste ou sur-largeurs cyclables à créer).

Une très grande partie de l'emprise de l'ancienne voie ferrée est disponible, en état correct (empierrage, pont utilisés), et déjà utilisée pour la randonnée pédestre, VTT et équestre.

Les travaux principaux sur ce chemin déjà existant seront :

= amélioration du revêtement : empierrage de complément, gravier et sable fin bien damé et stabilisé.

Et dans les parties humides pose d'un béton blanc :

0,8km avant l'ancienne gare de Cailhau

0,5km dans le tunnel

0,4km après la traversée de la D18

= confortement des ouvrages (tunnel, viaducs, ponts métalliques) ;

= signalisation de police (Voie Verte) et de jalonnement.

Des travaux de rétablissement de continuités seront nécessaires, surtout entre Bram et Cailhau = débroussaillage et réfection de ponts métalliques.

Principales traversées à sécuriser :

= D119 (au pied de Montréal)

= D18 à l'entrée de Belvèze-du-Razès

= D63 à Bellegarde-du Razès

= D18 au pied de Lignairolles passage sur la D18 0,4km (1,3km après tunnel)

Principaux ouvrages existant à réhabiliter (sont aussi des points d'intérêt touristique !):

= Viaduc sur le Sou

= Viaduc sur la D18 à l'entrée de Belvèze-du-Razès

= Viaduc sur l'Ambrone à Caudeval

= Tunnel du Bois d'en Bas, alt. 359m, 0,5Km, construit en 1884 (à éclairer)

Nombre de viaducs de petite taille et ponts métalliques à réhabiliter :

environ 14 ponts entre Bram et Belvèze (dont 2 grands viaducs), et 6 ponts

entre Belvèze et Moulin-Neuf (dont 2 grands viaducs, et sans compter le pont

démoli à la D18 au pied de Lignairolles).

-3- Proposition d'ouverture de l'itinéraire en deux parties et en deux phases

Aujourd'hui l'ancienne voie ferrée est disponible (emprise et ouvrages praticables) et utilisée comme chemin sur plus de 22km, dont 13km en continuité entre Belvèze-du-Razès et Caudeval.

Les discontinuités obligent à emprunter des petites routes, surtout dans la partie Bram à Belvèze-du-Razès.

Comme ces routes sont peu dangereuses en vélo, on peut envisager une période où l'itinéraire emprunte ces routes.

Cela permettrait une ouverture rapide d'un itinéraire, en phase 1.

Analyse par partie :

Ouverture de la partie Bram à Belvèze-du Razès (16 km)

Situation actuelle (sans réhabilitation de tronçons impraticables) :

6 km sur route (D63 2,9km, petite route 1,5km au pied de Cailhau, D1018 entrée Belvèze 2km)

10 km sur emprise avf praticable à améliorer

A court terme (phase 1) l'itinéraire pourrait passer sur ces routes (jalonnement).

Pour une continuité totale en Voie Verte il faudrait réaliser les travaux suivants, dans l'ordre de coût croissant :

= sur-largeurs cyclables sur D1018 à Belvèze-du-Razès (2km)

= rétablir continuité au pont Mounède (au pied de Cailhau) et le long du centre équestre (rampe d'accès et débroussaillage 500m)

= rétablir la continuité entre Bram (Escapat) et Montréal (traversée D119) sur 2,1km environ : débroussaillage, réhabilitation de plusieurs petits ponts métalliques.

NB : à Cailhau, on peut conserver le passage de l'itinéraire sur les 500m de D21 (entre la fin du chemin praticable et le pont Mounède)

Ouverture de la partie Belvèze-du-Razès à Caudeval et Moulin-Neuf (17,3km)

Situation actuelle (sans réhabilitation de tronçons impraticables) :

4,2 km sur route (0,8km sortie Belvèze, 0,4km sur D18 au pied de Lignairolles, 1,2km chemin rural empierré à Caudeval, 1km chemin goudronné en Ariège de Caudeval à Moulin-Neuf).

13,1km sur emprise avf praticable à améliorer

A court terme (phase 1) l'itinéraire pourrait passer sur toutes les petite routes (jalonnement), avec seulement une sécurisation des 0,4km de D18.

NB : Les 13km d'ancienne voie ferrée déjà praticable à vélo sont en continuité parfaite, excepté 0,4km de D18.

Une ouverture rapide d'une Voie Verte de 13km est donc possible, en améliorant seulement les tronçons en très mauvais état : 1km à 3km après le viaduc sur le Sou (surtout le 1er km), 600m entre Bellegarde (traversée D63)

et l'ancienne gare de Bellegarde, 400m humides après la D18).

Ce sera un parcours magnifique, en montée régulière vers la ligne de partage des eaux, en partie sous les bois...

Ouverture générale de l'itinéraire cyclable Bram-Caudeval (Moulin-Neuf) 35km

Il serait possible en deux phases :

Phase 1 :

Réhabilitation du revêtement et des ouvrages de l'ancienne voie ferrée sur les 24 km où l'emprise est disponible (déjà ouverte aux piétons et VTT), et jalonnement sur routes ailleurs (y compris des accès aux villes et villages).

Les travaux de la phase 1 pourraient commencer par aménager une Voie Verte continue de 13km entre Belvèze et Caudeval !!!

Mais l'ouverture rapide d'un itinéraire complet – mais provisoire- entre Bram et Moulin-Neuf doit être un objectif.

Phase 2 :

Aménagement progressif d'une continuité en Voie Verte sur tout le parcours, avec :

- = réouverture de 8km de Voie Verte (surtout entre Bram et Cailhau),
- = maintien du passage sur les petites routes ou chemins ruraux (0,8km sortie Belvèze, 0,4km sur D18 au pied de Lignairolles – à sécuriser- , 1,2km chemin rural empierré à Caudeval, 1km chemin goudronné en Ariège de Caudeval à Moulin-Neuf).
- = sécurisation des traversées.

-4- Description sommaire de l'emprise disponible, par tronçons.

Description par tronçons entre le début à Bram (D43- Mémorial aux Républicains Espagnols) et l'arrivée à Moulin-Neuf (Ariège), connexion avec la VV existante.

Typologie (symboles) :

avf bon :

Chemin sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée déjà ouvert et praticable en VTT, VTC : possibilité d'ouvrir à court terme sans amélioration.

avf mauvais :

Chemin sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée déjà ouverte mais de mauvaise qualité : ravines, ornières, trace très étroite ou passage humide boueux.

Ch rural :

Petite route goudronnée ou empierrée (chemin) à circulation très faible. Peut être conservée pour l'itinéraire futur définitif (phase 2)

Route :

Route départementale ou autre à circulation soit importante soit à vitesse importante, qui, pour la phase 2, devra soit être sécurisé, soit être évité par ré-ouverture de l'emprise de l'ancienne voie ferrée.

Voir tableau page suivante

Tableau des tronçons de la future Voie Verte Bram à Caudeval (Moulin-Neuf)

	avf bon	avf mauvais	ch rural	route
De la D43 Bram Monument à la D63		0,9		
Du camp autoroute à chemin avf : D63				0,8
Chemin et avf jusqu'à pont bouché	1,6			
Pont bouché à D63 : chemin bord champ			0,6	
De chemin bord champ à carrefour Fourmiga	0,4			
Carr Fourmiga à trav D115 (Montréal) : D63				1,7
De trav D115 Montréal à avant gare Cailhau (0,5km humide à refaire avant gare Cailhau)	4,5	0,5		
Anc gare Cailhau à maison gb n°12				1,5
De maison gb n°12 Cailhau à D18 et gb n°13	1,5			
D18 18 gb n°13 à anc. gare Belvèze : D1018				2
<i>Total Bram-Belvèze (total partiel en italiques)</i>	<i>8</i>	<i>1,4</i>	<i>0,6</i>	<i>6</i>
De anc. gare Belvèze à début ch empierré			0,8	
De début ch. empierré à pont sur le Sou	0,8			
Du pont sur le Sou à traversée D63 Bellegarde		3,1		
De trav. D63 Bellegarde à anc. gare Bellegarde		0,6		
De anc. gare Bellegarde au tunnel	3,4			
Tunnel		0,5		
Du tunnel à carrefour Calvet	1,3			
Du carrefour Calvet à début avf D18 (bas de Lignairolles)				0,4
Du début avf au pont sur l'Ambrone	0,9	0,4		
Du pont sur l'Ambrone à 1km après déchetterie	2,1			
De 1km après déchetterie à La Picharelo (Caudeval): chemin empierré			1,2	
De La Picharelo (Caudeval) à Couchardy (limite Ariège) chemin goudronné parallèle avf			0,8	
De Couchardy (limite Ariège) à VV Moulin-Neuf (barrières) chemin goudronné parallèle			1	
<i>Total Belvèze-Moulin-Neuf (total partiel en italiques)</i>	<i>8,5</i>	<i>4,6</i>	<i>3,8</i>	<i>0,4</i>
Total Bram- Caudeval (Moulin-Neuf)	16,5	6	4,4	6,4

Légende :

avf bon :

Chemin sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée déjà ouvert et praticable en VTT, VTC : possibilité d'ouvrir à court terme sans amélioration.

avf mauvais :

Chemin sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée déjà ouverte mais de mauvaise qualité : ravines, ornières, trace très étroite ou passage humide boueux.

Ch rural :

Petite route goudronnée ou empierrée (chemin) à circulation très faible. Peut être conservée pour l'itinéraire futur définitif (phase 2)

Route :

Route départementale ou autre à circulation soit importante soit à vitesse importante, qui, pour la phase 2, devra soit être sécurisé, soit être évité par ré-ouverture de l'emprise de l'ancienne voie ferrée.

5- Principes d'aménagement pour le projet de Voie Verte Bram-Caudeval (Moulin Neuf)

Voici des propositions d'aménagement apparues lors de discussions organisées par Aud'2V avec les cyclistes, les habitants, les élus de la région.
Voir réunion organisée à Cailhau le 19 février 2011.

Ces quelques principes d'aménagement de la future voie verte Bram-Caudeval-Moulin Neuf ont pour but que celle-ci soit adaptée aux paysages et aux usages locaux, et bien acceptée par les riverains et habitants.

Revêtement:

Retenir un revêtement posé sur un soubassement bien empierré, et bien drainé (fossés).

Le revêtement devrait être en sable stabilisé de bonne qualité: bien tassé et dur, pas poussiéreux, et qui reste roulant même après la pluie.

Exemple: Voie Verte Vernajoul-Labastide de Sérrou en Ariège.

NB : ce type de revêtement est adapté aux paysages et aux usages locaux, et bien accepté.

Usagers

Vu l'importance de la pratique équestre dans le massif, autoriser l'usage pas les cavaliers, à l'allure du pas. Cela suppose de prévoir un bas-côté en terre de 2m de large réservé aux chevaux.

Vu la pratique des quads et motos vertes, qui dégrade les sentiers pédestres actuels, interdire fermement la future Voie Verte à ces usagers qui disposent d'autres chemins...

Cela implique la pose des panneaux de police (Voie Verte, route interdite à tout véhicule à moteur).

Respect des ouvrages ferroviaires

Réhabiliter les ponts et tunnels dans l'esprit voie ferrée, cf. avec des garde-corps (barrière) sur les ponts, conservant les anciens et les rehaussant en métal identique aux anciens, comme sur la Voie Verte Vernajoul-Labastide de Sérrou en Ariège.

Prévoir des haltes pique-nique ou repos

Si possible aux anciennes gares, et au niveau des villages: tables, bancs, poubelles, parc vélo, parc auto, panneau d'info, point d'eau, toilettes.

NB : il existe déjà des tables au bord de la Voie Verte au stade de Bellegarde-du-Razès. À compléter par un point d'eau et des toilettes.

Mettre en valeur le patrimoine sur la Voie Verte

Cf. patrimoine faune-flore: parcours découverte, comme sur la Voie Verte Albi-Castres, au pied de Lautrec

Cf. patrimoine ferroviaire: ouvrages, gares, histoire de la voie: panneaux d'infos

Liaisons avec les villages proches

Jalonner des itinéraires d'accès aux villes et villages, utilisant des routes peu

circulées et avec le moins de dénivelé possible.
Signaler sur la Voie Verte les services disponibles dans ces villages.

Liaisons avec les gares

C'est un atout.

À Bram, prévoir la liaison (sur routes et pistes cyclables, avec jalonnement) avec la gare de Bram, et, bien sûr, avec le canal du Midi.

Le prolongement en phase 3 par une antenne allant à Limoux permettra une desserte par le train en gare de Limoux.

-6- Extensions futures : Voie Verte Belvèze-Limoux (13km).

Dans une phase 3, le Conseil Général devrait aménager aussi un itinéraire cyclable de liaison entre la Voie Verte Bram-Caudeval et Limoux, en majorité de type : Voie Verte.

Départ : Belvèze-du-Razès (à Coume Cristo, déchetterie)

Arrivée : Gare de Limoux

Longueur : 13 km jusqu'à Limoux-centre

(9km Voie Verte sur ancienne voie ferrée, et accès à Limoux à créer sur 4km, soit piste cyclable, soit itinéraire sur route)

Intérêt de cette Voie Verte-Véloroute :

= desservir la ville de Limoux, et offrir des itinéraires de balades à vélo à ses habitants

= offrir aux touristes à vélo une branche vers Limoux, avec possibilité de visite de la cave coopérative

= offrir un accès en train en gare de Limoux, ce qui permettra aux habitants de Carcassonne de faire des balades familiales dans le Razès, sans utiliser l'automobile.

Analyse rapide des solutions (à préciser par une visite)

L'emprise de l'ancienne voie ferrée est disponible au départ de Belvèze-du-Razès jusqu'au relais de Notre-Dame, puis elle a été remplacée par un petit chemin rural qui pourrait être utilisé.

Après la coupure de la cave coopérative La Motte, on retrouve sur l'emprise un chemin ouvert et praticable jusqu'à la D19.

Après la D19

Solution 1 (piste)

Au-delà de la D19 l'emprise existe, mais avec des coupures, et pourrait être aménagée jusqu'à la D118 à La Barrière de Saint-Martin.

Une liaison cyclable avec Limoux devrait alors être aménagée entre La Barrière de Saint-Martin et le centre ville (gare) (environ 4km).

Plusieurs solutions pourraient être étudiées : piste cyclable à créer le long de la D118 côté ouest, itinéraire le long de l'Aude soit rive gauche, soit rive droite ...

Solution 2 (itinéraire jalonné sur routes)

Au-delà de la D19, à partir de St Martin de Villeréglan on pourrait rejoindre la D719, couper par la Malvière, et arriver dans Limoux par Flassian et de là rejoindre la gare.