

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2019

REUNION DES 28 ET 29 MARS 2019

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

**APPROBATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
RELATIVE A LA DEVIATION DE SANTA-LUCIA-DI-
PORTIVECHJU**

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

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le bilan de concertation publique (organisée conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 du Code de l'urbanisme) relatif au projet d'aménagement de la déviation de Santa Lucia di Portivechju.

CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

La RT 10, liaison entre le sud de Bastia et Bunifaziu représente un axe structurant du réseau routier corse. Cependant compte tenu de l'augmentation constante du trafic et de l'urbanisation croissante, cette route cumule différents types de trafics pas toujours compatibles les uns avec les autres.

L'agglomération de Santa Lucia di Portivechju, située sur la commune de Zonza en Corse-du-Sud, bénéficie depuis plusieurs années de l'essor du tourisme dans la région. Située entre mer et montagne, elle constitue un carrefour important entre les diverses activités proposées aux estivants. Par ailleurs, l'essor économique du secteur a également contribué à l'urbanisation de la commune.

Cette intensification de l'urbanisation a eu pour conséquence une augmentation du trafic de desserte locale alors que le trafic de transit continuait d'augmenter.

L'opération consiste à aménager une voie nouvelle d'une longueur d'environ 4,2 km contournant l'agglomération. Elle prendra son origine au carrefour d'accès à la déchetterie au nord, pour se terminer à la sortie sud de l'agglomération de Santa Lucia di Portivechju, à la limite de commune de Lecci.

Parallèlement à la création de cette voie, la route territoriale existante, en traversée de l'agglomération de Santa Lucia di Portivechju, sera requalifiée et aménagée en boulevard urbain.

Cette portion de route territoriale sera alors déclassée en voirie communale.

RAPPEL DES MODALITES DE CONCERTATION REALISEES

Le projet de déviation de Santa Lucia di Portivechju a fait l'objet d'une première phase de concertation publique du 13 novembre au 8 décembre 2014, au sein des mairies de Zonza et Lecci, communes concernées par le projet.

Dans ce cadre, deux fuseaux d'études ont été présentés (cf. figure page suivante) :

- un fuseau bleu (variante sud),

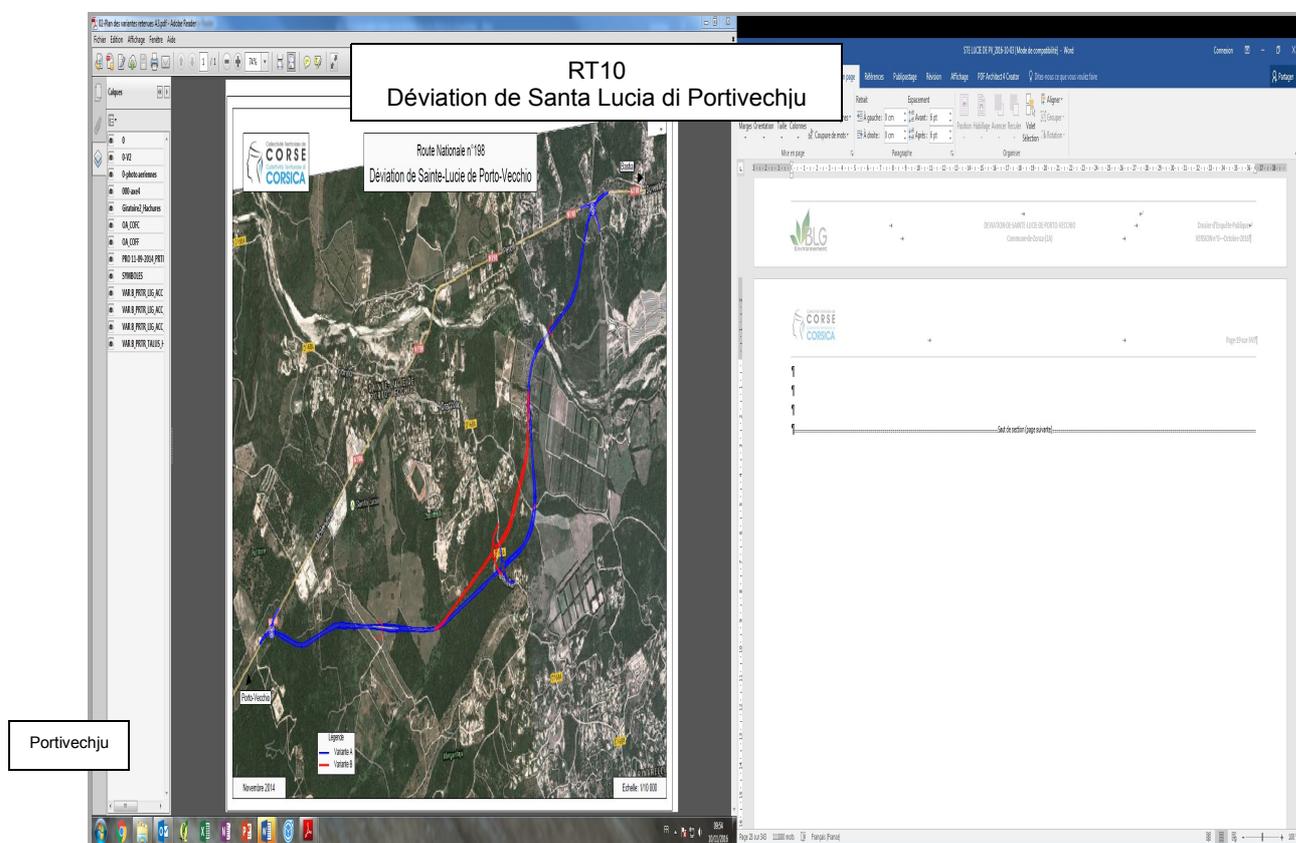
- un fuseau rouge (variante nord).

Durant ces 16 jours, deux personnes se sont manifestées sur la commune de Lecci et ont déposé un avis et une quarantaine de personnes se sont exprimée sur la commune de Zonza.

Lors de cette concertation publique plusieurs thèmes ont régulièrement été abordés :

- la modification du tracé au niveau des exploitations agricoles afin d'éviter l'émiettement des parcelles,
- le déplacement du giratoire sur la RD 168a,
- la création d'un giratoire sur la route de la Testa,
- la modification du tracé partie sud afin de moins impacter les terrains,
- la création d'un point d'échange pour permettre la desserte de projets commerciaux,
- les nuisances sonores dues au nouveau trafic.

Une majorité d'avis s'est portée sur la variante bleue (fuseau sud).



Tracés d'études présentés lors de la concertation publique de 2014

SUITES DONNÉES À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Suite à la concertation publique, les études techniques plus fines ont été engagées sur le fuseau bleu (variante sud) afin :

- de prendre en compte les observations émises lors de la 1^{ère} phase de concertation
- de prendre en compte les enjeux environnementaux présents sur la zone d'étude.

A cet effet, plusieurs études spécifiques ont été engagées notamment :

- des expertises écologiques,
- des études hydrauliques,
- une étude paysagère,
- une étude acoustique,
- une étude air et santé.

Sur la base des conclusions de différentes études engagées, le projet technique a été optimisé pour :

- prendre en compte les observations émises lors de la 1^{ère} phase de concertation lorsque cela était techniquement possible,
- réduire les incidences du projet sur l'environnement, notamment en termes de biodiversité, d'activités agricoles,
- réduire les nuisances induites pour les populations riveraines,
- mieux prendre en compte le risque d'inondation et réduire les effets du projet sur les modalités d'écoulement des eaux en période de pluie,
- préserver la fonctionnalité des unités agricoles,
- s'intégrer au mieux dans l'environnement paysager.

DEMARCHE ERC « EVITER, REDUIRE, COMPENSER » DE LA CdC

La démarche mise en place par l'ex. Collectivité Territoriale de Corse et ses bureaux d'études s'inscrit dans la philosophie de la doctrine ERC « Eviter, Réduire, Compenser » établie par le Ministère de l'Environnement.

Dans le cadre de la démarche ERC, la prise en compte des enjeux environnementaux fait partie intégrante des données de conception des projets, au même titre que les autres éléments techniques, financiers et fonciers.

L'intégration des problématiques environnementales dès la phase conception s'attache à éviter les impacts sur l'environnement. Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts, et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction.

La démarche « Éviter, Réduire, Compenser » concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement, et notamment les milieux naturels. Elle s'applique de manière proportionnée aux enjeux à tous type de projet dans le cadre des procédures administratives de leur autorisation (étude d'impact, dossier « Loi sur l'Eau », évaluation des incidences sur Natura 2000...).

Elle s'inscrit dans une démarche itérative de développement durable qui intègre trois dimensions : environnementale, sociale et économique. Elle vise principalement à assurer une meilleure prise en compte de l'environnement dans les décisions.

Elle doit permettre de conserver globalement la qualité environnementale des milieux et si possible, obtenir un gain net, en particulier sur les milieux dégradés, compte tenu de leur sensibilité et des objectifs généraux d'atteinte du bon état des milieux.

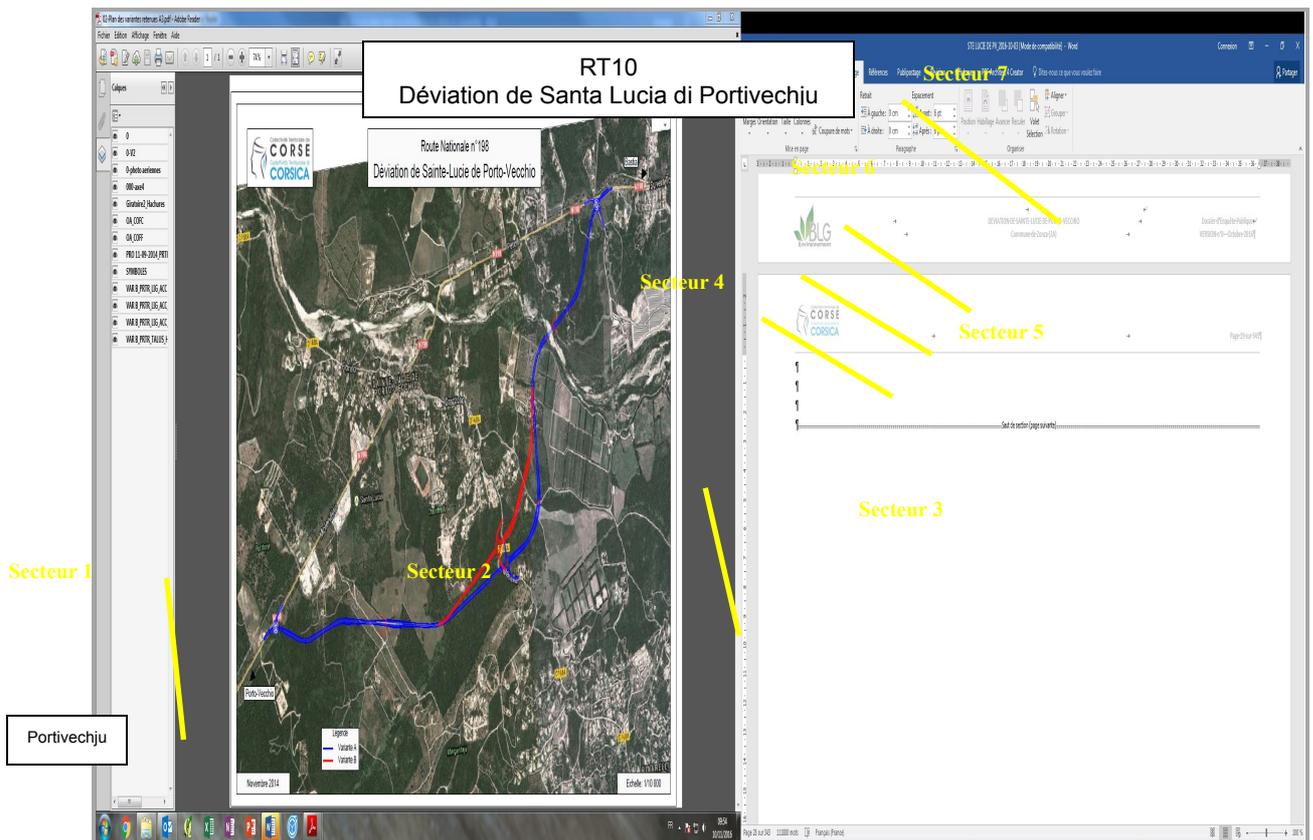
La notion de qualité environnementale et sa qualification de bonne ou de dégradée font l'objet de définitions propres à chaque politique sectorielle (état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces de la faune et de la flore sauvage, bon état écologique et chimique des masses d'eau, bonne fonctionnalité des continuités écologiques ...).

Dans le cadre du projet de la déviation de la RT 10 à Santa Lucia di Portivechju, la mise en place de la doctrine a été réalisée en :

- améliorant, avant la conception du projet, les éléments de connaissance du patrimoine naturel aux abords de la future déviation,
- favorisant les solutions techniques présentant un impact moindre sur l'environnement. Pour ce faire, le projet technique a été réalisé en intégrant au fil de l'eau les résultats intermédiaires des études spécifiques, notamment l'expertise faune / flore,
- donnant la priorité aux mesures d'évitement, puis aux mesures de réduction,
- assurant la complémentarité et la cohérence des mesures environnementales prises au titre des procédures « étude d'impact », « Natura 2000 », demande de dérogation auprès du Comité National de Protection de la Nature (CNP) et « Loi sur l'Eau »,
- analysant la faisabilité des mesures d'évitement et de réduction envisagées au regard du contexte local, du retour d'expériences de l'ex Collectivité Territoriale de Corse, et des enjeux,
- identifiant et en caractérisant les impacts préalablement à la finalisation du projet technique,
- définissant, lorsque cela s'avère nécessaire, des mesures compensatoires faisables et efficaces,
- définissant les moyens nécessaires à la pérennisation des mesures de réduction et de compensations et en définissant les modalités de mises en œuvre et de suivi de l'efficacité des mesures proposées.

PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LA CONCEPTION DU PROJET

Les paragraphes suivants présentent par secteur d'étude, la prise en compte des enjeux environnementaux (au sens large du terme) justifiant le choix de la solution retenue.



Secteur 1 :

Le secteur 1 correspond au point de raccordement de la déviation sur la RT 10.

Dans le cadre de la démarche itérative, le carrefour giratoire a été déplacé vers l'ouest afin de réduire l'impact du projet sur la zone humide et préserver une superficie suffisante pour maintenir sa fonctionnalité sur le long terme.

Le déplacement du giratoire vers l'ouest induit en contrepartie la nécessité de rétablir l'accès au terrain de Ball Trapp. Le carrefour giratoire a été positionné de manière à ne pas impacter les Espaces Boisés Classés présents sur la commune de Lecci.

Secteur 2 :

Au niveau du secteur 2, la future voie traverse des espaces naturels sensibles présentant de forts enjeux écologiques :

- Habitat de la Tortue Hermann et forte densité de population de cette dernière sur la moitié ouest du secteur 2,
- Présence d'une zone humide dans le vallon à l'ouest de la RD168a.

Plusieurs solutions ont été envisagées afin de permettre le maintien de la zone humide et préserver au mieux la fonctionnalité des territoires à Tortue Hermann ainsi que les continuités écologiques.

Les possibilités de mise en place de mesures correctives (rétablissements des écoulements hydrauliques et rétablissements des cheminements faune / flore) ont été définies en croisant les contraintes hydrauliques et écologiques, avec, lorsque cela s'avère possible, une mutualisation des ouvrages. De même, les

aménagements paysagers proposés ont été adaptés de manière à permettre une meilleure intégration écologique des ouvrages (création de guides pour la faune par exemple).

Ainsi, le tracé a progressivement été remonté vers le nord afin de préserver les îlots boisés jouant un rôle important sur le plan écologique.

Sur la partie ouest du secteur, le tracé a également été décalé vers le nord pour éviter le fond de vallon (préservation de la zone humide, réduction des contraintes hydrauliques, préservation du réseau de transfert des eaux usées).

Secteur 3 :

Au niveau du secteur 3, le tracé initial a été positionné de manière à se tenir à l'écart des constructions existantes.

Les études réalisées ont montré que ce tracé pouvait avoir des impacts forts sur le plan écologique et hydraulique.

Afin de réduire ces impacts, le tracé a été décalé vers le nord-ouest, et s'inscrit entre les constructions existantes.

Les études acoustiques ont également mis en évidence la nécessité de prévoir des protections acoustiques afin de réduire les émissions sonores à la source. La pertinence de ce merlon sur le plan écologique et hydraulique a également été analysée.

Secteur 4 :

Sur ce secteur, le tracé a été défini de manière à préserver les unités agricoles.

Secteur 5 :

Le secteur 5 correspond au franchissement du Cavu.

Suite aux diagnostics écologiques, il est apparu que le Cavu présente des enjeux piscicoles au droit du franchissement. Par ailleurs, il se caractérise par un transport solide de matériaux importants, avec charriage de blocs.

Afin d'éviter :

- le risque de formation d'embâcles en cas de crue importante,
- la réalisation de travaux dans le lit mineur du cours d'eau (mise en place d'une piste chantier, construction d'ouvrage, ...),

Il a été retenu la réalisation d'un ouvrage ne nécessitant pas la mise en œuvre de piles dans le lit mineur du cours d'eau. A ce jour deux solutions techniques sont envisagées : la réalisation d'un ouvrage à 3 travées ou la réalisation d'un pont de type Bow-string. Dans les deux cas, les travaux pourront être réalisés depuis les berges et ne nécessiteront pas d'intervention dans le lit mineur du cours d'eau.

Secteur 6 :

Le secteur 6 correspond à la section de raccordement entre le franchissement du Cavu (point fixe) et le carrefour giratoire de raccordement à la RT 10 (point fixe). Le relief étant relativement contraint, cette section n'a pas fait l'objet de variante (contraintes techniques).

Secteur 7 :

Le secteur 7 correspond au point de raccordement de la déviation sur la RT 10. Le carrefour giratoire à créer vise à mieux structurer les flux tournants sur ce secteur, notamment l'accès à la déchetterie.

Le giratoire s'inscrit au niveau d'un secteur présentant des enjeux écologiques forts en raison de la présence d'une zone humide.

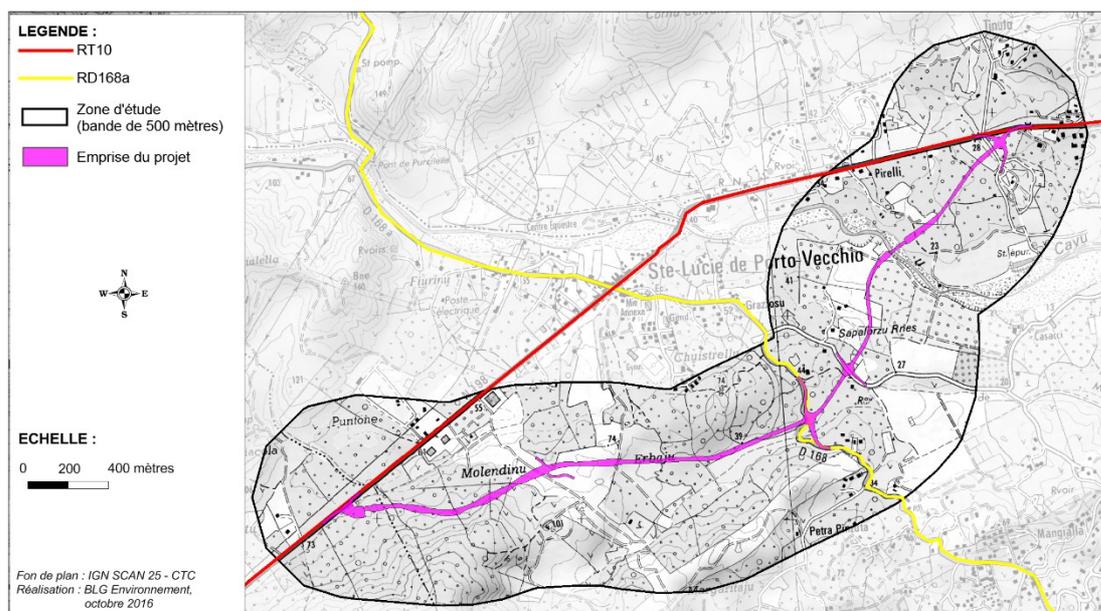
Dans le cadre des études, le carrefour giratoire a été décalé vers l'ouest, permettant de réduire l'impact du projet (carrefour et bassins pluviaux) sur la zone humide. Toutefois un évitement total n'a pas été possible, nécessitant la mise en œuvre de mesures compensatoires.

PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

Les caractéristiques géométriques de la voie nouvelle seront les suivantes :

- Longueur d'aménagement de 4,2 km,
- Rayons mini en plan de 240 m (catégorie de route R80),
- Chaussée à 2x1 voie d'une largeur de 7,00 m, accotements bilatéraux de 2,00 m,
- Deux créneaux de dépassement (un dans chaque sens) d'une longueur de 1 000 m,
- Ouvrage d'art d'une longueur d'une centaine de mètres pour le franchissement du Cavu,
- Rétablissement des voies de communication existantes par la création de deux carrefours giratoires (RD168a et route de Testa) et d'un passage dénivelé (piste DFCI),
- Réalisation de deux carrefours giratoires aux extrémités de la déviation (rayon 25 m),

Le tracé retenu est présenté sur la figure ci-dessous.



PRINCIPALES MESURES ENVISAGÉES DANS LE CADRE DU PROJET

Le tableau suivant présente les principales mesures d'évitement et de réduction envisagées dans le cadre du projet.

Objectifs de préservation	Principe des mesures proposées
<p><u>Climat :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Réduire les émissions de GES 	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser les sources d'approvisionnement locales en matériaux de construction.
<p><u>Ressources minérales :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Réduire les besoins en matériaux. Valoriser les matériaux de déblais excédentaires. Ne pas induire de dégradation du milieu naturel par apport de matériaux impropres. 	<ul style="list-style-type: none"> Optimisation du tracé de la future voie pour se rapprocher de l'équilibre déblais / remblais. Favoriser le réemploi des matériaux de déblais pour la confection des remblais. Evacuation des matériaux excédentaires au fil de l'eau – pas de mise en stock provisoire des matériaux.
<p><u>Ressources en eau et milieux aquatiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines. Préserver la fonctionnalité des cours d'eau. Préserver les milieux aquatiques et connexes présentant des enjeux. 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des eaux pluviales en phase chantier et en phase exploitation. Rétablissement des écoulements hydrauliques interceptés par la future voie. Mesures d'évitement en faveur du Cavu.

Objectifs de préservation	Principe des mesures proposées
<p><u>Milieux naturels :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Éviter les espèces protégées (flore notamment). • Limiter l'emprise du projet sur les habitats favorables aux espèces protégées. • Préserver les axes de déplacements de la grande et de la petite faune. • Préserver les milieux aquatiques et les milieux connexes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte des enjeux écologiques dans la définition du projet. • Mise en œuvre de la démarche ERC. • Mise en œuvre de rétablissement des continuités écologiques (passages faune). • Aménagements paysagers adaptés pour renforcer l'effet des mesures d'évitement et de réduction au profit de la faune. • Suivi environnemental en phase chantier.
<p><u>Paysage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Préserver le grand paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte des spécificités paysagères dans la définition du projet et de son habillage.
<p><u>Patrimoine bâti :</u></p>	<p><i>Sans objet en l'absence de patrimoine impacté par le projet.</i></p>
<p><u>Agriculture :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Préserver les accès aux parcelles agricoles. • Limiter l'impact sur les terres agricoles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte des unités foncières agricoles dans la définition du projet. • Préservation des points d'eau utilisés pour l'alimentation du bétail. • Mise en place de mesures d'évitement en phase conception (secteur de l'orangerie notamment). • Mise en place de mesures d'évitement en phase travaux (gestion des matériaux de déblais excédentaires). • Mise en œuvre de mesures de réduction (rétablissement des cheminements agricoles notamment).
<p><u>Cadre de vie et sécurité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la sécurité des tiers aux abords des voies (accès directs, cheminements piétons, points de collecte des déchets, transport scolaire ...). • Ne pas dégrader le cadre de vie des riverains. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prise en compte de la fonctionnalité du territoire dans la définition du projet, notamment des flux et des itinéraires. • Mise en place de mesure de réduction des émissions sonores à la source (merlon acoustique).
<p><u>Activités économiques et touristiques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Proposer des aménagements qualitatifs, cohérents avec la vocation touristique du secteur. • Proposer des aménagements compatibles avec les flux PL et hors gabarit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé retenu permettant une bonne desserte de la façade littorale (zone touristique) tout en permettant un désengorgement du centre urbain de Santa Lucia di Portivechju. • Caractéristiques de la voie compatible avec les flux de transit.

L'ensemble des impacts, notamment sur les milieux naturels ne pouvant être supprimés, il est également prévu la mise en place de mesures compensatoires.

Celles-ci sont en cours de définition et de validation auprès des services d'Etat.

COÛT DE L'OPERATION

Section courante	18 000 000 €
Ouvrage sur le Cavu	4 000 000 €
Giratoires de raccordement à la RT 10	3 000 000 €
TOTAL HT.	25 000 000
TOTAL TTC	27 500 000 €

Poste Travaux : 27 500 000 € TTC,

Poste Acquisitions Foncières : 1 500 000 € TTC

Poste Etudes : 1 000 000 € TTC

**Coût total de l'opération de Déviation de
Santa Lucia di Portivechju : 30 000 000 € TTC**

CONCERTATION PUBLIQUE

Conformément aux dispositions des articles L. 103-2 et R. 103-1 du Code de l'Urbanisme, une procédure de concertation préalable a été mise en place. Elle s'est déroulée du 18 septembre au 6 octobre 2017 dans les communes de Lecci et Zona.

Un registre a été ouvert dans chaque mairie concernée par le projet, afin de recueillir en amont de l'enquête publique les remarques et interrogations des administrés des communes de Lecci et de Zona.

Concernant le registre de la commune de Lecci, 12 observations y ont été apposées. Il est à noter que de certaines observations mentionnées ont été complétées ou confirmées par des courriers.

- **L1 Courrier de Mme Marie-Thérèse ROUGIER** : s'inquiète des nuisances environnementales provoquées par le nouveau tracé et propose d'utiliser les chemins secondaires pour dévier le flux de circulation.

- **L2 Observations de M. Jacques ROCCA-SERRA et Noël MUZY du 18 septembre 2017** : pas d'observation mis à part l'inquiétude sur le bruit.

- **L3 Observations de M. Jean GUEYRAUD (parcelle B625) des 18 septembre 2017 et 28 septembre 2017** : souhaite remettre le rond-point d'extrémité sud sur la commune de Zona pour ne pas impacter son terrain en précisant que celui-ci abrite des espèces protégées. Il indique également que les accès aux parcelles agricoles seront impactés et que les bouchons se retrouveront devant son commerce. Il réfute l'argument sécuritaire indiquant que depuis 20 ans il n'a pas vu un accident à cet endroit et propose d'utiliser l'ancien tracé de la voie ferrée pour relier la RD allant à Conca.

- **L4 Observations de Mme Marie-Thérèse GUEYRAUD du 28 septembre 2017** :

notifie son désaccord sur l'implantation du rond-point nord qui impactera sa parcelle A106. Elle indique que l'implantation de celui-ci a été modifiée depuis la concertation de 2014.

- **L5 Observations anonymes du 5 septembre 2017 (erreur de date)** : indique que les éléments fournis sont insuffisants pour permettre au public de se faire une idée du caractère d'utilité publique, notamment de juger de la sensibilité écologique et hydraulique. Il remet en question l'utilité de la déviation et le coût engendré pour un problème uniquement saisonnier. Il rappelle que le PADDUC accorde la priorité aux transports ferroviaires et demande à ce qu'il soit remplacé par un aménagement sur place. Selon lui, l'urbanisation va se reproduire de manière anarchique le long de la déviation reproduisant le même problème source de la congestion actuelle. Il propose de supprimer le feu ou de modifier la temporisation et de dévier le trafic de transit vers la RD « côtière » entre Pinarellu et Saint Cyprien depuis Marina di Fiori et de favoriser les transports collectifs.

- **L6 Courrier de M. Jacques MARCHI adjoint au maire de Lecci du 4 octobre 2017** : émet un avis favorable sous réserve que les droits des propriétaires concernés par l'implantation du carrefour giratoire à la limite de Lecci soient respectés et que les accès aux parcelles agricoles et au ball-trap soient maintenus.

- **L7 Courrier de Mme Suzanne LAURENT (parcelles G652/G653) déposé le 6 octobre 2017** : indique que le positionnement du tracé détruira la haie en limite de sa parcelle et l'obligera à arracher des plants d'agrumes pour la replanter induisant une perte d'exploitation sur le long terme. Elle propose de décaler le tracé d'une dizaine de mètres vers l'ouest.

- **L8 Observations de Mme Martine FRESI (parcelle G498) du 6 octobre 2017** : est opposé, en son nom, celui de son frère et de sa sœur, à la proposition d'ilots compensatoires au lieu-dit Erbajo car elle attend depuis des années que son terrain soit constructible.

- **L9 Observations de M. Marc IMBERT (6 octobre 2017)** : gérant du domaine de Torraccia, il est opposé au projet en indiquant que :

- La fluidification du trafic à Santa Lucia di Portivechju déplacera le problème de bouchon à Lecci mais également jusqu'à Portivechju où la capacité à absorber le trafic est insuffisante.

- Le problème d'embouteillage au feu de Santa Lucia di Portivechju provient du flux Conca / Pinarello.

- Le projet créera une fracture dans un secteur où l'agriculture pourrait se développer.

- Le bruit généré par l'infrastructure nouvelle.

Il a constaté cette année une amélioration du trafic dû à l'augmentation du trafic maritime de Portivechju et suggère de l'augmenter encore.

- **L10 Observations de M. Anthony MUZY (6 octobre 2017)** : impacté par les ilots compensatoires sur les secteurs d'Ovu Santu, il n'est pas opposé au principe mais souhaite négocier pour réduire leur impact sur le secteur 1. Il serait prêt à proposer d'autres terrains en échange.

- **L11 Observations de M. Jean-Sébastien GIUDICELLI (6 octobre 2017)** : impacté

par la déviation et les ilots compensatoires, il indique que certains de ces terrains sont situés en zone constructible. Il demande à ce que les ilots compensatoires soient pris ailleurs.

- **L12 Observations de Mme Gwénaële BOUCHER (6 octobre 2017)** : impactée par les ilots compensatoires sur des terrains agricoles demande à être consultée et dédommée pour les mesures qui seront prises.

Concernant le registre de la commune de Zonza, déposé en mairie annexe de Santa Lucia di Portivechju, 13 observations y ont été apposées. Il est à noter que certaines observations mentionnées ont été confirmées par des courriers.

- **Z1 Courrier et dossier présentés par M. Vincent FEDI le 28 septembre 2017** : le courrier et le dossier précisent le projet de création d'un supermarché Super U sur la RT 10, 300 m au sud du carrefour avec la RD 168a.

Dans ce cadre un barreau de liaison est envisagé entre la RT 10 actuelle et la future déviation. Cela impliquerait la création d'un carrefour giratoire supplémentaire sur la déviation permettant :

- l'accès direct au supermarché depuis les plages
- le développement de l'urbanisation le long du barreau de liaison

Le dossier présente les plans d'implantation du supermarché et du barreau de liaison proposé.

- **Z2 Observations de M. Alphonse MUZY (28 septembre 2017)** : très favorable à la déviation.

- **Z3 Observations et courrier de Mme Denise GIUDICELLI (parcelles G 492, 493, 2060 à 2064) inscrits le 6 octobre 2017** : elle demande à ce le projet n'impacte pas le point d'eau naturel situé sur les parcelles G492 et G493 et qu'un passage soit créé sous la route pour que les bêtes présentes sur le pâturage puissent circuler de part et d'autre de la parcelle.

Elle souhaite que leurs parcelles soient desservies par une contre allée depuis le carrefour avec la route de Pinareddu (RD 168a) car l'accès se fait actuellement depuis Santa Lucia di Portivechju.

- **Z4 Observations de M. Daniel LAMY du 2 octobre 2017** : souhaite voir la déviation être réalisée au plus vite.

- **Z5 Observations de M. Jacky DOUTTEZ du 4 octobre 2017** : ne comprend pas pourquoi le tracé a été modifié par rapport à la première concertation et regrette de ne pas connaître la consistance des études ayant conduit à cette modification. Favorable à la déviation d'une manière générale mais indique que rien ne lui a été mentionné lors de son achat. Il s'interroge également sur la nécessité de deux ronds-points si proches l'un de l'autre (route de Pinarellu et route de la Testa).

- **Z6 Observations et courrier de M. Jean-Marie MIZERAZZI (parcelles G 643, 644, 645) inscrits le 6 octobre 2017** : Il indique que le projet ne correspond pas au résultat de la concertation de 2014 et que ce nouveau tracé ne semble pas permettre l'accès au tout à l'égout et à l'électricité déjà en place sur la partie sud de la parcelle

G645 et demande de prendre en compte leur demande pour viabiliser la partie nord (conformément à ce qui avait été dit).

Il demande des précisions sur les conditions de desserte des parcelles G643, G644 et la partie nord de la G645.

- **Z7 Observation des familles DE PERETTI - SARDINA - PINNA (parcelles H1544, 1545, 925, 632, 633) du 6 octobre 2017** : indiquent que le nouveau tracé s'éloigne de leurs habitations mais s'inquiètent de l'impact visuel mais surtout bruit. Ils demandent à ce que des mesures compensatoires soient mises en œuvre pour réduire ces impacts.

- **Z8 Observations de la famille MAESTRATI du 6 octobre 2017** : souhaite la tenue d'une réunion publique avec la commune et la CTC concernant les surfaces impactées au titre des mesures compensatoires.

- **Z9 Courrier du maire de Zonza déposé le 6 octobre 2017** : félicite les agents pour la tenue de l'enquête, indique que le tracé ne fait pas l'objet de remarque particulière et souhaite qu'il aboutisse au plus vite. Il demande cependant à ce qu'un nouveau carrefour giratoire soit implanté au sud de la RD168a pour créer un axe de liaison transversal avec l'actuelle RT10 permettant d'accéder plus directement au centre de Santa Lucia di Portivechju, aux commerces et favorisant l'urbanisation.

- **Z10 Courrier du maire de Zonza déposé le 6 octobre 2017** : s'oppose aux mesures compensatoires présentées et présentera des solutions alternatives plus en conformité avec le PLU en cours d'élaboration.

- **Z11 Courrier de M. Dominique BORE (parcelles G2012, 2013 et 2816) du 6 octobre 2017** : est surpris de la modification du tracé par rapport à la première concertation et s'oppose à ce nouveau tracé.

- **Z12 Courrier de Mme Michèle AULERY (parcelles G1963, 1957, 204 et 157) du 6 octobre 2017** : est en total désaccord avec le projet de mesures compensatoires sur la parcelle G1957 faisant l'objet d'un projet immobilier. Elle demande à ce qu'elle ne soit pas impactée. Elle précise par ailleurs être également touchée sur la parcelle G204, concernée par la déviation.

- **Z13 Dossier du collectif des habitants de Santa Lucia di Porti Vechju remis le 6 octobre 2017** : ne s'oppose pas au projet de déviation, regrette le manque d'informations et formule les observations suivantes :

- Réalisation d'un échangeur avec la RD 168a au lieu d'un carrefour giratoire pour ne pas perturber le trafic de transit avec l'axe Saint Lucie / Pinarellu.
- Comment sera géré l'aménagement de la traverse actuelle (desserte, mobilier, aménagement cyclables...) ? Prévoir un aménagement de type grand « rue de village » plutôt que « boulevard urbain ».
- Quels seront les impacts sur les parcelles touchées par la déviation (principes d'urbanisme, desserte,...) et par les mesures compensatoires. Le collectif souhaite que l'ex Collectivité Territoriale de Corse apporte des garanties claires quant au respect du calendrier pour obtenir les financements PEI et demande quelle est la solution alternative dans le cas contraire.

Le collectif souhaite un modus-operandi formel avec la collectivité afin de connaître régulièrement l'évolution du dossier.

Synthèse des observations

Le tableau ci-dessous regroupe les thèmes les plus abordés :

Modification du tracé par rapport à 2014 et manque d'informations	Impact des mesures compensatoires	Impact sur exploitation commerciale ou agricole	Impact environnemental et sonore	Proposition d'aménagement du tracé ou alternative	Favorable
L4, L5 Z5, Z6, Z11, Z13	L8, L10, L11 L12 Z8, Z10, Z12	L3, L7 Z3	L1, L2, L9 Z7	L1, L3, L5, L9 Z5, Z13	L6 Z2, Z4, Z9

A noter que la commune de Zonza et monsieur Vincent FEDI, souhaiteraient créer un barreau de liaison entre la déviation et la RT 10 actuelle (pièces Z1 et Z9) afin de desservir les commerces et le centre-ville ainsi que pour favoriser le développement l'urbanisation.

CONCLUSION

Lors de la concertation publique, une majorité d'administrés s'inquiète des conséquences environnementales (atteinte au milieu naturel, insertion paysagère, nuisances sonores) de la déviation et des mesures compensatoires (îlots compensatoires) qui l'accompagneront.

Il ressort également une certaine incompréhension sur le choix du tracé, contraire au bilan de la concertation de 2014, et un manque d'information sur les conditions qui ont conduit à cette modification.

Nous notons que certaines personnes proposent des solutions alternatives et que d'autres sont favorables au projet.

Ainsi, concernant les principales remarques, les réponses suivantes peuvent être apportées :

- **La modification de tracé suite à la concertation de 2014** : sur la base du tracé retenu en 2014, des études environnementales plus poussées ont été engagées. Ces études ont révélé un milieu naturel particulièrement sensible (faune, flore, zone inondable) et la nécessité d'ajuster certaines portions du tracé pour limiter les atteintes à l'environnement. Cette démarche s'inscrit dans la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser » établie par le Ministère de l'Environnement et permet de s'assurer des meilleures chances d'aboutissement du projet.

- **L'impact des mesures compensatoires** : afin de limiter les incidences sur les parcelles exploitables, une phase d'échange avec la commune va avoir lieu. Ces échanges permettront de confronter les enjeux environnementaux et la position des îlots compensatoires avec les contraintes urbanistiques et foncières en vue de

réduire, dans la mesure du possible, les impacts sur des parcelles constructibles en trouvant d'autres solutions. Ces solutions alternatives devront recevoir l'aval des services de la DREAL qui avaient émis un avis favorable sur les ilots retenus en première intention.

- **L'impact sur les exploitations commerciales et agricoles** : concernant les craintes relatives aux bouchons au niveau du carrefour giratoire sud, il est précisé que le trafic principal se fera sur un axe nord sud en ne sera pas de nature à provoquer des congestions à ce niveau. Concernant l'exploitation agricole de Mme Suzanne Laurent, le tracé a été modifié lors des phases d'études afin de réduire au maximum l'impact sur l'exploitation en se limitant à la frange ouest du terrain et sans morceler la parcelle.

Concernant les craintes de Mme Guidicelli (parcelles G492 et 493) relative à la présence d'un point d'eau et au cheminement des bêtes de part et d'autre de la parcelle, il est précisé que la possibilité de franchir la route sera étudiée.

- **L'impact environnemental et sonore** : les études environnementales menées depuis plusieurs mois ont permis de proposer une solution limitant le plus possible les atteintes au milieu naturel et proposant des mesures compensatoires pour les minimiser. Les études acoustiques ont permis de définir la position de dispositifs anti-bruit lorsque ceux-ci étaient nécessaires. Ces dispositifs pourront être étendus le cas échéant.

- **Proposition d'aménagement du tracé ou alternative** : concernant la demande de positionnement d'un carrefour giratoire entre le carrefour sud et le carrefour de la RD 168a, il est précisé que cette portion de voie comporte un créneau de dépassement et qu'il n'est pas prévu de rajouter un point d'échange à cet endroit. En vue de l'urbanisation future souhaitée par la commune, entre la déviation et la RT 10 actuelle, si celle-ci devait se faire, le passage dénivelé prévu au niveau du rétablissement de la piste agricole/DFCI pourrait être aménagement en échangeur.

Les propositions de tracé alternative en utilisant des voies communales ou départementales existantes ne permettraient pas de décongestionner le centre de Santa Lucia di Portivechju situé à la croisée du flux de transit nord/sud et est/ouest.

Enfin le carrefour de la TESTA fera l'objet d'une étude variante d'un passage inférieur lors de la phase avant-projet.

En conséquence, pour la poursuite des études, le fuseau proposé lors de la concertation est retenu.

Ainsi, je vous propose :

- **D'APPROUVER** le bilan de la concertation publique.
- **D'APPROUVER** le principe et les caractéristiques principales du projet d'aménagement de la déviation de Santa Lucia di Portivechju (communes de Lecci et Zonza), tels que décrits dans le rapport annexé à la présente délibération.
- **DE M'AUTORISER** à poursuivre les études et lancer les procédures

réglementaires en vue de la réalisation du projet, en sollicitant notamment auprès du Préfet de la Corse-du-Sud l'organisation d'une enquête publique unique :

- préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la déviation de Santa Lucia di Portivechju ;
 - préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées ;
 - parcellaire ;
 - préalable à l'autorisation environnementale unique intégrant l'ensemble des prescriptions relatives aux autorisations demandées au titre de la loi sur l'eau, du défrichement et de la dérogation à l'interdiction de destruction des espèces de faune et de flore protégées ;
- ainsi que la délivrance des décisions y afférentes.
- **DE M'AUTORISER** à acquérir les emprises nécessaires à la réalisation du projet, soit à l'amiable, au prix maximum fixé par France Domaine, soit judiciairement par le Juge de l'Expropriation.
 - **DE M'AUTORISER** à proposer le périmètre du fuseau d'étude et à demander aux communes de Lecci et Zonza l'inscription des emprises du projet en emplacement réservé.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.