

**COLLECTIVITE DE CORSE**

**RAPPORT  
N° 2025/O2/319**

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

**2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2025**

**REUNION DES 27 ET 28 NOVEMBRE 2025**

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

**ACCUNCIAMENTU DI U CRUCIAMENTU DI MIZANA TRÀ  
L'ANZIANA RT 20 È L'ANZIANA RD 1**

**AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE MIZANA ENTRE  
L'EX-RT 20 ET L'EX-RD 1**

**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

Le présent rapport vise à soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le projet d'aménagement du carrefour de Mizana entre l'ex-RT 20 et l'ex-RD 1 sur la commune de Sarrula è Carcupinu.

### **I - CONTEXTE ET ENJEUX**

Le territoire du Grand Aiacciu connaît depuis deux décennies une dynamique démographique, urbaine et économique particulièrement soutenue. Cette croissance s'est traduite par une forte pression sur les infrastructures de transport et sur les réseaux de mobilité du bassin de vie.

L'ex-Route Territoriale 20 (ex-RT 20), axe structurant reliant Aiacciu à Bastia, supporte aujourd'hui un trafic compris entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour, avec des phénomènes récurrents de congestion aux heures de pointe et un niveau d'accidentologie important.

Cette situation est renforcée par le développement d'importantes zones d'habitation, commerciales et d'activités économiques, ainsi que par la croissance des déplacements domicile-travail à destination d'Aiacciu.

Face à ces enjeux, et sans préjudice des décisions des autres collectivités, la Collectivité de Corse a engagé une stratégie d'aménagement globale de l'ex-RT 20, dont la mise à 2x2 voies sur une section de 6,2 km entre le giratoire de la Gravona et le carrefour de Mizana constitue l'un des volets majeurs.

Dans ce cadre, le projet d'aménagement du carrefour de Mizana représente une opération stratégique visant à réorganiser les échanges entre l'ex-RT 20 et l'ex-RD 1, à supprimer des points noirs de sécurité, et à structurer l'entrée nord de l'agglomération d'Aiacciu.

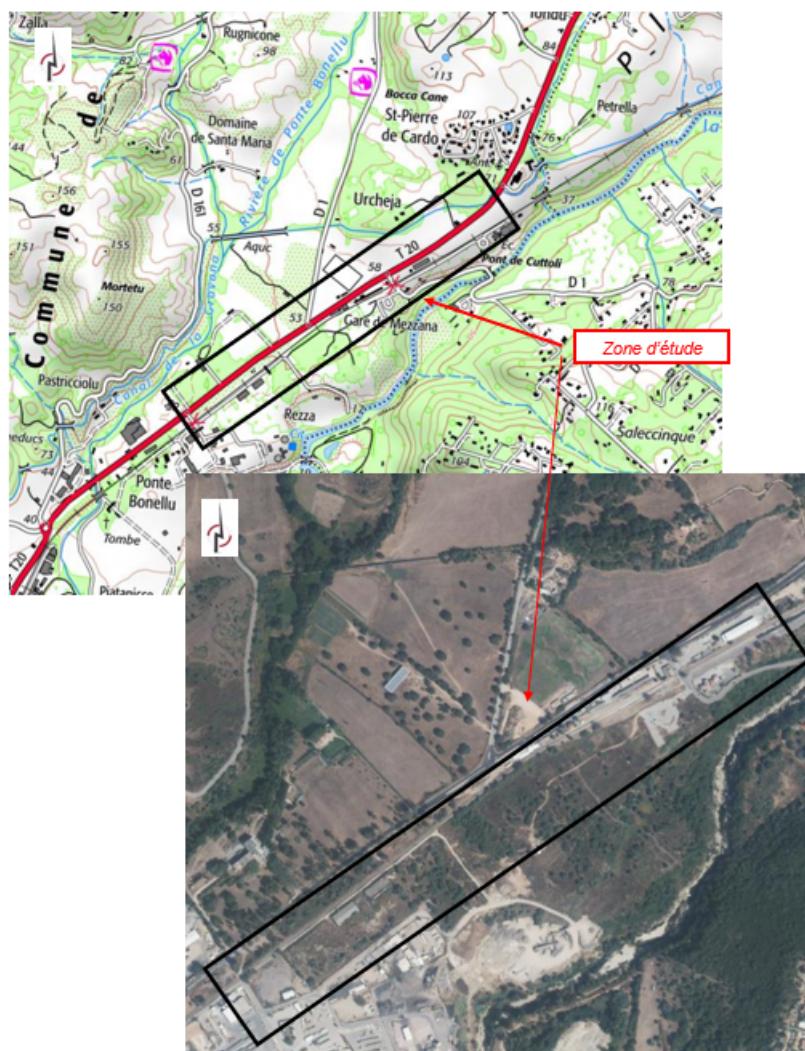
Le site concerné, situé à l'intersection de l'ex-RT 20 et de l'ex-RD 1 sur la commune de Sarrula è Carcupinu, se caractérise aujourd'hui par une organisation fonctionnelle insatisfaisante : coexistence de flux de transit et de desserte locale sur un même axe, présence d'un passage à niveau présentant un risque élevé d'accidents, accès directs non hiérarchisés, et absence d'aménagements dédiés aux mobilités actives. Ces dysfonctionnements nuisent à la sécurité des usagers, à la fluidité des déplacements et à la cohérence territoriale du secteur.

Le projet d'aménagement du carrefour s'inscrit également dans une perspective plus large d'aménagement durable et de transition écologique. Il vise à favoriser l'intermodalité en articulant le réseau routier avec la gare ferroviaire et le futur pôle d'échanges multimodal (PEM), à développer les mobilités actives par la création

d'itinéraires cyclables et piétons sécurisés, et à la requalification paysagère d'un secteur aujourd'hui dégradé, marqué par la présence de friches et d'aménagements hétérogènes.

En répondant simultanément à des enjeux de sécurité routière, de mobilité durable, de développement territorial et de valorisation paysagère, l'aménagement du carrefour de Mizana constitue une opération stratégique pour l'avenir du bassin ajaccien. Il participe directement à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, à la compétitivité économique du territoire et à l'atteinte des objectifs territoriaux de transition écologique.

Le plan de situation de la zone d'étude est présenté ci-après.



Plan de situation  
(Source : <https://www.geoportail.gouv.fr/carte>)

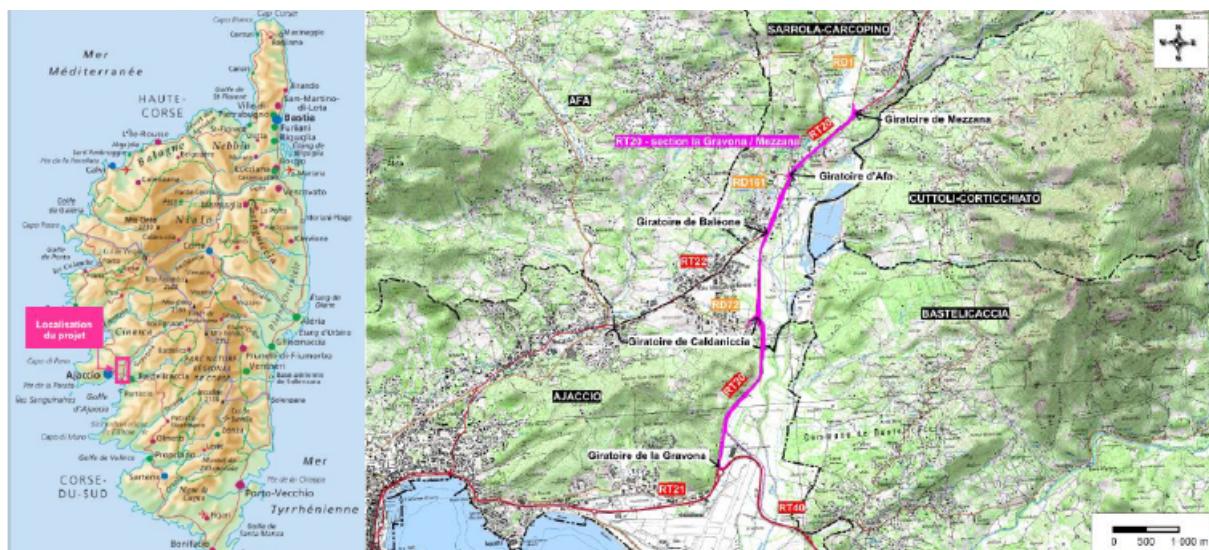


**Photographies de l'état actuel du site**

## **II - OBJET DE L'OPÉRATION**

Le projet d'aménagement du carrefour de Mizana, porté par la Collectivité de Corse, constitue une opération stratégique d'utilité publique visant à restructurer un nœud routier majeur au nord d'Ajacciu. Situé à la jonction stratégique entre l'ex-Route Territoriale 20 (ex-RT 20) - principal axe structurant reliant Ajacciu à l'intérieur de l'île - et l'ex-Route Départementale 1 (ex-RD 1) en direction de Cutuli è Curtichjatu et de Sarrula è Carcupinu, ce projet s'inscrit dans une démarche globale d'aménagement durable et cohérente du territoire.

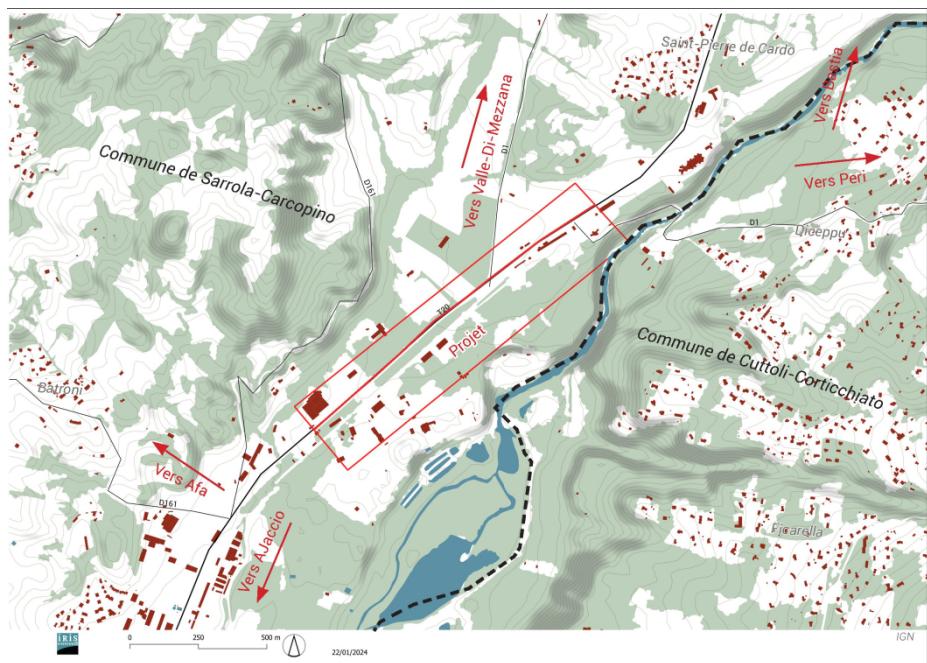
Il répond à la nécessité de moderniser les infrastructures routières dans un contexte de croissance démographique, d'intensification des échanges et d'évolution des besoins en mobilité, tout en s'articulant étroitement avec la mise à 2x2 voies de l'ex-RT 20.



**Carte de localisation de la portion de l'ex-RT 20 à requalifier**

Le projet spécifique d'aménagement du carrefour de Mizana, situé à la jonction entre l'ex-RT 20 et l'ex-RD 1 vise notamment à sécuriser les échanges entre l'ex-RT 20 et

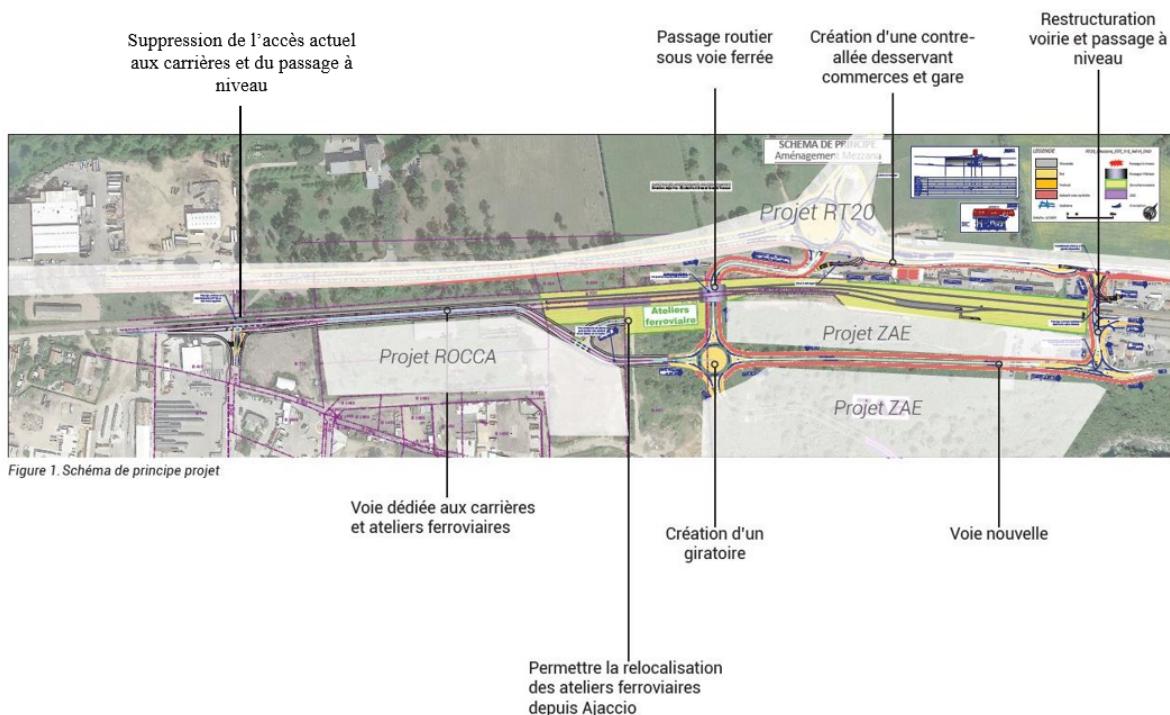
l'ex-RD 1, favoriser l'intermodalité, optimiser la desserte du territoire, développer les mobilités actives.



Le projet comprend notamment :

- L'aménagement d'une contre-allée permettant la desserte des commerces situés le long de l'ex-RT 20 depuis le giratoire ex-RT 20 / ex-RD 1 et limitant les accès directs sur l'ex-RT 20,
- La réalisation d'une branche depuis le giratoire ex-RT 20 / ex-RD 1 avec passage dénivelé sous la voie ferrée pour desservir Cutuli è Curtichjatu et les carrières,
- Le passage dénivelé pour raccord du projet sur l'ex-RT 20,
- La création d'un giratoire 4 branches permettant la desserte vers l'ex-RT 20, les carrières, l'ex-RD 1 vers Cutuli è Curtichjatu et le Pôle d'Échange Multimodal en construction,
- Le prolongement de l'ex-RD 1 le long de l'ex-RT 20 et du Pôle d'Échange Multimodal en construction jusqu'au nouveau giratoire,
- Le prolongement de la voie de desserte des carrières et l'aménagement d'une voie nouvelle jusqu'au nouveau giratoire,
- La requalification de l'ex-RD 1, y compris la sécurisation du carrefour ex-RT 20 / ex-RD 1, et des accès (école, parking, entreprise Sotraroute, ...) depuis l'ex-RD 1,
- L'intégration d'un itinéraire cyclable et piéton sur le linéaire de l'aménagement,

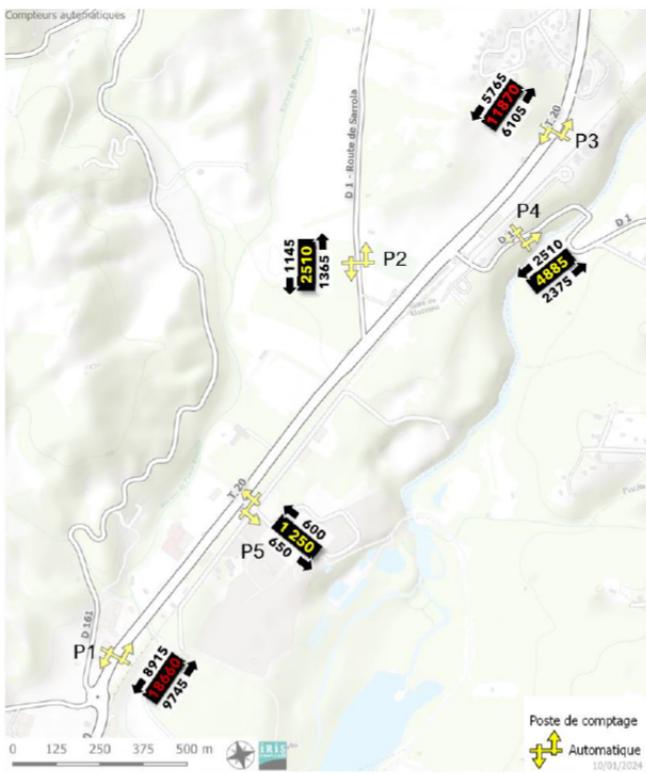
- La suppression de l'accès actuel des carrières sur l'ex-RT 20 avec la suppression du passage à niveau sur la voie ferrée Aiacciu-Bastia.



### III - SITUATION ACTUELLE

Le carrefour de Mizana concentre aujourd'hui de fortes contraintes de circulation et des problématiques de sécurité routière confirmées par les études techniques.

L'ex-RT 20 supporte, entre le carrefour ex-RT 20 / ex-RD 1 et le giratoire d'Afa, un trafic journalier moyen d'environ 18 000 véhicules, tandis que l'ex-RD 1 desservant Cutuli è Curtichjatu accueille un trafic de plus de 4 500 véhicules par jour.



La carte et ci-après présente les résultats des comptages automatiques de trafic.

N° de poste	Trafic Moyen Jours Ouvrés	Trafic Moyen Journalier
Poste 1	18 660	18 050
Poste 2	2 510	2 495
Poste 3	11 870	11 865
Poste 4	4 885	4 600
Poste 5	1 250	915

Figure 4 : Trafic Moyen Jours Ouvrés par sens et 2 sens confondus

La route d'accès aux carrières depuis l'ex-RT 20 supporte un trafic journalier moyen d'environ 1 250 véhicules dont une part significative de poids lourds (51,2 % du trafic) avec 640 PL/jour.

#### 2.1.4 Comptages automatiques - Volume et part P.L - 2 sens - Jours ouvrés

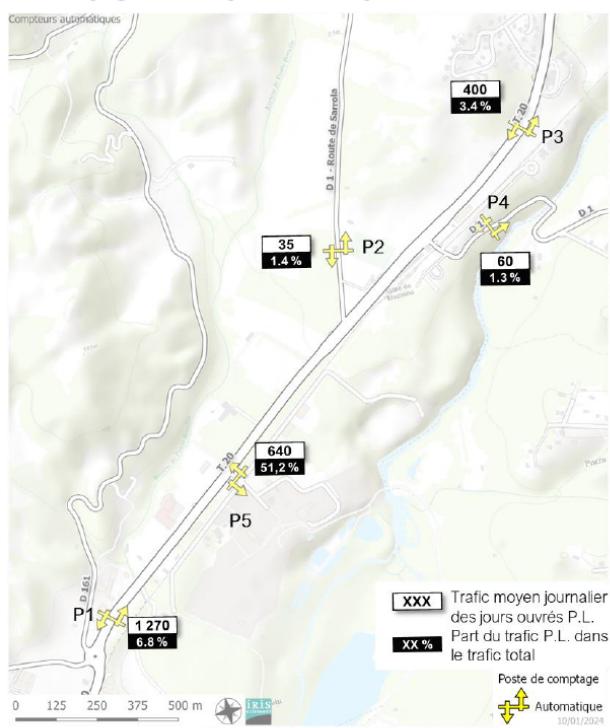


Figure 5 : Nombre de P.L. 2 sens confondus et part dans le trafic total - Jours Ouvrés

L'absence de hiérarchisation claire entre ces flux, conjuguée à la proximité d'accès directs vers les commerces et les carrières, engendre des mouvements conflictuels et des ralentissements fréquents, notamment aux heures de pointe.

### **III.1. Sécurité routière et accidentologie**

Les données issues de l'Observatoire de la sécurité routière (2014-2023) sur le périmètre du projet indiquent 14 accidents corporels sur cette période, dont 4 accidents mortels, 7 accidents graves et 3 accidents légers.

Les accidents mortels concernent principalement des sorties de route et des collisions impliquant des deux-roues motorisés ou des poids lourds.



Ces événements traduisent la forte exposition du secteur à des vitesses élevées, à la cohabitation de trafics hétérogènes et à la présence d'aménagements inadaptés. Le passage à niveau ferroviaire, identifié comme un point de conflit majeur entre la circulation routière et la voie ferrée Ajaccio-Bastia, est mentionné dans les études comme potentiellement accidentogène et nécessitant sa suppression prioritaire.

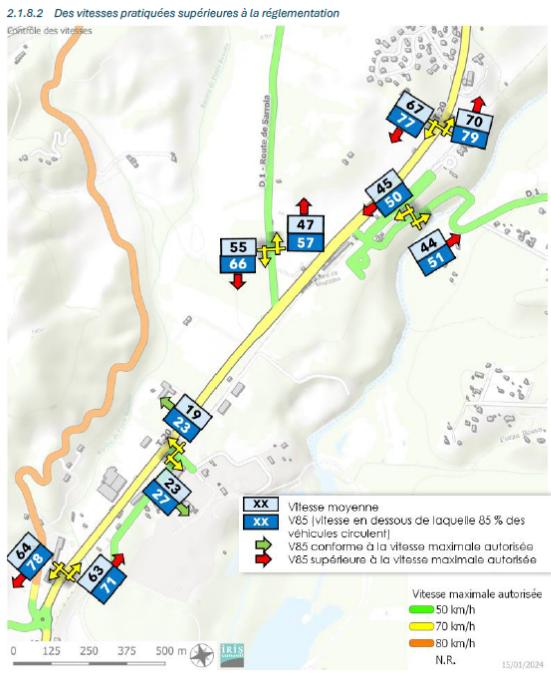


Figure 19 : Vitesse moyenne et V85 par sens de circulation et par poste



Figure 20 : Répartition des classes de vitesses - Poste 1



Figure 21 : Répartition des classes de vitesses - Poste 2



Figure 22 : Répartition des classes de vitesses - Poste 3

La part importante de poids lourds, associée à des accès directs non régulés sur l'ex-RT 20, accentue les risques de collision et contribue à la dangerosité générale du secteur. Ces constats ont conduit la Collectivité de Corse à inscrire la sécurisation du carrefour de Mizana parmi les priorités de sa politique d'aménagement routier.

### **III.2. Contexte urbain et paysager**

Le site s'inscrit dans un environnement en forte mutation, liée au développement de zones d'habitation et à la multiplication des activités économiques dans le secteur, qui sera à mettre en perspective de maîtrise et de régulation dans le cadre de la prochaine révision du PADDUC. Cette dynamique accentue la pression sur les infrastructures routières et renforce les besoins de mobilité.

L'espace reste toutefois marqué par une forte hétérogénéité urbaine et paysagère : cohabitation d'emprises routières anciennes, de friches, d'activités commerciales, industrielles et d'espaces naturels résiduels.



## Les enjeux du site de projet

Le schéma ci-dessous doit permettre d'appréhender le reportage photographique.

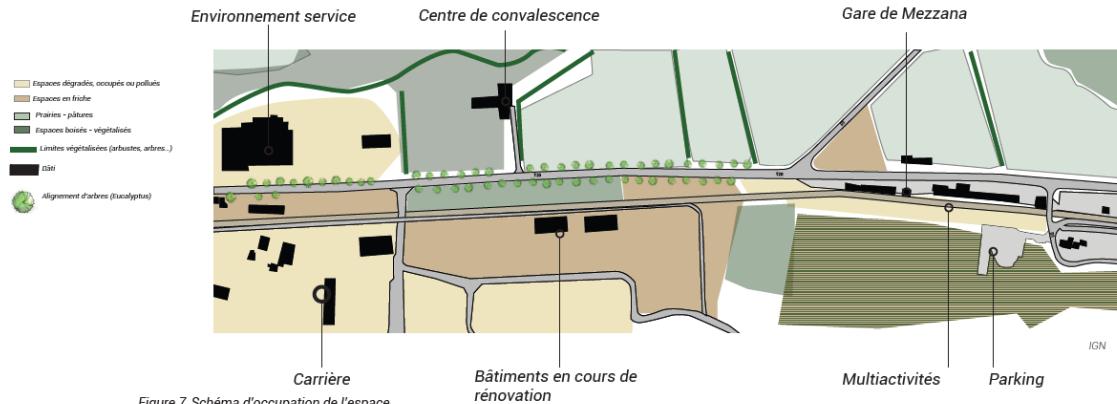


Figure 7. Schéma d'occupation de l'espace





IRIS Conseil 2023



*Le sud de la voirie est largement occupé par un linéaire de bâti hétérogène ou en tout cas peu qualitatif, offrant un très faible attrait au lieu, bien que fortement fonctionnel. Les bâtiments n'enferment que peu la vision, et les perspectives sont très aérées, dégagées.*



*Entre activités mal identifiables, terrassements irréguliers, déchets, mobilier urbain disparate, espaces végétalisés résiduels... les abords de la RT20 sont peu qualitatifs.*

IRIS Conseil - 2024 Analyse Paysagère - RT20 - Corse - Mezzana

36

L'absence d'aménagements dédiés aux piétons et cyclistes empêche toute circulation sécurisée entre les pôles du secteur (gare, école, commerces, zones d'activités). L'ensemble forme un territoire fragmenté, peu lisible et insuffisamment structuré pour répondre aux besoins actuels.

Ces éléments confirment la nécessité d'une requalification complète du site, fondée sur la hiérarchisation des flux, la sécurisation des carrefours et la suppression des points noirs identifiés.

Le projet de réaménagement du carrefour de Mizana s'inscrit ainsi dans une logique d'amélioration globale des conditions de circulation et de sécurité, en cohérence avec les aménagements structurants du secteur.

## IV - OBJECTIFS

Le projet d'aménagement du carrefour de Mizana, situé à la jonction stratégique entre l'ex-RT 20 - principal axe structurant reliant Aiacciu à l'intérieur de l'île - et l'ex-RD 1 en direction de Cutuli è Curtichjatu et Sarrula è Carcupinu, poursuit une série d'objectifs complémentaires qui s'inscrivent dans une démarche globale d'aménagement durable et cohérente du territoire :

- **Sécuriser les échanges et améliorer les conditions de circulation**, en supprimant les points de conflit entre les flux de transit et les accès locaux, en éliminant définitivement le passage à niveau existant et en assurant des liaisons directes, hiérarchisées et sécurisées entre l'ex-RT 20, l'ex-RD 1 et la voie d'accès aux carrières.
- **Optimiser la desserte du territoire**, en facilitant l'accès aux zones d'habitation, économiques, commerciales et industrielles existantes et futures, et en

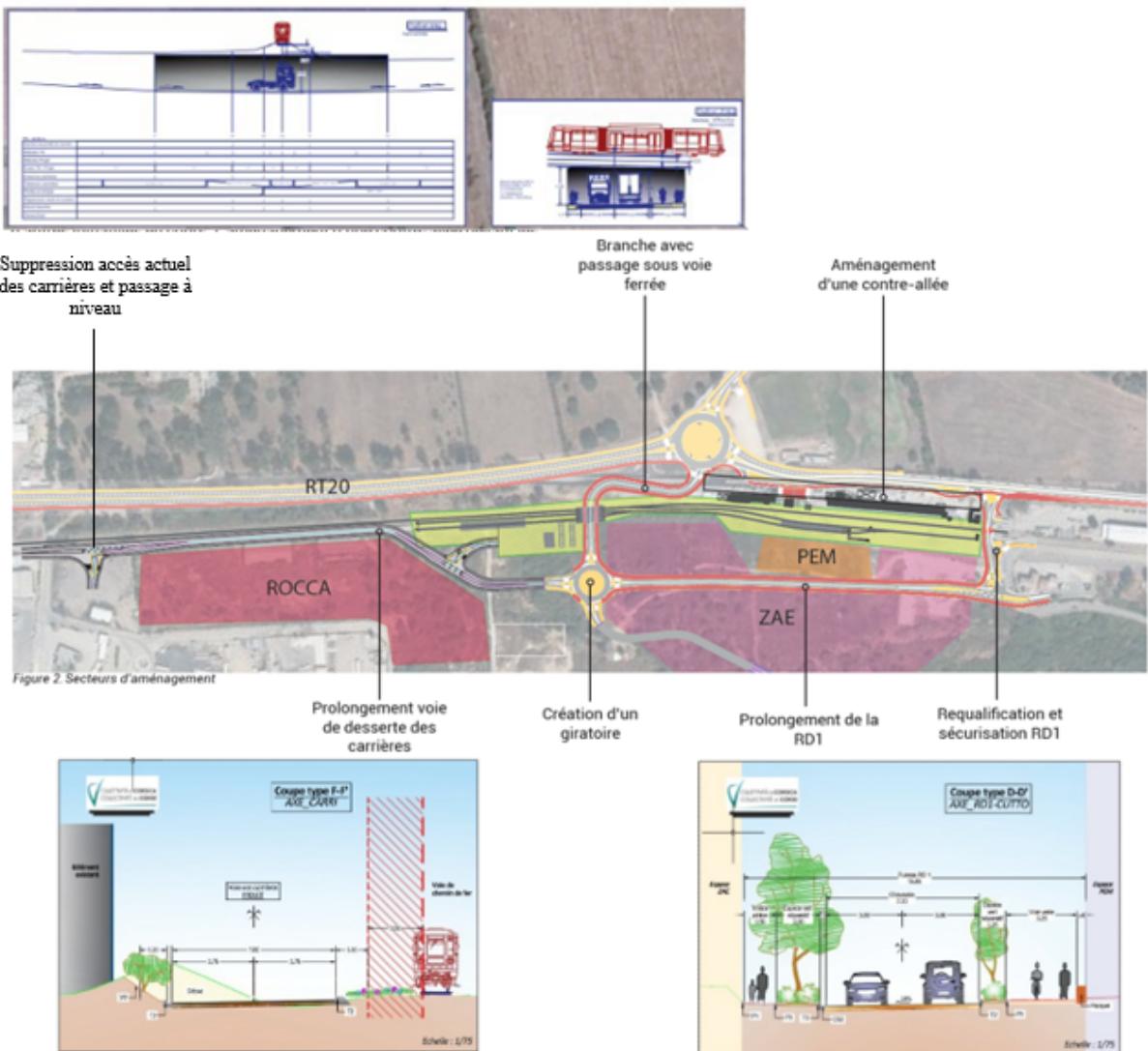
accompagnant l'urbanisation en cours du bassin de vie dans des conditions de circulation maîtrisées.

- **Favoriser l'intermodalité**, en créant un nœud d'échanges structurant connecté à la gare ferroviaire et au futur pôle d'échanges multimodal (PEM), et en assurant une continuité fonctionnelle entre les différents modes de transport (train, bus, voiture et modes actifs).
- **Développer les infrastructures dédiées aux mobilités actives**, notamment par la création d'itinéraires cyclables et piétons sécurisés, continus et connectés aux équipements publics et aux zones d'activités environnantes.
- **Valoriser et requalifier sur le plan paysager** un secteur aujourd'hui dégradé, marqué par la présence de friches et d'aménagements hétérogènes, en le transformant en un espace structuré, lisible et intégré dans son environnement, participant à l'image d'entrée d'agglomération d'Aiacciu.

L'ensemble de ces objectifs place le projet de Mizana au cœur de la stratégie de la Collectivité de Corse en matière de mobilité, de développement économique, d'aménagement urbain et de transition écologique. Il constitue une réponse concrète aux besoins actuels du territoire et un levier d'anticipation des enjeux futurs, tout en contribuant à l'amélioration durable du cadre de vie et de la sécurité des usagers.

## **V - AMÉNAGEMENT PROJETÉ**

L'opération se décompose en plusieurs volets techniques complémentaires.



(Source : AVP – Collectivité de Corse, mars 2025)

Plan technique d'aménagement du carrefour de la RT20 et de la RD1 (source : Collectivité de Corse)



Etat actuel - Voie des carrières



Etat futur – Voie des carrières



Etat actuel - Vue générale d'Est vers Ouest



Etat futur - Vue générale d'Est vers Ouest



Etat actuel - Vue générale depuis le Sud-Ouest



Etat futur - Vue générale depuis le Sud-Ouest

### **V.1. Création d'un giratoire structurant à quatre branches**

L'aménagement d'un giratoire à quatre branches permet l'organisation fonctionnelle des flux. Le giratoire dessert :

- L'ex-RT 20 en direction d'Aiacciu et de Sarrula è Carcupinu;
- L'ex-RD 1 vers Cutuli è Curtichjatu et le pôle d'échange multimodal (PEM) en cours de construction
- La voie de desserte des carrières et de la future zone d'activités économiques de Mizana ;

Cet aménagement permet d'éliminer les mouvements dangereux observés entre l'ex-RD 1 et l'ex-RT 20 et la voie des carrières et l'ex-RT 20 aujourd'hui et d'assurer une répartition fluide et hiérarchisée des circulations.



## Photomontages

### V.2. Prolongement et requalification de la RD 1

L'ex-RD 1 sera prolongée et entièrement requalifiée sur son linéaire d'intervention.

L'opération comprend la création de trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite, l'intégration d'un itinéraire cyclable continu, la réorganisation des accès aux équipements existants (école, entreprises, parkings), ainsi que la sécurisation des intersections secondaires. Ce prolongement facilite les liaisons locales et renforce la desserte des espaces d'habitation et économiques.

**Prolongement de la RD1 – raccordement PEM**

---

Aménagements paysagers		
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> Itinéraire cyclo-piéton</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Trottoir</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Noue paysagère</li> <li><span style="color: green;">■</span> Espaces végétalisés</li> <li><span style="color: darkgreen;">●</span> Arbres</li> </ul>	<p>Les connexions cyclables n'apparaissent pas comme ayant été prévues par le projet PEM. Plusieurs possibilités dépendantes des choix du PEM :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Maintenir une continuité cyclable par un marquage au sol sur la voirie réservée aux bus.</li> <li>● Intégrer les cycles au projet PEM en créant des porosités dans l'alignement des axes cyclables et en les insérant sur les voiries programmées au sein du projet.</li> <li>● Créer des voies contournant le PEM et se connectant aux axes piétons situés côté voie ferrée.</li> </ul>	
		<p>Il est nécessaire de ne pas venir créer trop d'aménagements notamment végétalisés sur ce tronçon du secteur de projet. En effet les enjeux de visibilité et de circulation nécessitent de favoriser au maximum la lisibilité de l'espace pour les usagers, notamment sur un carrefour menant à l'école et débouchant sur le passage à niveau.</p>
<p><i>Trottoir séparé de la voirie par une bande végétalisée arbustive. Une bande végétalisée arbustive vient d'un côté protéger les piétons. Une noue paysagère permet de renforcer la qualité du cheminement tout en venant participer à la gestion des eaux de pluie au sein du projet.</i></p>		<p><i>Continuité cyclable séparée de la voirie par une bande végétalisée arbustive.</i></p>



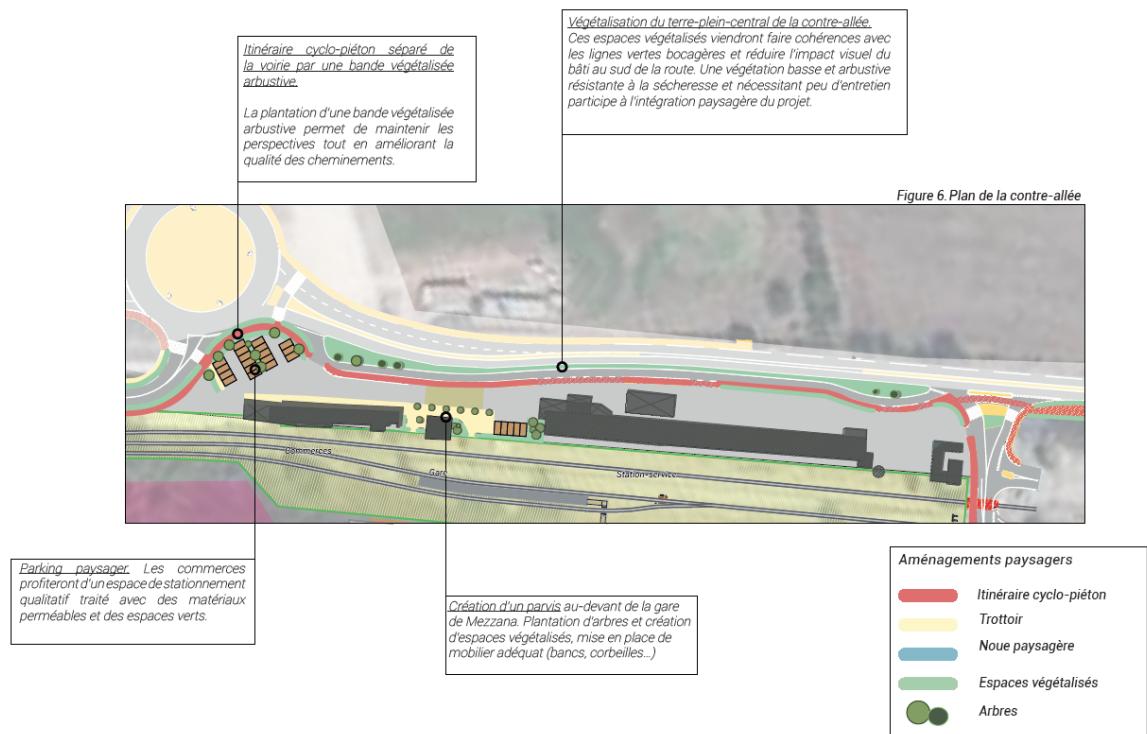
### **V.3. Aménagement d'une contre-allée commerciale et d'un parking paysager**

Une contre-allée sera aménagée le long de l'ex-RT 20 afin d'assurer la desserte sécurisée des commerces et de la gare ferroviaire, tout en délestant la voie principale des mouvements d'entrée et de sortie.

Cette voie sera accompagnée d'un parking mutualisé, répondant aux besoins des activités existantes tout en structurant l'espace public.

Ces dispositions contribuent directement à l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic.

## Contre allée et accès aux commerces



IRIS Conseil - 2024 Projet de paysage - RT20 - Corse - Mezzana

22

## Les commerces et le parking paysager

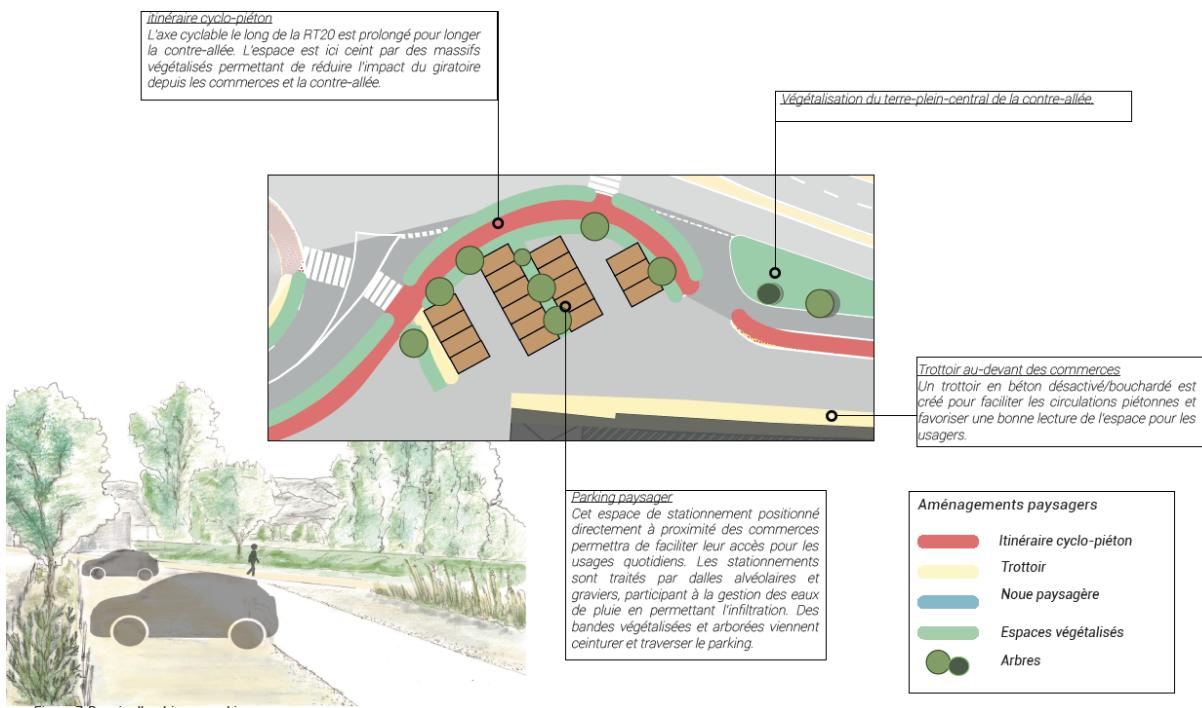


Figure 7. Dessin d'ambiance parking paysager

**Vue 10**  
Localisation générale de la vue : Vue au niveau de la contre-allée des commerces

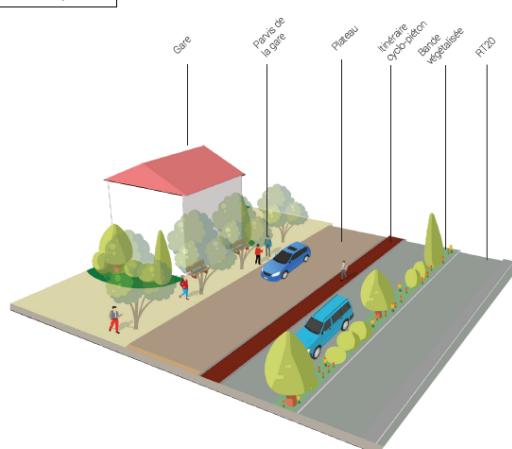
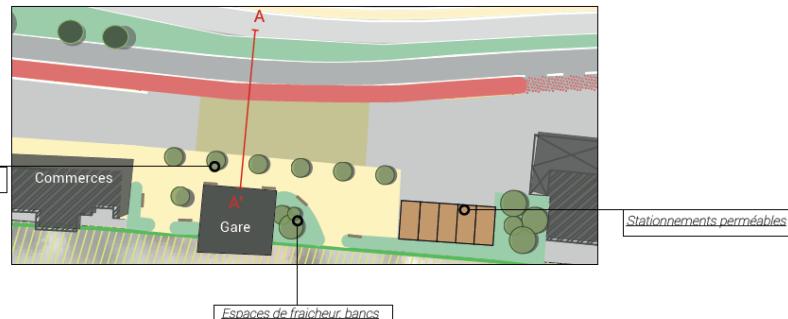
Etat actuel	Etat futur (Photomontage)
-------------	---------------------------



Un aménagement paysager du parvis au droit de la gare ferroviaire et de bandes végétalisées continues le long des itinéraires cyclables et piétons, contribueront à la lisibilité des cheminement et à la qualité d'usage.

#### Parvis de la gare

La création d'un parvis arboré, végétalisé, équipé en mobilier adéquat, permet une franche mise en valeur de l'espace devant la gare. Cet espace permet de recréer une identité dans un espace dégradé aujourd'hui. Ce parvis vient s'aligner avec le trottoir créé au long des commerces, liant les espaces. Le béton désactivé ou bouchardé contribue à caractériser le lieu et à le rendre agréable à ses usagers. La végétalisation participe grandement à un espace revitalisé.



**Vue 11**  
Localisation générale de la vue : Vue sur la gare de Mezzana



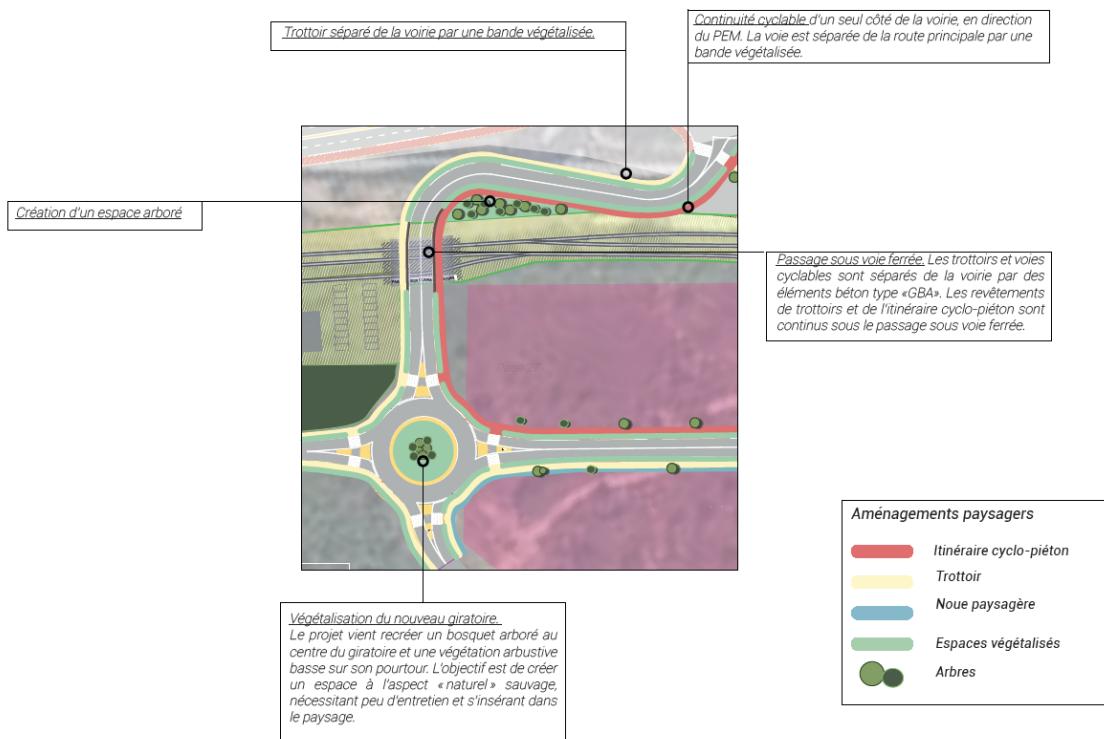
#### **V.4. Suppression du passage à niveau et création d'un passage dénivelé**

L'une des interventions majeures du projet est la suppression du passage à niveau de l'accès aux carrières existant sur la voie ferrée Aiacciu-Bastia, identifié comme un point noir de sécurité et impliqué dans plusieurs accidents graves. Il sera remplacé par un passage inférieur permettant la continuité des circulations entre l'ex-RD 1, les carrières et l'ex-RT 20. Cette solution améliore considérablement la sécurité routière et ferroviaire et supprime un facteur majeur de congestion.

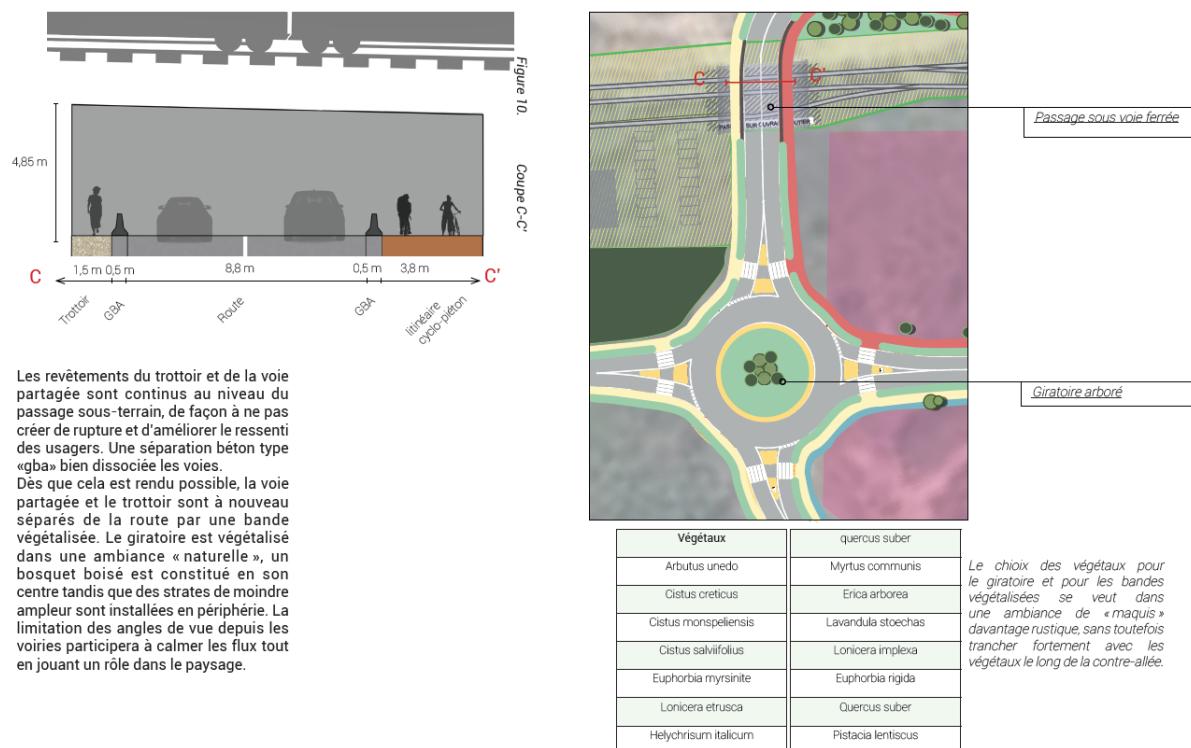




## Passage sous la voie ferrée et giratoire

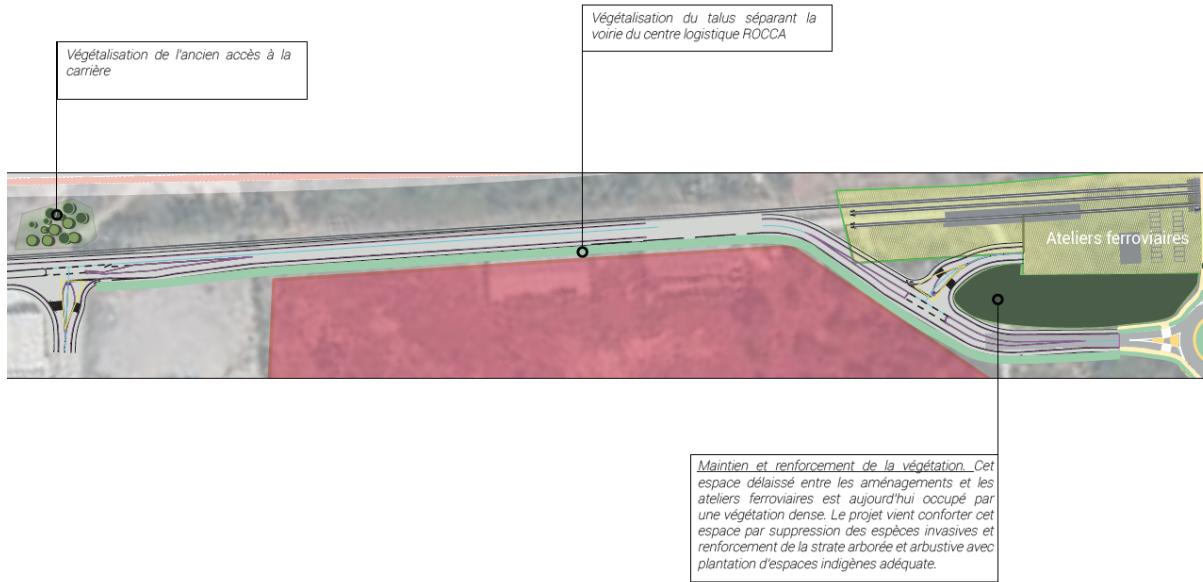


## Passage sous voie ferrée et giratoire



## V.5. Création d'une voie nouvelle de desserte des carrières

L'accès direct des carrières sur l'ex-RT 20 sera supprimé et remplacé par une voie dédiée connectée au nouveau giratoire. Cette mesure limite les risques liés aux manœuvres des poids lourds sur l'axe principal et améliore les conditions de circulation et de sécurité pour tous les usagers.



## V.6. Développement des mobilités actives et intermodalité

Le projet prévoit la création d'un itinéraire cyclable et piéton sécurisé, connecté aux équipements publics, aux zones d'activités à la gare et au futur PEM. Cet aménagement facilite le report modal, renforce la cohésion territoriale et accompagne la transition vers des mobilités plus durables.

## V.7. Requalification paysagère et gestion des eaux pluviales

L'aménagement intègre une requalification paysagère complète du secteur, aujourd'hui marqué par des friches et des espaces dégradés. Les aménagements prévoient également une gestion optimisée des eaux pluviales, avec dispositifs de collecte, décanteurs et bassin de rétention, garantissant la maîtrise des écoulements et la protection de la ressource.

**Localisation générale de la vue : Vue générale d'Est vers Ouest – voie nouvelle-  
contre allée et dénivelé sous voie ferrée**

**Etat actuel**



**Etat futur (Photomontages)**



**Localisation générale de la vue : Vue générale d'Ouest vers Est – voie nouvelle-  
contre allée et dénivelé sous voie ferrée**

**Etat actuel**



**Etat futur (Photomontages)**



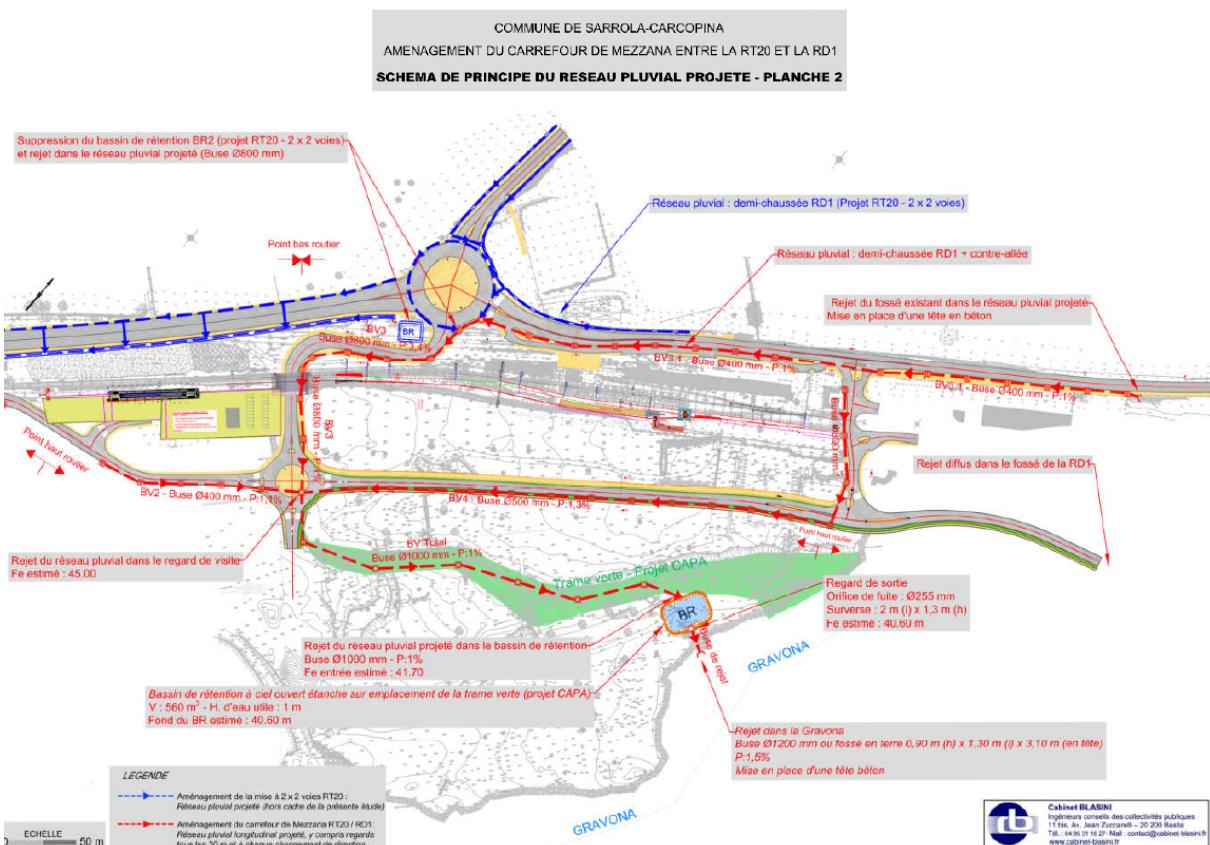
**Localisation générale de la vue : Vue sur passage à niveau et carrefour RD1/RT20**

**Etat actuel**



**Etat futur**





Enfin, l'ensemble de la palette végétale a été conçu pour répondre à un double objectif : utiliser en priorité des essences endémiques adaptées au contexte (résistance climatique, faible besoin d'entretien) et favoriser la biodiversité fonctionnelle en intégrant une proportion importante d'espèces mellifères contribuant à soutenir les populations d'insectes pollinisateurs.

### Palette végétale :

#### **Strate arborée**

Quercus ilex - Chêne vert  
Quercus suber - Chêne liège  
Arbutus unedo - Arbousier

#### **Arbustes à grand développement**

Phillyrea latifolia - filaire à feuilles larges  
Rhamnus alaternus - Nerprun alaterne  
Phillyrea angustifolia - filaire à feuilles étroites  
Lonicera implexa - Chèvrefeuille des Baléares  
Lavatera olbia rosea - Lavatera d'Hyères  
Viburnum tinus - Laurier tin  
Erica arborea - Bruyère arborescente  
Pistacia lentiscus - Pistachier lentisque

#### **Arbustes et arbrisseaux**

Smilax aspera - Salsepareille  
Lavandula stoechas - Lavande papillon  
Myrtus communis - Myrte commune  
Cistus monspeliensis - Ciste de Montpellier  
Cistus salvifolius - Ciste à feuille de sauge  
Cistus creticus - Cistre de Crète  
Euphorbia myrsinites - Euphorbe de Corse  
Hedychium italicum - Immortelle d'Italie

Ainsi, sans créer de continuités écologiques nouvelles, le projet permettra d'élever sensiblement la qualité paysagère et fonctionnelle d'un secteur aujourd'hui dégradé, en améliorant la lisibilité urbaine, l'accès aux commerces, la qualité des cheminements

piétons et cyclables, et l'image d'entrée d'agglomération.

### **V.8. Données techniques principales**

Le projet représente un linéaire global d'environ **2,6 km** et une emprise d'environ **4,5 ha**. Il comprend :

- 500 m de prolongement de l'ex-RD 1 ;
- 211 m de voie nouvelle vers les carrières ;
- 227 m de branche avec passage dénivelé ;
- 860 m de requalification de l'ex-RT 20 ;
- 250 m de contre-allée commerciale ;
- 320 m de requalification de la voie des carrières.

La surface totale nouvellement imperméabilisée est estimée à **19 942 m<sup>2</sup>**.

L'ensemble de ces interventions concourt à transformer une intersection problématique en un nœud structurant moderne, sûr, lisible et intégré, adapté aux besoins actuels et futurs du territoire.

Désignation	Linéaire en ml	Surface supplémentaire imperméabilisée en m <sup>2</sup>
<b>Infrastructures nouvelles</b>		
Prolongement de l'ex-RD 1 desservant Cutuli	500	6 560
Prolongement de la voie des carrières	211	2 365
Création d'un giratoire 4 branches permettant la desserte vers l'ex-RT 20, les carrières, l'ex-RD 1 vers Cutuli et Curtichjatu, la future ZAE	NC	1 900
Réalisation d'une branche depuis le futur giratoire ex-RT 20 / ex-RD 1 avec passage dénivelé sous la voie ferrée	227	3 290
<b>Sous-Total 1</b>	<b>938</b>	<b>14 115</b>
<b>Requalification d'infrastructures existantes</b>		
Requalification de l'ex-RD 1 et sécurisation du carrefour ex-RD 1/ ex-RT 20	200	188
Requalification de l'ex-RT 20 depuis le giratoire ex-RT 20 / ex-RD 1	860	3 290
Aménagement de la contre-allée des commerces le long de l'ex-RT 20	250	0
Requalification de la voie des carrières	320	2 349
<b>Sous-Total 2</b>	<b>1 630</b>	<b>5 827</b>
<b>Total</b>	<b>2 568</b>	<b>19 942</b>
<b>Emprise du projet</b>		<b>45 000</b>

### **VI - UNE OPÉRATION RÉPONDANT À UN INTÉRÊT PUBLIC MAJEUR**

Au regard de l'ensemble des éléments techniques, fonctionnels et environnementaux présentés ci-avant, le projet d'aménagement du carrefour de Mizana répond aux critères d'**intérêt public majeur** au sens de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement. Il s'appuie sur des besoins clairement établis, étayés par les études de circulation, les données d'accidentologie, les inventaires écologiques et les perspectives d'évolution du territoire.

## Sécurité routière et maîtrise des risques

Le carrefour ex-RT 20 / ex-RD 1 constitue aujourd'hui un point sensible du réseau routier territorial. La conjonction d'un trafic en forte croissance (trafic journalier d'environ à 19 000 véhicules/jour sur l'ex-RT 20 poste de comptage 1), d'une proportion significative de poids lourds, d'un accès direct des carrières sur la route principale, de vitesses mesurées supérieures aux limitations et de la présence d'un passage à niveau génère un risque avéré pour la sécurité des usagers : entre 2014 et 2023, **14 accidents corporels ont été recensés**, dont **4 mortels et 7 graves**, témoignant d'une sinistralité récurrente.

Le projet propose des réponses concrètes à ces enjeux : suppression du passage à niveau, création d'une voie dédiée aux carrières, hiérarchisation des accès et réorganisation des flux. Ces aménagements permettent de réduire significativement les points de conflit et d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers.

## Adaptation aux évolutions du trafic et aux besoins du territoire

Les études de trafic montrent que les conditions d'écoulement des flux sont déjà contraintes aujourd'hui, notamment dans le sens Est-Ouest vers Aiacciu. À l'horizon **2030** puis **2050**, elles se dégraderont fortement sans aménagement, avec une augmentation des temps de parcours et une saturation progressive des intersections. L'aménagement de Mizana permettra de rétablir des conditions de circulation compatibles avec l'urbanisation en cours, d'assurer un fonctionnement sécurisé des accès (commerces, équipements publics, pôle d'échange multimodal) et de mieux gérer la répartition des flux sur l'ensemble du carrefour.

## Transition écologique des infrastructures et développement des mobilités actives

Le projet participe à l'évolution nécessaire des infrastructures de transport dans un contexte de transition climatique. Il introduit des modes de déplacement alternatifs en créant un **itinéraire cyclable et piéton structurant**, connecté à la gare ferroviaire et au futur **pôle d'échanges multimodal (PEM)**.

Cette articulation facilite l'intermodalité et encourage un report partiel de l'usage automobile vers les transports collectifs et les modes actifs, tout en améliorant la sécurité des déplacements doux.

## Requalification fonctionnelle et paysagère d'un secteur dégradé

L'intervention vise également à corriger des dysfonctionnements existants : accès commerciaux anarchiques, absence d'organisation des stationnements, manque d'espaces piétons. La création d'une contre-allée dédiée, la rationalisation des points d'accès, l'aménagement de cheminements sécurisés et la plantation d'essences

locales et mellifères contribueront à améliorer l'intégration fonctionnelle et paysagère du site, sans pour autant transformer profondément son environnement naturel déjà fortement anthroposé.

**En conclusion**, le projet de Mizana répond à des besoins clairement identifiés en matière de **sécurité routière**, de **gestion du trafic**, de **transition vers des mobilités plus sobres** et de **fonctionnalité urbaine**.

Il constitue à ce titre une opération d'**intérêt public majeur** dont la réalisation est nécessaire pour garantir la sécurité des usagers, accompagner l'évolution du territoire ajaccien et adapter les infrastructures de transport aux enjeux actuels et futurs, tout en limitant autant que possible ses impacts sur les milieux naturels.

## **VII - PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES**

Plusieurs procédures réglementaires ont été engagées. Elles sont résumées ci-dessous :

- ↳ **Demande d'examen au cas par cas** : déposée auprès de la DREAL le 15 juillet 2024. À l'issue de l'instruction, la décision préfectorale n° F09424P066 du 30 juin 2025 a conclu à l'exonération du projet d'étude d'impact,
- ↳ **Dossier Loi sur l'eau** : Le dossier de déclaration au titre de l'article L. 214-3 du Code de l'environnement a été déposé le 10 juillet 2025. À l'issue du délai réglementaire d'instruction, l'absence d'opposition des services de l'Etat a conduit à un accord tacite le 9 septembre 2025, autorisant la réalisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales prévus dans le projet.
- ↳ **Dossier de demande de dérogation « espèces protégées »** : déposée auprès de la DREAL le 6 octobre 2025. Instruction du dossier par les services de l'Etat en cours
- ↳ **Demande de défrichement** : Le projet nécessite également une autorisation de défrichement en application des articles L. 341-3 et suivants du Code forestier. Le dépôt du dossier interviendra lors de l'avancement des études de conception routière à la phase "PRO" (Projet).

## **VIII - COÛT DE L'OPÉRATION ET PLAN DE FINANCEMENT**

Les estimations issues des études EP font apparaître les coûts suivants (HT) : 11 000 000 € HT

Estimation Projet €HT				
	Unité	Quantité	Prix Unitaires	Total
Divers : Etudes, acquisitions foncières, ..	ft	1	1 000 000,00 €	1 000 000,00 €
Terrassement structure chaussée	m³	2160	30,00 €	64 800,00 €
Terrassement pour ouvrage	m³	21350	60,00 €	1 281 000,00 €
Structure de chaussée	m²	2520	150,00 €	378 000,00 €
Structure mode doux	m²	1800	58,00 €	104 400,00 €
Signalétique	m	360	10,00 €	3 600,00 €
Gestion des eaux pluviales: récupération des eaux	m	360	460,00 €	165 600,00 €
Décanteur + traitement + bassin de rétention	unité	1	1 200 000,00 €	1 200 000,00 €
Ouvrage d'art (35m)	unité	1	4 500 000,00 €	4 500 000,00 €
Giratoire	unité	1	1 000 000€	1 000 000,00 €
Parking	unité	1		500 000,00 €
Voie des carrières	ml	530	1 150€	609 500,00 €
Aménagement paysager	unité	1	192 500,00 €	192 500,00 €
<b>Total €HT</b>				<b>10 999 400,00€</b>
<b>Arrondi à €HT</b>				<b>11 000 000,00€</b>

Cette opération, prévue au PPI 2026-2030, pourrait bénéficier d'un financement sollicité au titre du PTIC (Plan de Transformation et d'Investissement pour la Corse), à hauteur de 80 % maximum. Le reste à charge serait alors porté par la Collectivité de Corse.

Par ailleurs, une participation financière de la communauté d'agglomération du Pays ajaccien et de la SPL Ametarra sera sollicitée au titre de l'accès au pôle d'échange multimodal et à la zone d'activités économiques de Mizana.

En conclusion, il est proposé à l'Assemblée de Corse :

- **D'APPROUVER** le principe et les caractéristiques principales du projet d'aménagement du carrefour de Mizana entre l'ex-RT 20 et l'ex-RD 1 sur la commune de Sarrula è Carcupinu.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à solliciter une demande de subvention au titre du PTIC auprès des services de l'État et à solliciter une participation financière de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien, dans le cadre de l'établissement du plan de financement de l'opération.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à mener toutes les procédures réglementaires au titre du Code de l'environnement.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à mener toutes les démarches utiles ainsi que toute procédure amiable d'acquisition foncière, d'échange d'emprises, de procédure dans le cadre d'une DUP ou par voie d'expropriation ou de conventionnement nécessaire à la réalisation de cette opération et à signer tout acte y afférent, sur la commune de Sarrula è Carcupinu.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse en cas d'échec de la procédure amiable, à engager l'ensemble des procédures administratives, légales et réglementaires nécessaires à la réalisation du projet, notamment à

solliciter de M. le Préfet de Corse et de la Corse-du-Sud l'ouverture des enquêtes conjointes ou séparées de droit commun et parcellaire, la déclaration d'utilité publique du projet pour une durée de cinq ans et le prononcé de la cessibilité des emprises nécessaires.

- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à solliciter de M. le Préfet de Corse et de la Corse-du-Sud la prorogation pour une durée de cinq ans des effets de la déclaration d'utilité publique du projet dès lors que l'expropriation des emprises nécessaires n'aurait pu aboutir dans le délai initialement imparti et qu'aucune modification en fait ou en droit ne serait intervenue.
- **D'AUTORISER** le Président du Conseil exécutif de Corse à recourir à l'article L. 421-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour rétrocéder aux propriétaires expropriés qui en auront fait la demande, tout immeuble acquis par voie d'expropriation dans le cadre de cette opération et qui n'aura pas reçu la destination prévue dans la déclaration d'utilité publique ou aura cessé de recevoir cette destination dans un délai de cinq ans à compter de l'ordonnance d'expropriation.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.