

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2018

REUNION DES 25 ET 26 OCTOBRE 2018

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**LANCEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
RELATIVE AU PROJET D'AMENAGEMENT DES
CRENEAUX DE DEPASSEMENT ENTRE SARTE ET
ROCCAPINA**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport concerne le projet d'aménagement des créneaux de dépassement entre Sartè et Roccapina, en vue d'en approuver le principe et d'autoriser le lancement de la procédure de concertation préalable obligatoire en application de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme.

1) CONTEXTE GENERAL

Le présent dossier de concertation concerne plus précisément le projet d'aménagement de la RT 40 entre le col d'Albitrina et celui de Roccapina, sur le territoire des communes de Sartè et de Ghjunchetu.

Il a pour objectif de présenter à la concertation publique le projet de création de cinq créneaux de dépassement et de rectification du tracé sur la section de la RT 40 concernée.

Ce dossier présente :

- Les enjeux du projet ;
- Le parti d'aménagement et les différentes variantes envisagées.

La concertation devra permettre de confirmer le choix du parti d'aménagement pour poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires.

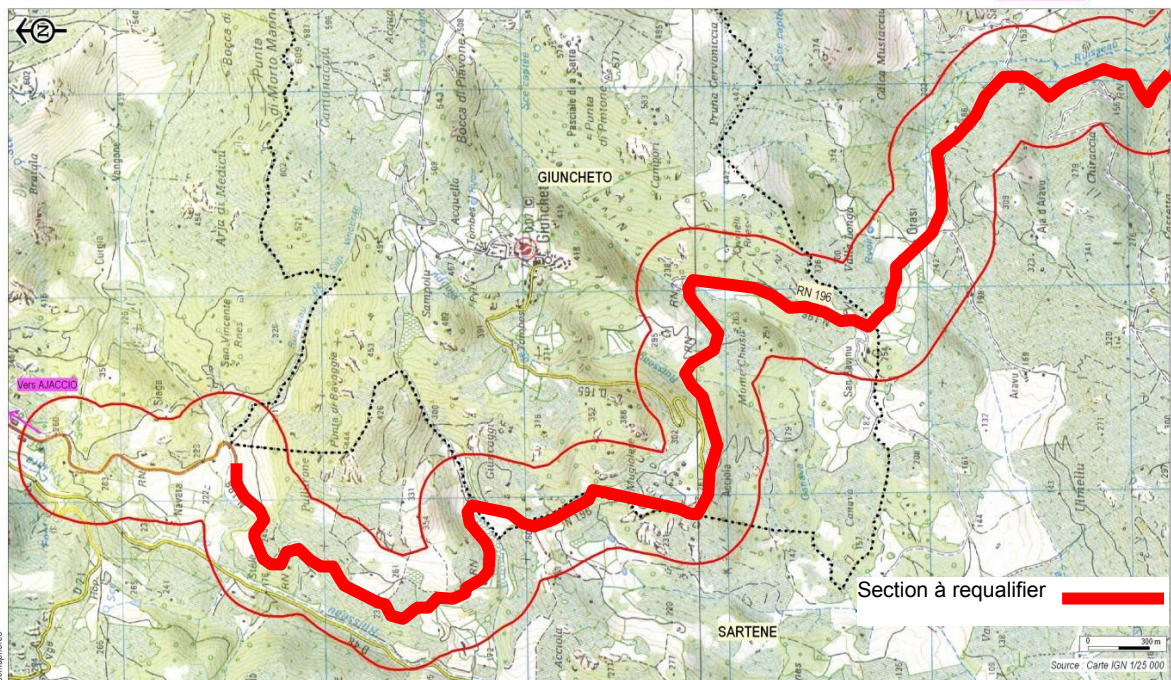
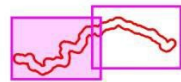
PLAN DE SITUATION DU PROJET



PLAN DE LOCALISATION DE LA SECTION AMENAGEE

LOCALISATION DE L'AIRE D'ETUDE

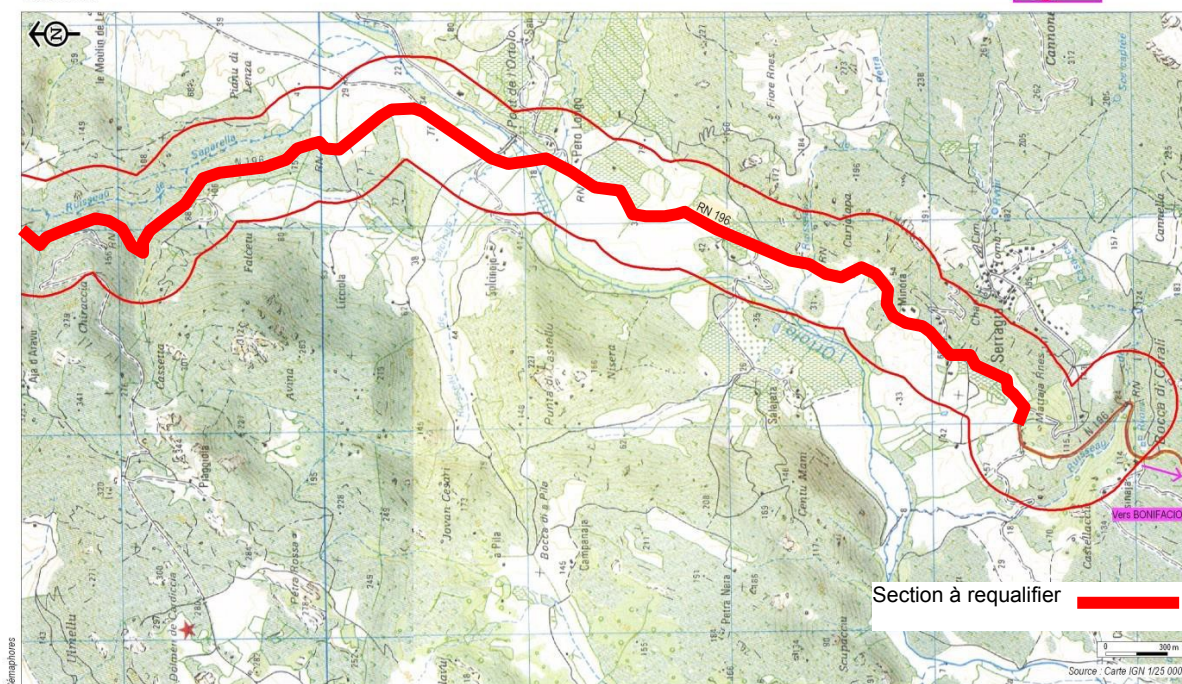
Planche 1



>> Entre A Bocca Albitrina et la plaine de l'Ortolo

LOCALISATION DE L'AIRE D'ETUDE

Planche 2



>> Entre l'Ortolo et le carrefour de Serragia

1) ORGANISATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE :

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme. La Collectivité de Corse, maître d'ouvrage de l'opération, mène cette concertation publique. Elle souhaite que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet.

Le périmètre de la concertation concerne les communes de Sartè et Ghjunchetu sur lesquelles l'aménagement est envisagé.

Depuis le début des années 2000, plusieurs études ont été réalisées sur la totalité ou une partie du tronçon « Bocca Albitrina – Roccapina » de la RT 40.

Un premier avant-projet a été réalisé en 2001 sur la seule portion située entre Bocca Albitrina et le pont de l'Ortolo. Il a permis de proposer un parti d'aménagement qui après comparaison de plusieurs variantes de tracé prévoyait les dispositions suivantes :

- Aménagement de cinq créneaux de dépassement ;
- Rectification géométrique de l'itinéraire ;
- Elargissement de la plateforme routière (7 m de chaussée + 2 m d'accotement).

A l'issue de ces études d'Avant-Projet, un dossier d'enquête préalable à la DUP a été réalisé sur la base de la solution proposée.

En 2006, la CTC a lancé de nouvelles études, sur une section plus longue : entre Bocca Albitrina et Roccapina, cette fois. Les études d'avant-projet se sont déroulées entre 2007 et 2010 sur la base des études préliminaires et d'itinéraire menées

préalablement par la CTC. Elles visaient à optimiser au mieux le rapport objectif/coût.

Elles concernaient principalement l'aménagement de créneaux de dépassement, le franchissement d'Orasi et le réaménagement des carrefours.

Dans ce but, elles présentaient trois grandes familles de variantes de tracé :

- La première famille de variantes offre un bon confort de route sur l'ensemble de l'itinéraire mais est trop onéreuse.
- La deuxième famille de variantes offre un confort analogue à celui d'aujourd'hui. Ces variantes permettent surtout de retailler les virages les plus serrés.
- La dernière variante respecte des caractéristiques géométriques proches de la première famille de variantes. Mais à l'opposé de celles-ci, elle propose de concentrer les travaux sur les sections les plus contraignantes actuellement, en implantant des créneaux de dépassement.

Concernant le franchissement d'Orasi, deux propositions ont été étudiées :

- Une déviation offrant un gain de sécurité et de qualité de vie pour les habitants mais dont le coût est difficilement justifiable au regard du peu de difficulté que présente la traversée d'Orasi pour l'utilisateur de la RT40 ;
- L'aménagement de la traversée, sans itinéraire de déviation, de ce tronçon de la RT 40 (réduction des vitesses, aménagement des entrées du hameau). C'est cette solution qui est privilégiée.

Enfin, la sécurisation des carrefours, notamment ceux de Ghjunchetu et de Serragia a été étudiée.

Suite à ces propositions, la CDC a opté pour un aménagement limité à la création de cinq créneaux de dépassement sur quatre tronçons uniquement. Elle retient les créneaux de la variante 3 entre Bocca Albitrina et Pero Longo et celui de la famille de variante 1 entre Pero Longo et Roccapina.

Seul l'aménagement du carrefour de Serragia sous la forme d'un tourne-à-gauche reste à l'étude.

Les autres tronçons (rectification de tracé, requalification, réaménagement des carrefours, ...) ont été simplifiés.

Concernant la traversée d'Orasi, la CDC souhaite réaliser des travaux de sécurisation et d'aménagement urbain dans le hameau.

2) OBJECTIFS DE LA CONCERTATION :

Il est proposé à l'Assemblée de Corse de délibérer pour approuver le projet de création de cinq créneaux de dépassement et de rectification de tracé sur la RT 40, sur les communes de Sartè et Ghjunchetu, entre le col d'Albitrina et Roccapina, et lancer la procédure de concertation, objet du présent dossier.

Ce dossier de concertation publique présente de façon plus détaillée la solution retenue. Cette proposition correspond à la solution choisie dont la géométrie a été

optimisée afin de réduire les mouvements des terres, l'impact sur l'environnement et le paysage, mais également le coût du projet.

La concertation publique permet :

- D'informer sur le projet d'aménagement entre le col d'Albitrina et Roccapina ;
- De décrire le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires à son aboutissement ;
- De présenter les études menées et les intentions du maître d'ouvrage ;
- De permettre à tous, acteurs locaux, habitants et usagers, d'exprimer leurs attentes, leurs préoccupations et leurs propositions

3) MODALITES DE LA CONCERTATION :

Les moyens et support d'information seront :

- Le dossier de concertation déposé en mairies de Sartè et Ghjunchetu ;
- Les panneaux d'information ;
- Les documents de présentation mis à disposition en téléchargement sur le site internet de la CDC : www.isula.corsica

Des informations pourront être obtenues auprès du personnel de la CdC qui assurera des permanences pendant la période de concertation :

- En mairie de Sartè
- En mairie de Ghjunchetu

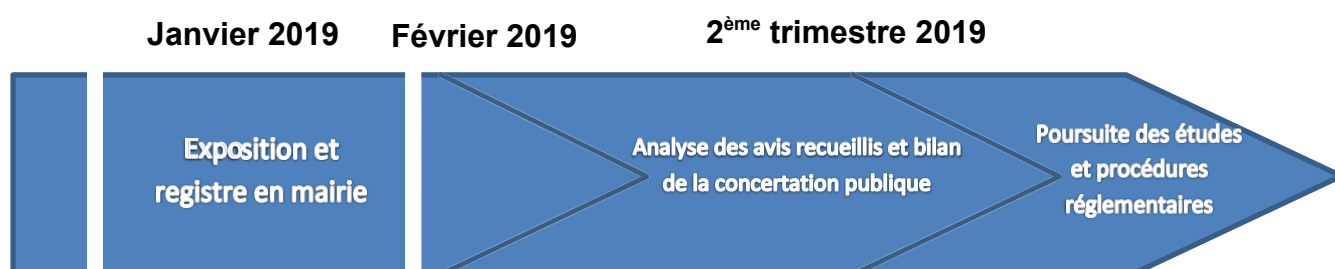
Les échanges se feront :

- Par courriel à l'adresse suivant : www.isula.corsica
- En complétant le registre de la concertation mis à votre disposition dans les mairies ;
- Par courrier à l'adresse suivante :

CDC - Direction des Routes – SEIR
22 Cours Grandval – BP 215
20187 AIACCIU Cedex

4) CHRONOLOGIE DE LA CONCERTATION :

La concertation publique se tiendra dans le courant du 1^{er} trimestre 2019.



5) RAISONS DU PROJET :

➤ Le schéma directeur des routes de Corse

Lors de sa séance du 23 juin 2011, l'Assemblée de Corse a approuvé la réactualisation du schéma directeur des routes territoriales de Corse. Ce schéma prévoit notamment l'aménagement de créneaux de dépassement entre Bocca Albitrina et Roccapina, de manière à garantir des possibilités de dépassement.

Cet aménagement répond parfaitement aux objectifs généraux relatifs à la RT 40 (ancienne RN 196), à savoir :

- Améliorer la sécurité de la route territoriale ;
- Améliorer le temps de parcours avec la généralisation sur l'ensemble de l'axe de créneaux de dépassement ;
 - Mener une réflexion avec les communes et le département sur l'aménagement des traverses.

➤ Les dysfonctionnements de l'infrastructure actuelle

La RT 40 est un axe important. Il s'agit d'une route de transit. Entre Aiacciu et Bunifaziu, elle est la seule voie routière d'importance. Elle présente donc à ce titre un enjeu d'aménagement majeur pour la Corse. Elle constitue l'axe structurant de la microrégion sur lequel viennent se greffer les principales routes départementales.

Actuellement, elle présente des caractéristiques peu confortables, en raison de son inscription en zone montagneuse. Les activités agricoles et les poids lourds qui y circulent occasionnent une gêne aux autres usagers, notamment ceux en transit. Les possibilités de dépassement sont réduites et peu sécurisantes actuellement.

Conformément au schéma directeur des routes dont elle s'est dotée, la Collectivité de Corse s'attache à améliorer la fluidité et la sécurité sur cet itinéraire qui traverse des reliefs difficiles et qui connaît un trafic en augmentation.

6) LES DIFFERENTS ENJEUX DE L'AMENAGEMENT :

➤ Faciliter le trafic de transit

Le trafic supporté par la RT 40 présente une augmentation faible mais régulière sur les 10 dernières années.

En 2006, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) s'établissait à 3 723 véhicules/jour au poste de comptage « Sartè – Bocca » situé au col d'Albitrina. En 2010, au même poste de comptage, on relevait une moyenne annuelle de 4 219 véhicules/jour (soit + 13 % en 4 ans). Le pourcentage de PL est de l'ordre de 3 %.

La RT 40 subit des variations saisonnières de son trafic très importantes :

- 7 760 véhicules/jour relevés en moyenne en juillet et août en 2010 (+ 83 % par rapport à la moyenne annuelle) ;
- 2 262 véhicules/jour relevés en moyenne en janvier en 2010 (- 46 % par

rapport à la moyenne annuelle).

Ces variations s'expliquent par l'importance de l'activité touristique estivale dans cette région de l'île.

Le niveau de trafic peut être considéré comme modéré, même en période estivale. La proportion de poids-lourds est faible. Toutefois, il est important de tenir compte des spécificités de la RT 40 :

- Une inscription en relief montagneux qui interdit les dépassements hors zones de créneaux ;
- Des pentes et des courbes ne permettant pas des vitesses élevées, en particulier pour les véhicules de gros gabarit ;
- La superposition du trafic de transit avec le trafic d'usage local (riverains et agriculteurs) et la multiplication des accès et des branchements de voies secondaires.

La conjonction de ces facteurs dégrade le niveau de service de la RT 40 pour les usagers.

➤ Tenir compte des usages locaux

La RT 40 s'inscrit dans un espace où l'homme est présent en particulier au travers de l'agriculture, qui représente l'activité principale des lieux. Elle est accompagnée ponctuellement d'activités en lien avec le tourisme : camping à la ferme, vente directe...

Les terres agricoles sont exploitées principalement pour le fourrage. Les céréales sont absentes. A noter, la présence de vignes d'AOP et d'oliveraies, dont certaines directement en bordure de RT 40.

L'élevage est très diversifié : bovins, caprins, ovins, volailles, porcins, équidés et ruches. Mais les bovins représentent une grande part de l'élevage.

13 exploitations ont été recensées le long de la RT 40.

L'impact d'un projet routier sur le milieu agricole se traduit bien souvent par :

- En premier lieu, la consommation d'espaces agricoles. La rétrocession de délaissés, préalablement remis en état peut être une mesure de réduction de cet impact ;
- Le morcellement des exploitations du fait du nouveau tracé routier, rendant parfois inexploitable certaines parties (voire la totalité) d'une parcelle ;
- La modification des conditions d'accès aux parcelles en raison du nouveau tracé ou de l'implantation de créneaux de dépassement.



>> Vignes en bordure de la RT 40

➤ S'inscrire dans un paysage de qualité

Cette partie de l'itinéraire permet de découvrir une grande partie des paysages littoraux et montagnards du sud de la Corse.

Le tronçon étudié de la RT 40 s'inscrit en continuité des paysages de cet axe routier :

- par l'alternance de passages de vallées en lien étroit avec la mer et de montagnes ;
- par la présence sporadique d'un habitat individuel directement connecté à la voie ;
- et par la présence récurrente d'éléments de qualité que sont les murs et murets de soutènement de granit gris.

Il manifeste sa différence par la présence accrue d'une certaine minéralité jusqu'à être dominé par celle-ci en présence des rochers de Roccapina.

La zone d'étude présente un paysage qui peut globalement se définir comme suit :

- *Des reliefs assez marqués.*

La zone d'étude s'étend sur des altitudes qui s'échelonnent entre 200 et 500 m. La vallée de l'Ortolu est la seule entaille significative dans le paysage.

- *Une couverture végétale dense.*

Les massifs sont recouverts d'une épaisse masse végétale qui occulte les vues lointaines. L'espace est cloisonné et offre une ambiance paysagère naturelle, sèche et presque sauvage. En effet, les boisements sont en partie composés de maquis, qui donnent une impression de végétation impénétrable. Les espèces arborées dominantes sont le chêne vert, l'olivier et plus rarement le chêne-liège. Les oliveraies présentent un intérêt dans le paysage par le témoignage d'une activité agricole autrefois plus soutenue.

Ces caractéristiques générales du paysage sont ponctuées de quelques points d'exception.

Ainsi, à la sortie de Sartè, la RT 40 offre une vue panoramique à hauteur de Bocca Albitrina (290 m). Le paysage s'ouvre vers le Sud-Sud-Ouest sur la désertique vallée de Loretu et la Marine de Tizzà.

Plus au Sud, la RT 40 s'inscrit au coeur de la vallée de l'Ortolu qui présente des altitudes plus faibles et un certain dégagement visuel. En aval de la zone d'étude, la forêt dense est remplacée par les prairies qui donnent à ce paysage un caractère plus humide et contribuent à casser la monotonie des massifs boisés.

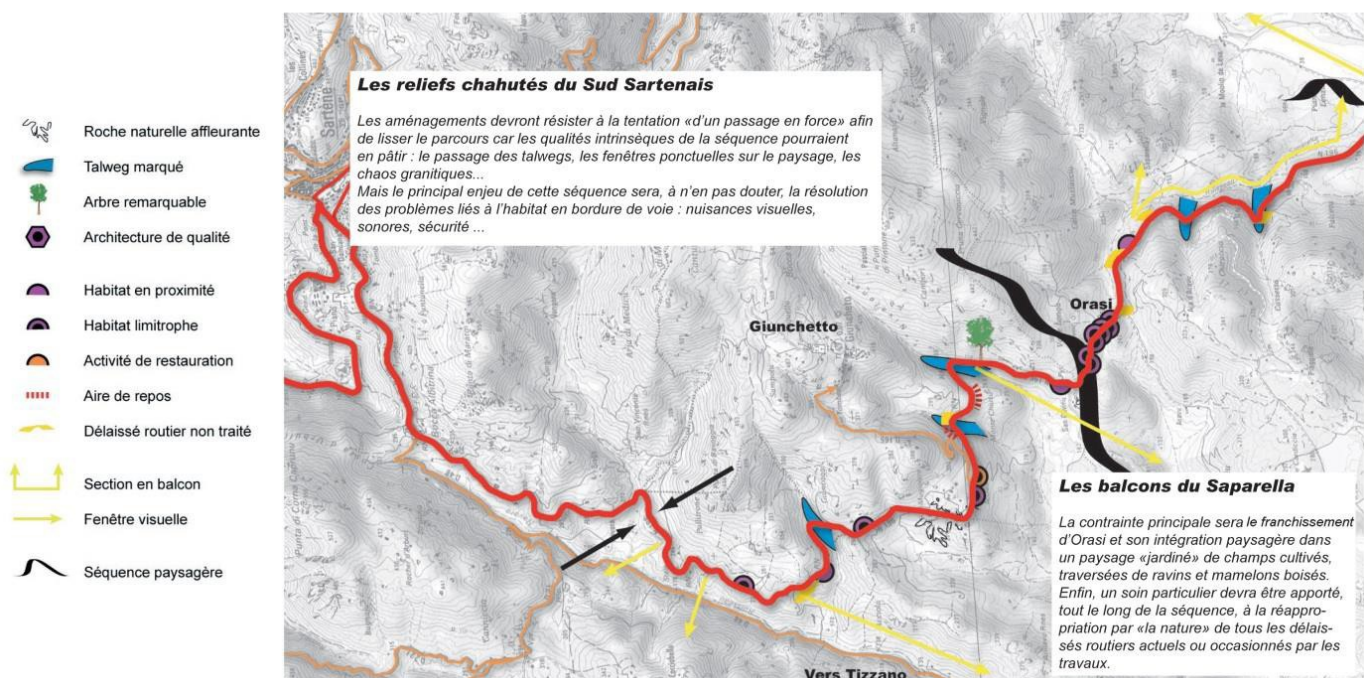
Entre ces deux types de paysage, la RT 40 se caractérise en majorité par un paysage assez fermé et homogène qui offre ponctuellement quelques ouvertures visuelles (dans les zones de prairies) soit sur les versants boisés dominants, soit sur les massifs en arrière-plan.

En conclusion, le paysage de la zone d'étude est globalement fermé et la route demeure peu visible depuis les secteurs fréquentés les plus proches. La sensibilité est relativement faible vis à vis d'un projet d'aménagement.

Toutefois, il conviendra de préserver les points de vue panoramiques et de ne pas dénaturer les caractéristiques paysagères de la vallée de l'Ortolu ainsi que les oliveraies.

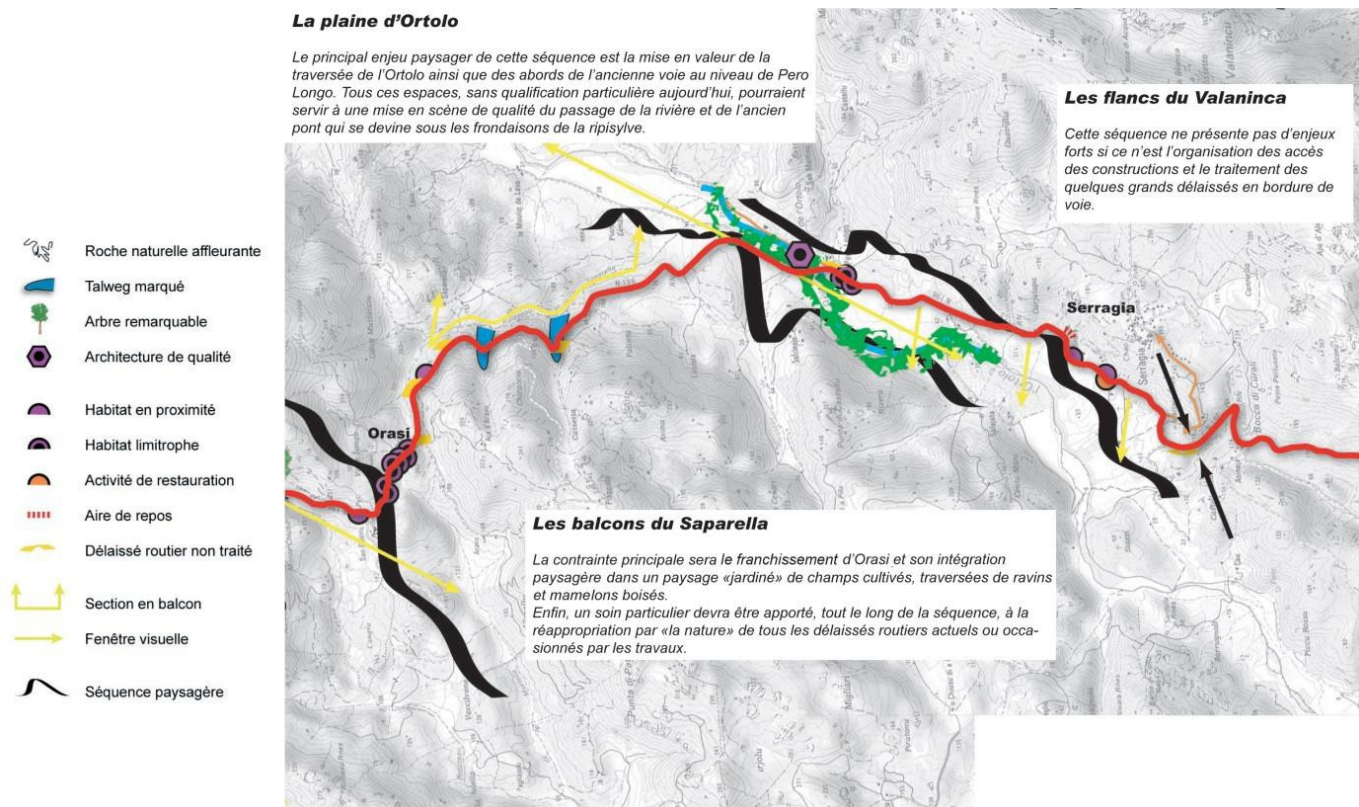
Dans tous les cas, les terrassements (remblais, déblais) devront faire l'objet de traitements spécifiques afin d'atténuer l'incidence sur le paysage.

LES PAYSAGES TRAVERSES SYNTHESE DES ENJEUX



LES PAYSAGES TRAVERSES

SYNTHESE DES ENJEUX



➤ Respecter le milieu naturel

Le secteur d'étude s'inscrit entièrement en zone naturelle ou agricole. Il est d'une grande qualité écologique. Celle-ci est d'ailleurs mise en avant par l'inscription de plusieurs secteurs en périmètres de protection ou d'inventaire. La section soumise aux travaux n'est par contre pas inscrite dans le périmètre d'un zonage réglementaire.

Consciente de l'impact potentiel de l'infrastructure routière sur le milieu naturel et des enjeux associés, la CTC a fait réaliser un pré-diagnostic écologique en 2012.

Ce premier passage d'écologues sur le terrain a permis de mettre en évidence des zones à enjeux écologiques plus ou moins affirmés. Cela a aidé à orienter certains choix d'aménagement (réduction de certains terrassements, décalage de la plateforme routière...).

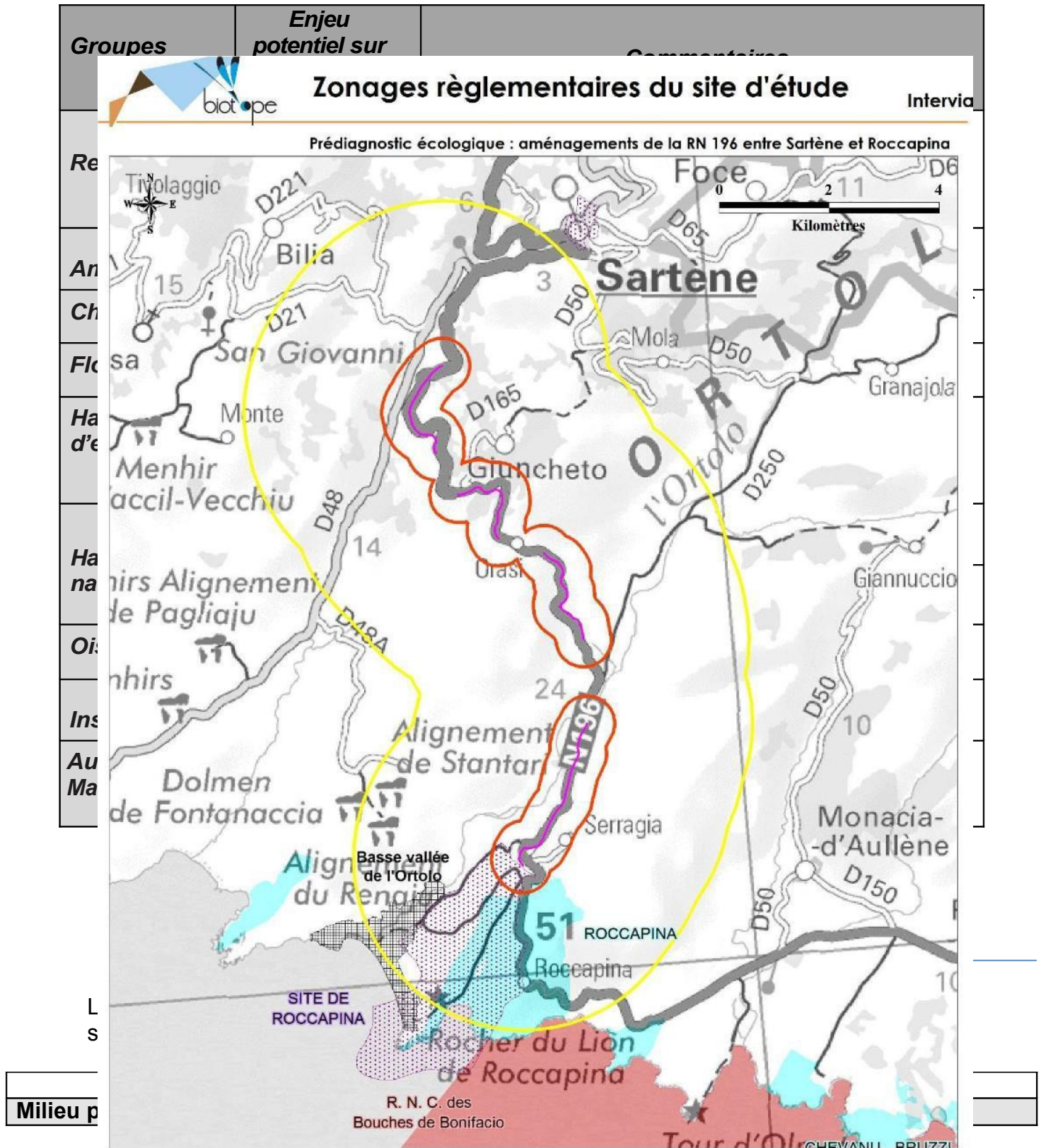
Grâce aux premières conclusions dressées dans ce document, un nouveau diagnostic de terrain plus précis a été réalisé en 2015. Il permet de connaître avec précision les enjeux faunistiques et floristiques et si besoin d'adapter à nouveau le tracé pour éviter les sites les plus sensibles.

Enfin, ce diagnostic exhaustif permettra également de définir les mesures d'accompagnement écologiques du projet :

- Adaptation des périodes et méthodologies de travaux selon les espèces rencontrées ;
- Choix d'un cortège végétal pertinent pour les plantations sur les talus et délaissés routiers ;




- Dans le cas où le tracé ne peut éviter totalement une zone fréquentée par une espèce protégée, mise en place de mesures compensatoires ;
- ...

Récapitulatif des enjeux écologiques pressentis sur le secteur étudié (pré-diagnostic 2012)







Sources : Fond 250000ème : Intervia - Données : DREAL, 2012 - Cartographie: Biotope, 2012

Périmètres étudiés

-  Site d'étude
-  Périmètre rapproché
-  Périmètre éloigné

Zonages Réglementaires

- | | |
|---|--|
|  Réserve naturelle de Corse |  Espaces du Conservatoire du littoral |
|  Arrêté de Protection de Biotope |  Site classé |

Climat	Faible	Excepté les vents violents et les orages associés à des précipitations intenses qui peuvent perturber la circulation et les travaux, le contexte climatique ne présente pas de contrainte particulière.
Topographie	Fort	Le relief du site constitue une contrainte forte pour l'aménagement. Il nécessite la création de nombreux terrassements en déblai et en remblai sur l'ensemble de l'itinéraire.
Qualité de l'air	Faible	Outre la pollution atmosphérique liée au trafic généré par la RT 40, qui ne sera pas modifiée substantiellement par l'aménagement, on peut supposer, en raison de l'absence de source de polluants directs, que le fuseau d'étude bénéficie d'un air de bonne qualité avec des niveaux de pollution globalement faibles à modérés.
Géologie	Modéré	Les contraintes peuvent être de 2 ordres : la présence de fissures plus ou moins importantes provoquant une certaine fragilité de la roche et la dureté de la roche qui pourra nécessiter le recours aux engins de forte puissance et aux explosifs. Par contre, la qualité des matériaux extraits permet leur réemploi en remblai et pour les parements en pierre des ouvrages routiers.
Eaux souterraines et de surface	Modéré	Les roches en présence (essentiellement des granitoïdes variés), peuvent être le siège de circulation aquifère, en général de faible importance. Les nappes aquifères en présence, alimentées par les cours d'eau, sont sensibles à la pollution des eaux. Il faudra porter une attention particulière à l'Ortolo, lors de l'opération d'aménagement. Une altération même temporaire, de la qualité et de la turbidité du cours d'eau entraînera des nuisances pour le milieu aquatique. Tous les écoulements naturels devront être rétablis et les ouvrages suffisamment dimensionnés.
Milieu naturel		
Faune et flore	Fort	Situé dans un cœur de biodiversité de la Corse, le site d'étude s'inscrit dans un contexte naturel assez varié et propice à de nombreuses espèces patrimoniales de différents groupes. Ainsi dans l'ensemble, les enjeux écologiques et réglementaires sont forts.
Sensibilité écologique	Modéré	Situé en dehors de zonages réglementaires, le projet intercepte toutefois des zones naturelles identifiées pour leur qualité (ZNIEFF). La sensibilité par rapport aux espaces écologiques est donc avérée et la proximité avec des espaces réglementaires est un enjeu.
Milieu humain		
Bâti	Modéré	Certains bâtiments d'habitation sont situés à proximité de la RT 40. Il s'agit d'un habitat diffus, légèrement plus dense dans la traversée d'Orasi et de Pero Longo. L'aménagement du tracé implique parfois une modification des conditions d'accès des riverains.
Urbanisme	Modéré	Le projet se situe en dehors des zones urbaines denses des deux communes. Les règles d'urbanisme qui s'appliquent sont celles des zones naturelles.

Circulation	Modéré	Le niveau de trafic est modeste, voire très faible en hiver. Il s'agit d'un enjeu modéré, notamment en phase travaux où des alternats par feux ou des déviations de chaussée pourront aisément être mis en œuvre sans perturber fortement le trafic.
Agriculture	Fort	Les abords de la RT 40, notamment dans la plaine de l'Ortolo sont très utilisés par l'agriculture : vignes, pâturages, oliveraies... L'enjeu premier concerne la consommation d'espaces agricoles et le morcellement des exploitations, parfois difficile à compenser. A cela, il faut ajouter les conditions d'accès et de circulation des engins agricoles qui empruntent la RT 40.
Acoustique	Faible	L'analyse de l'ambiance sonore initiale réalisée montre que le site d'étude se situe dans une ambiance sonore pré existante bruyante aux abords immédiat de l'infrastructure, et modérée au-delà. Les objectifs acoustiques du projet varient donc entre 60 et 65 dB (A) de jour suivant la position du bâti par rapport à l'infrastructure.
Patrimoine et paysage		
Patrimoine	Modéré	La section étudiée est située en dehors du site classé de Roccapina -Ortolo. De fait, il ne sera pas soumis à autorisation après examen du Conseil des Sites de la Corse. Au-delà du périmètre stricto sensu du site classé, le projet doit également tenir compte de son impact éventuel sur les secteurs en covisibilité avec le site classé.
Paysage	Fort	Le paysage est protégé par ses caractéristiques propres : paysages fermés et voirie peu visible des lieux fréquentés. Toutefois, l'aménagement doit veiller à ne pas dénaturer les lieux par une artificialisation du site et mettre en valeur les vues panoramiques.

7) LE PROJET D'AMENAGEMENT :

8.1) Les objectifs du projet

Le projet vise en premier lieu à améliorer le temps de parcours des usagers sur l'axe Aiacciu – Bunifaziu grâce à la création de créneaux de dépassement et la rectification de virages les plus serrés.

Ces aménagements sont complétés par des travaux de sécurisation de la route.

- Il s'agit notamment d'une requalification de la RT 40 sur l'intégralité de la section concernée entre Bocca Albitrina et Roccapina : élargissement de plateforme et sécurisation des accotements, y compris dans la traversée d'Orasi.
- Enfin, les intersections avec le réseau secondaire sont sécurisées par la création de carrefours matérialisés de type « tourne à gauche ».

8.2) Les différents solutions d'aménagement

Plusieurs études ont été menées pour la CTC depuis la fin des années 1990.

Ces études prévoyaient des aménagements conséquents permettant d'offrir un très haut niveau de service pour les usagers.

Cependant, l'impact paysager et sur le milieu naturel étaient importants et ces projets ne correspondent plus aux enjeux actuels d'amélioration des infrastructures routières dans le respect du milieu naturel et du paysage. Le coût de ces opérations était également très élevé.

La CdC a alors souhaité revoir le parti d'aménagement afin de dégager une solution permettant d'offrir un compromis acceptable entre le niveau de service offert à l'usager, l'impact sur l'environnement et le coût.

8.3) Le choix de la solution présentée à la concertation publique

Le projet soumis à l'étude concerne tout particulièrement 4 tronçons de la RT 40 entre Bocca Albitrina et Roccapina. Il vise à améliorer les conditions de dépassement par la création de cinq créneaux de dépassement :

- Créneau 1 : au niveau de Bocca Albitrina. 1116 m de créneau dans le sens montant Sartè vers Roccapina.
- Créneau 2 : entre Ghjunchetu et Orasi. 1135 m de créneau dans le sens montant Roccapina vers Sartè.
- Créneau 3 : entre Orasi et l'Ortolu. 1149 m de créneau dans le sens montant Roccapina vers Sartè.
- Créneaux 4 et 5 : entre Peru Longu et Roccapina. 912 m de créneau dans le sens Roccapina vers Sartè et 847 m de créneau dans le sens Sartè vers Roccapina.

Outre ces cinq créneaux de dépassement, le projet prévoit l'amélioration des caractéristiques de l'infrastructure sur toute la section entre Bocca Albitrina et Roccapina :

- Elargissement de la plateforme routière et stabilisation et sécurisation des accotements ;
- Traitement de la traverse d'Orasi (création de trottoirs) ;
- Rectification des virages les plus serrés ;
- Traitement de l'intersection de Serragia.

Des accès sont situés le long du tracé : il s'agit d'accès à des exploitations agricoles ou d'accès à des parcelles bâties.

Dans le cadre de la rectification du tracé associé aux créneaux de dépassement, les accès riverains seront mutualisés dès que possible. Cette mutualisation permet de sécuriser les mouvements. Pour les accès riverains situés dans les créneaux de dépassement et qui ne seront plus accessibles que pour un seul sens de circulation, les riverains disposeront de possibilités de $\frac{1}{2}$ tour en toute sécurité aux extrémités des créneaux.

8.4) Un projet optimisé pour une meilleure intégration environnementale

Le tracé présenté est le fruit d'un compromis entre les exigences géométriques liées à l'objectif d'amélioration de l'axe routier et les enjeux environnementaux identifiés.

La longueur et le nombre des créneaux de dépassement ont été réduits au strict nécessaire : l'implantation des créneaux permet d'offrir des possibilités de dépassement réparties sur la section et pour chaque sens de circulation. Chaque créneau possède une longueur optimale pour permettre le dépassement de véhicules lourds par une file de plusieurs véhicules légers en toute sécurité.

Le tracé routier a été calé en tenant compte des premiers enjeux faunistiques et floristiques identifiés : évitement des zones potentiellement favorables aux espèces patrimoniales. Le tracé sera encore optimisé en fonction des données plus précises obtenues lors du dernier inventaire sur site réalisé en 2015.

Mais de plus, il tient compte du paysage en réduisant au maximum les hauteurs des talus de déblai et de remblai afin de limiter la « cicatrice » laissée par la route et de réduire les volumes de matériaux extraits et mis en œuvre.

La CdC souhaite également profiter de cette opération pour traiter toutes les cicatrices paysagères laissées par un projet routier :

- Remise en état des délaissés routiers par la scarification des surfaces de chaussées inutilisées et la plantation d'espèces endémiques en cohérence avec la végétation alentour ;
- Création de talus routiers aux bords adoucis ou « engraisés » pour leur donner une forme moins « technique » ;
- Traitement géomorphologique des talus de déblai pour donner un aspect « naturel » aux fronts rocheux.

Les écoulements naturels interceptés seront systématiquement rétablis par des ouvrages permettant de laisser passer des crues de période de retour de 100 ans.

Pour les ouvrages les plus importants, une vigilance particulière est apportée à la continuité écologique : ne pas créer de seuils infranchissables, rétablir un lit mineur en fond d'ouvrage et des banquettes sèches en bord de conduit feront partie des mesures d'accompagnement pouvant être mises en œuvre.

Enfin, sur la base des études géologiques approfondies, la conception a permis de mettre en pratique l'équilibre du mouvement des terres avec un réemploi complet des matériaux extraits pour les remblais créés : on limite l'évacuation des matériaux et le recours à des terres extérieures au chantier, en réduisant par la même occasion les rotations de poids-lourds.

Toutes ces mesures spécifiques seront encore affinées sur la base des dernières investigations (faune et flore en cours). Elles seront détaillées dans les études techniques plus poussées qui suivront cette concertation publique. Lors de l'enquête publique pour déclaration d'utilité publique, la CDC présentera au public plus en détail toutes ces dispositions.

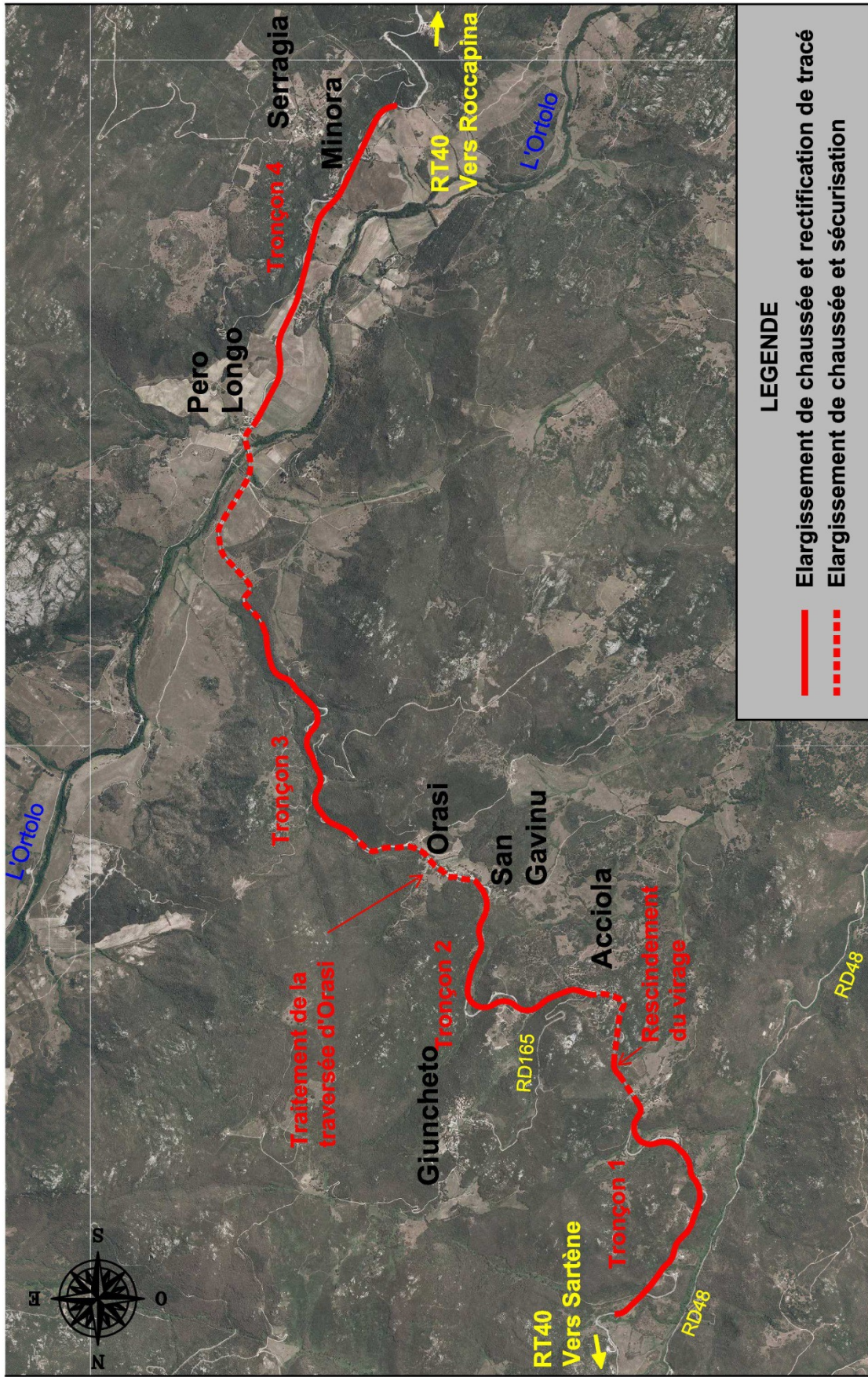
8) LE FINANCEMENT DE L'OPERATION :

Le coût des travaux est estimé à 30 M€ TTC (valeur 2017).

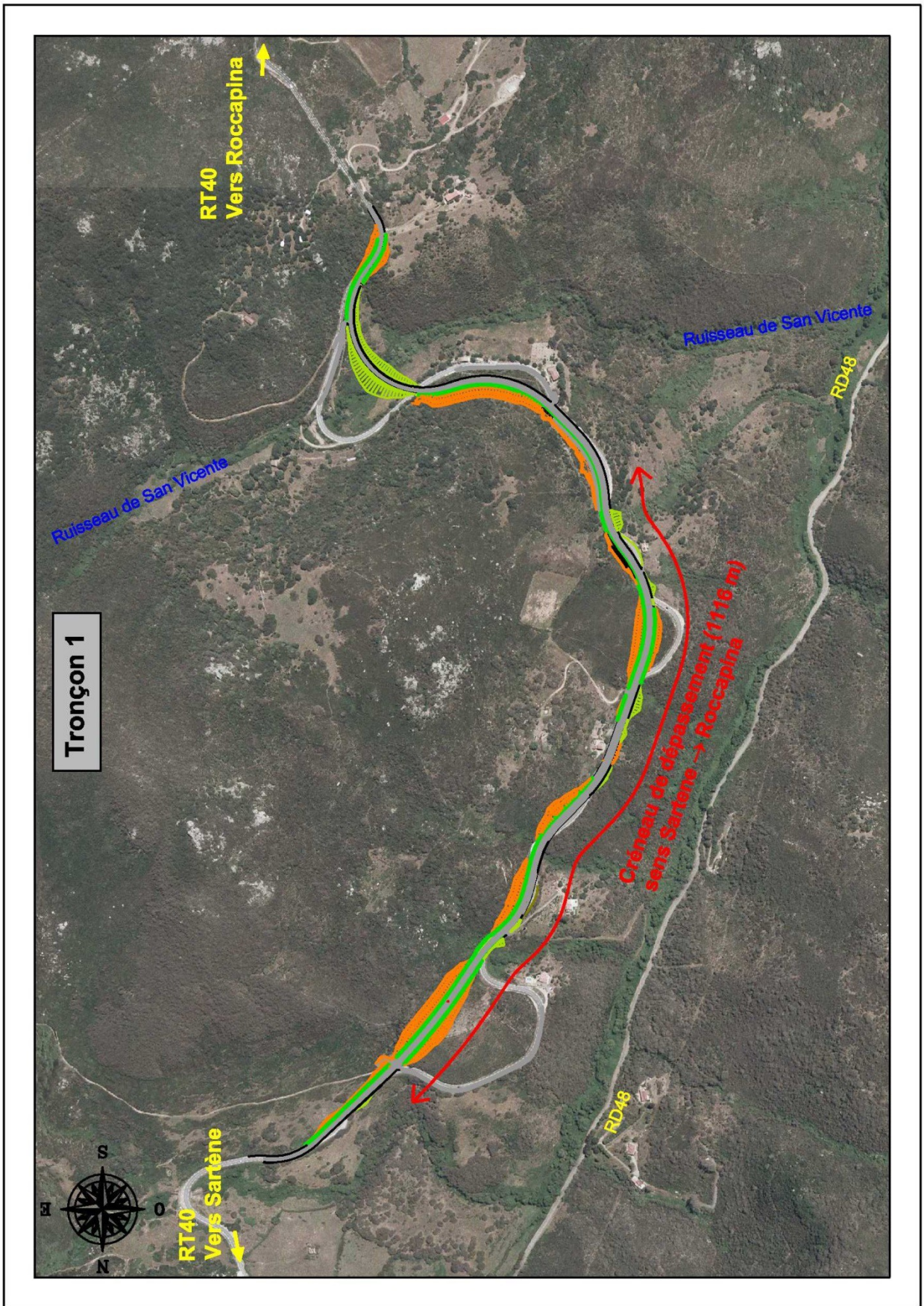
Ce montant ne tient pas compte des frais d'acquisitions foncières.

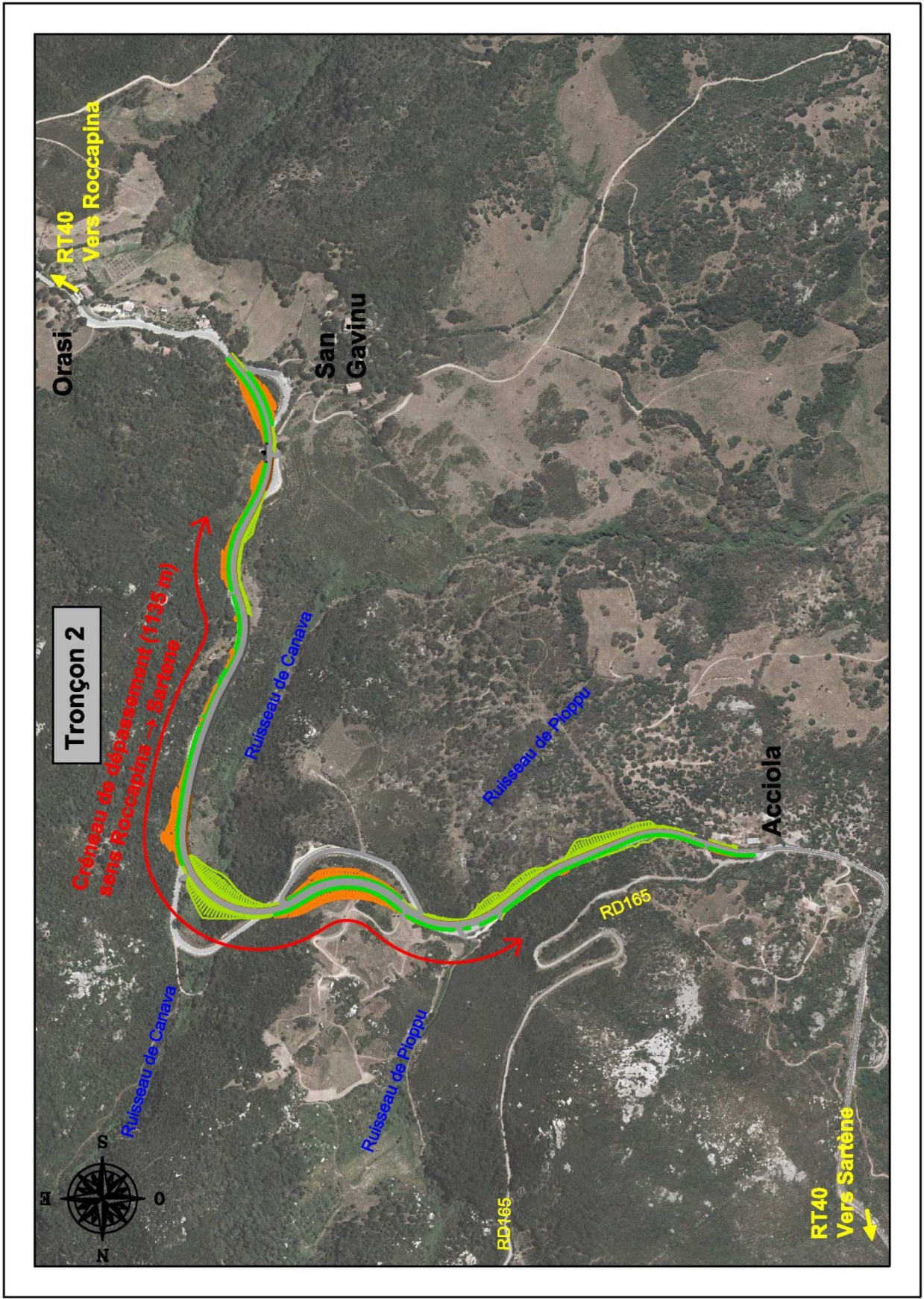
Le financement du projet est assuré par la Collectivité de Corse à 100 %.

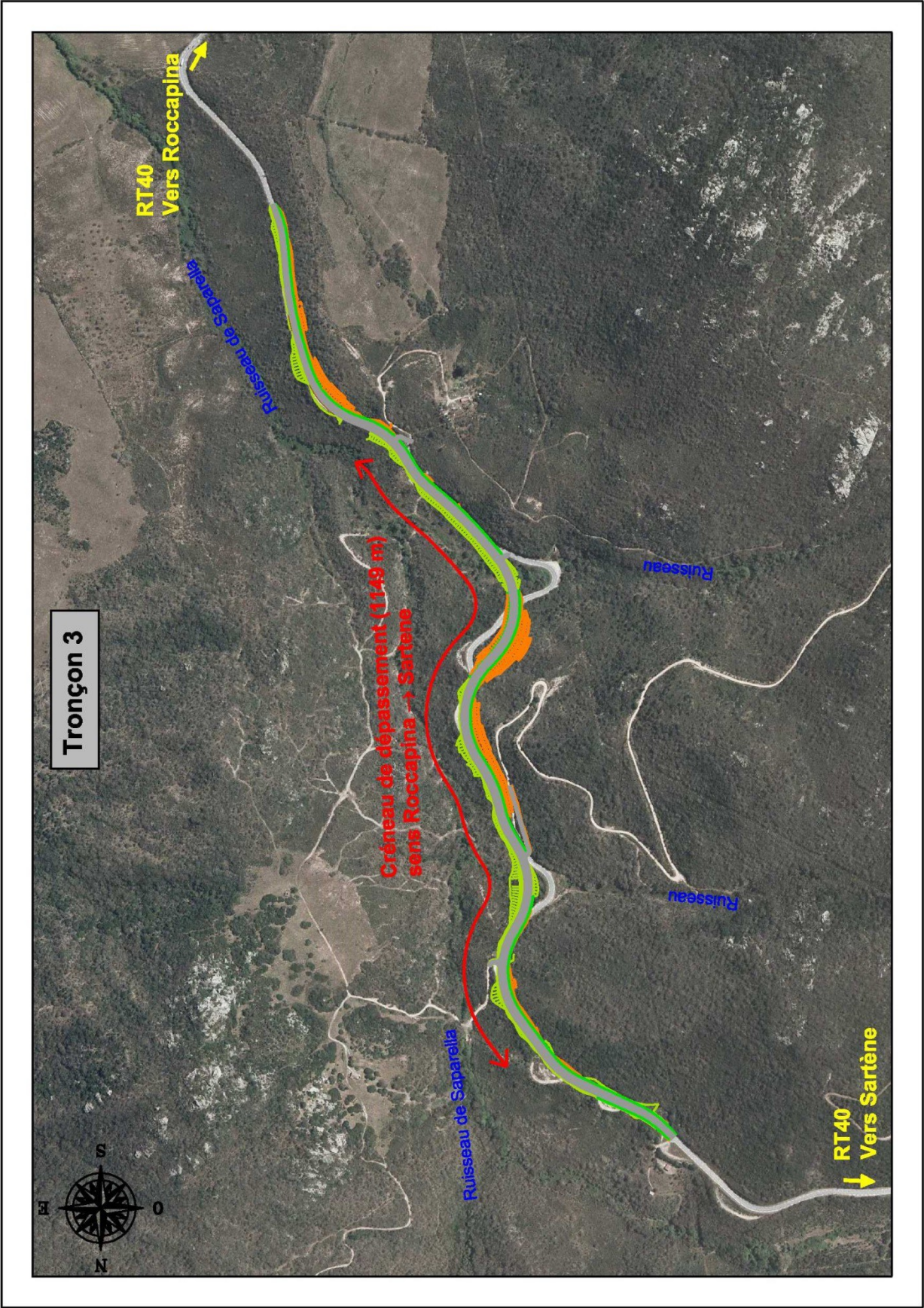
PLAN SYNOPTIQUE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN 196 ENTRE
SARTE ET ROCCAPINA

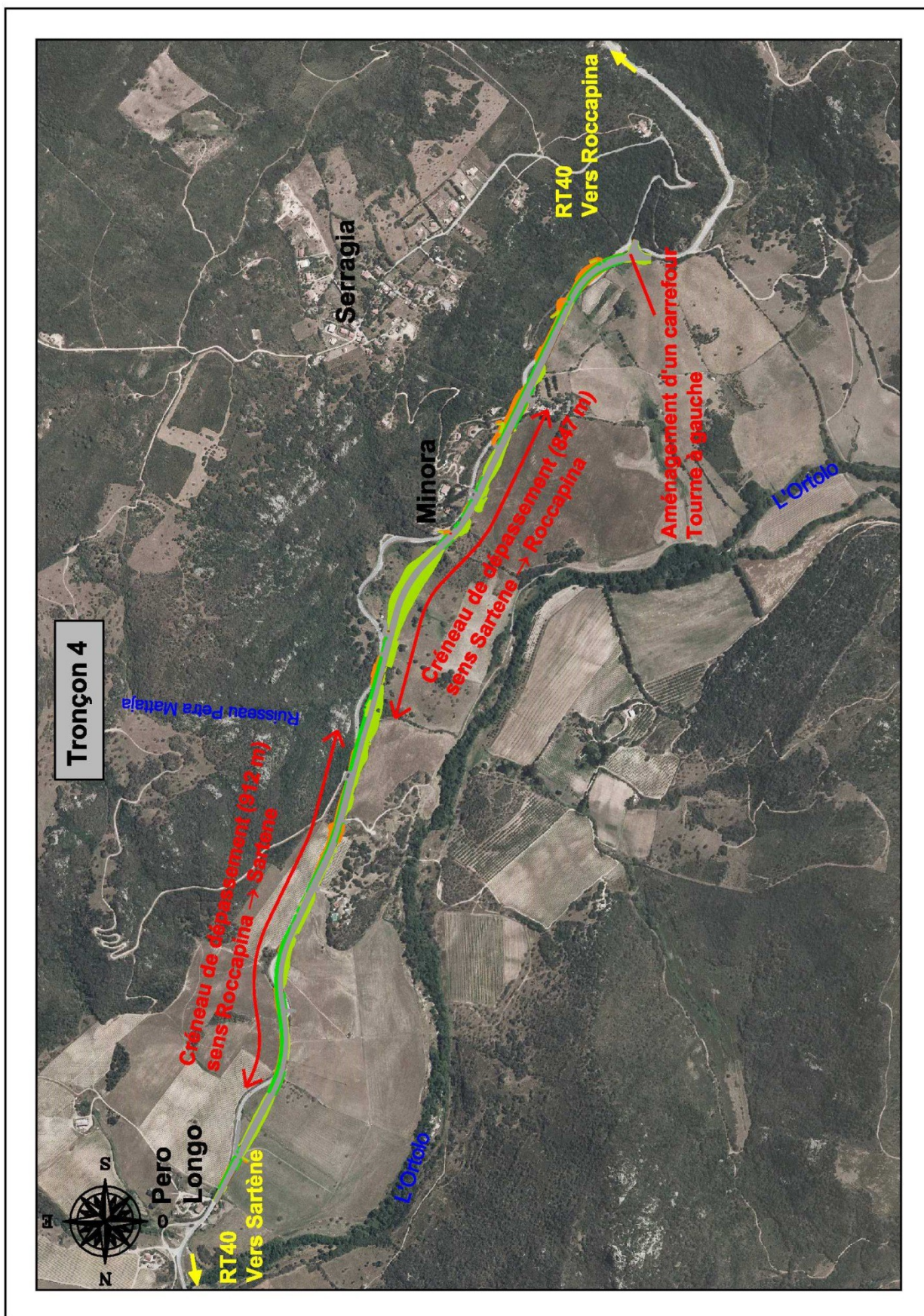


ZOOM SUR LES CRENEAUX DE DEPASSEMENT









9) LES PROCHAINES ETAPES DU PROJET :

Les questions et avis exprimés lors de la concertation publique seront analysés et synthétisés dans le bilan de la concertation.

Ce bilan sera ensuite approuvé par l'Assemblée de Corse et mis librement à disposition de tous sur le site internet www.corse.fr .

En prenant en compte les conclusions et les attentes issues de la concertation, la CdC réalisera ensuite l'ensemble des études techniques visant l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) et toutes les autres autorisations réglementaires indispensables au vu des contraintes environnementales du site (Autorisation au titre de la Loi sur l'eau, Dossier CNPN...). L'enquête publique conjointe en vue de l'obtention de la DUP permettra d'associer de nouveau le public. Ce sera donc également une des phases privilégiées durant laquelle chacun pourra s'exprimer.

Le dossier de DUP présentera le projet de façon beaucoup plus précise, notamment sur les aspects de conception géométrique, la valorisation paysagère et les mesures associées au monde agricole et au milieu naturel.

Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, les études techniques seront achevées en vue de la consultation des entreprises de travaux.

Les travaux s'étaleront sur plusieurs années, avec la mise en service successive des créneaux de dépassement et des sections requalifiées.



10) ORGANISATION DE LA PROCEDURE DE CONCERTATION :

Il est donc proposé de présenter le projet d'aménagement des créneaux de dépassement entre Sartè et Roccapina, lors de la procédure de concertation obligatoire prévue aux articles L. 103-2 du Code de l'Urbanisme et L. 122-1 du code de l'environnement.

Les modalités de cette concertation seraient les suivantes :

- transmission du dossier de présentation aux communes de Sartè et de Ghjunchetu, ainsi qu'à la CAPA,
- présentation du projet au public au travers d'une exposition à la mairie de Sartè et de Ghjunchetu, pendant trois semaines aux heures d'ouverture habituelles,
- mise en place d'une permanence assurée pendant une demi-journée chaque semaine par un représentant de la Collectivité de Corse en vue de renseigner le public,

- publication d'une annonce par voie de presse de la tenue de l'exposition et des demi-journées d'information,
- mise à disposition du public de registres d'observations pendant trois semaines à compter du 1^{er} jour de l'exposition,
- consultation des deux municipalités après achèvement de la consultation du public en mairie,
- à l'issue de l'ensemble de ces opérations, approbation du bilan de la concertation par l'Assemblée de Corse.

En conclusion, je vous propose de m'autoriser à lancer la procédure de concertation préalable obligatoire prévue aux articles L. 103-2 du Code de l'Urbanisme et de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, selon les modalités décrites dans le présent rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.