

**AMENAGEMENT D'UNE LIAISON ENTRE LE CARREFOUR
GIRATOIRE D'ALATA ET LA RD11 AU LIEU-DIT « VITTULO », SUR
LA COMMUNE D'AJACCIO**

**DOSSIER DE CONCERTATION AU TITRE DU
L103-2 DU CODE DE L'URBANISME**



Du 6 au 24 juillet 2020

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	4
2	ORGANISATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	6
2.1	CONTEXTE	6
2.2	HISTORIQUE : ETUDES ET DECISIONS	6
2.3	OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	8
2.4	MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	8
2.5	APRES LA CONCERTATION	8
3	LES OBJECTIFS DU RACCORDEMENT GIRATOIRE D'ALATA/RD11	10
3.1	LES ENJEUX DU PROJET	10
3.2	LE TRAFIC	11
4	LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	12
4.1	CONTEXTE GENERAL	12
4.2	LES PRINCIPAUX ENJEUX	12
4.3	SYNTHESE DES ENJEUX	14
5	LES DIFFERENTES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT	18
5.1	LE CHOIX D'UN FUSEAU DE PASSAGE	18
5.2	ANALYSE COMPARATIVE ET CHOIX DU MAITRE D'OUVRAGE	21
5.3	LE CHOIX DES MODALITES D'ECHANGES AVEC LE RESEAU ROUTIER SECONDAIRE	22
5.4	AUTRES ELEMENTS DE LA CONCEPTION DU PROJET	25
5.5	ANALYSE COMPARATIVE ET CHOIX DE LA COLLECTIVITE DE CORSE	29
6	LES PROCHAINES ETAPES DU PROJET	30

1 INTRODUCTION

Le présent dossier de concertation concerne l'opération de création d'une liaison entre le carrefour giratoire d'Alata et la RD11 au lieu-dit « Vittulo », dans le prolongement de la « rocade ». Ce projet est sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité de Corse.

Ce document présente :

- Les objectifs du projet ;
- Le contexte du site alentour et ses enjeux ;
- Le parti d'aménagement proposé par la Collectivité de Corse et les différentes variantes étudiées.

La présente concertation permet de recueillir l'avis du public et de confirmer le choix du parti d'aménagement afin de poursuivre les études techniques de conception et les procédures réglementaires associées.

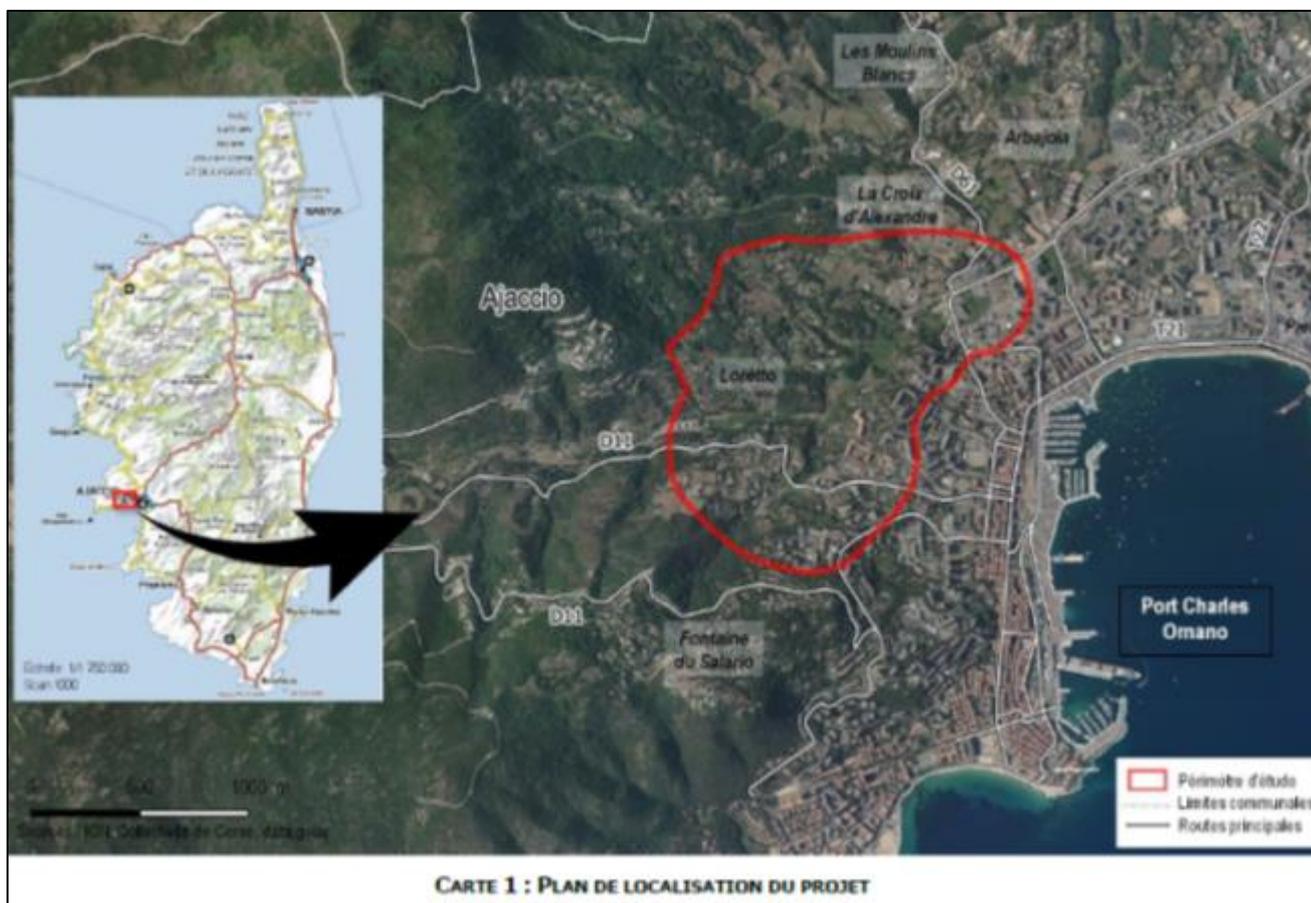
Le projet de liaison entre le giratoire d'Alata et la RD11 se situe entièrement sur la commune d'Ajaccio.

Le site d'étude est dans la continuité du boulevard Abbé Recco, entre le carrefour giratoire d'Alata et la route départementale RD11, au lieu-dit « Vittulo ».

Le périmètre d'étude qui a été retenu dans le cadre de ce projet de création de boulevard urbain tient compte de différents éléments caractéristiques du territoire :

- le maillage routier actuel (Boulevard Abbé Recco/RD61 à l'Est et le raccordement sur la RD11 au lieu-dit « Vittulo » à l'Ouest) ;
- l'environnement du site avec le vallon traversé par le ruisseau « Arbitrone » incluant ses deux versants, où se mêlent milieux naturels, agricoles et urbains.

La cartographie ci-après présente le périmètre d'étude retenu.



CARTE 1 : PLAN DE LOCALISATION DU PROJET



CARTE 2 : PERIMETRE D'ETUDE

2 ORGANISATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2.1 CONTEXTE

La concertation publique s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme.

La Collectivité de Corse (Direction des Routes), maître d'ouvrage de l'opération, mène cette concertation qui se déroule du 6 au 24 juillet 2020 inclus.

La Collectivité de Corse souhaite que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet et les premiers choix opérés par la Collectivité de Corse.

Le périmètre de la concertation concerne la commune d'Ajaccio sur laquelle l'aménagement est envisagé.

2.2 HISTORIQUE : ETUDES ET DECISIONS

LES PREMIERES ETUDES EN VUE DU PROLONGEMENT DE LA ROCADÉ D'AJACCIO

Au début des années 2000, de premières études ont déjà montré la nécessité de prolonger la rocade vers l'ouest.

Des études de trafic avaient alors été menées pour constituer un Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA). Elles analysaient les conditions de déplacement et de circulation sur le territoire du grand Ajaccio et mettaient déjà en évidence d'importantes difficultés de circulation sur la rocade d'Ajaccio.

Ce constat avait conduit la Collectivité Territoriale de Corse à envisager un raccordement routier entre le giratoire d'Alata (Rocade/RD61) et la Route des Sanguinaires.

Il s'agissait d'un projet direct, comportant notamment de longues sections en tunnel (entre 1 500 et 3 000 m en souterrain selon les variantes).

Une première concertation publique avait d'ailleurs eu lieu entre février et avril 2005. Face à de

multiples remarques du public, les études avaient été complétées et l'aménagement avait fait l'objet d'une seconde concertation publique en octobre et novembre 2006.

Toutefois, le projet coupait les périmètres de protection SEVESO des cuves de gaz du Loretto. Cette contrainte majeure empêchait la réalisation d'une route d'une telle importance sur le secteur. Et elle avait alors conduit la Collectivité Territoriale de Corse à suspendre les études du prolongement de la rocade.

Depuis lors, l'enfouissement des cuves de gaz (en cours de travaux) permet d'entrevoir la réalisation d'une nouvelle voie structurante à l'ouest de la rocade. Mais, la Collectivité de Corse, face aux impacts majeurs du projet initial (coût d'investissement et d'exploitation des tunnels en particulier) et consciente des nouveaux enjeux de la mobilité urbaine, a souhaité revoir les conditions du prolongement de la rocade, et plus généralement la fonction de la voirie nouvelle à créer. Elle souhaite désormais s'appuyer au maximum sur le réseau viaire existant, en le complétant ou en le requalifiant.



LE BOULEVARD ABBE RECCO A L'OUEST DU GIRATOIRE D'ALATA

LE PROJET ACTUEL DE RACCORDEMENT ENTRE LE GIRATOIRE D'ALATA ET LE VITTULO

La Collectivité de Corse a décidé de revoir le programme d'aménagement. Désormais, il s'est concentré sur la création d'une jonction entre le Boulevard de l'Abbé Recco et la RD11, permettant de réaliser une nouvelle voie routière en mesure de participer au décongestionnement du quartier Saint-Jean, tout en améliorant le maillage inter-quartier à l'ouest de la ville.

Il s'agit donc de réaliser une route directe entre le giratoire dit « d'Alata » et la RD11. Elle pourra (selon les variantes étudiées) permettre plus ou moins d'échanges directs avec les autres voies.

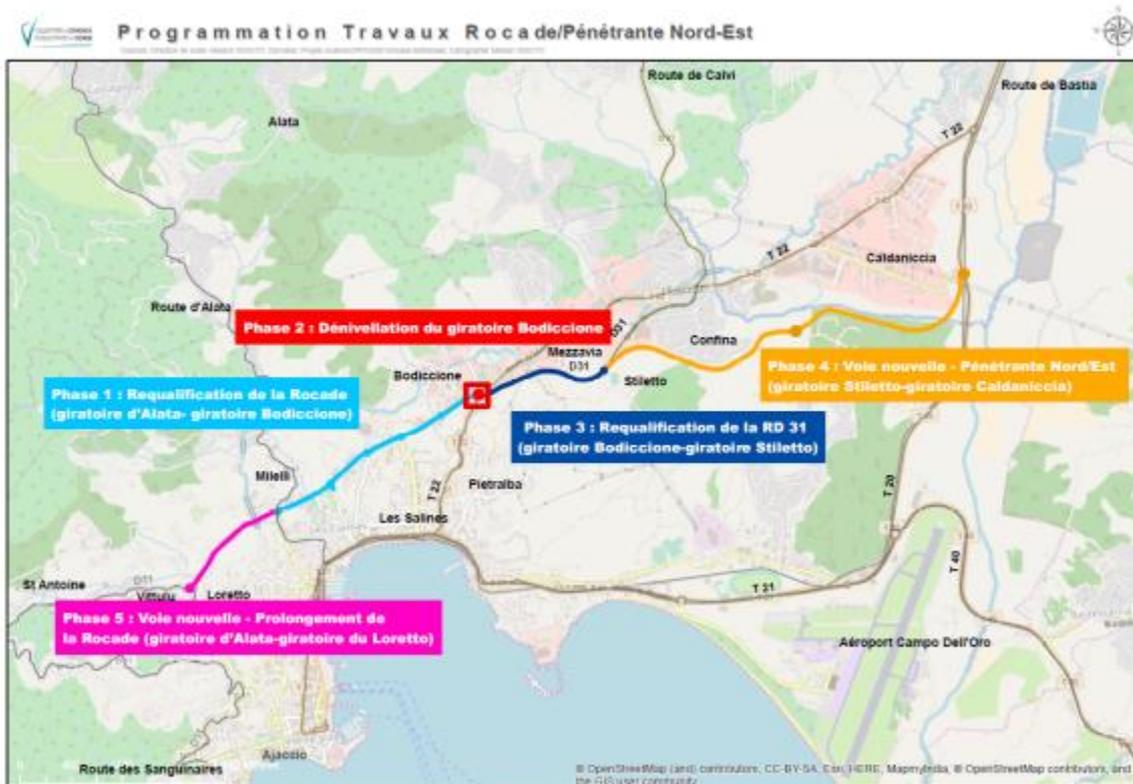
Les accès directs existants déjà sur le tronçon entre le giratoire d'Alata et le « Leclerc Drive », seront conservés.

Ce projet s'inscrit comme la dernière phase d'un programme plus vaste de travaux en lien avec la Rocade, destinés à améliorer les conditions de trafic et de desserte dans Ajaccio.

Les opérations suivantes sont actuellement menées par la Collectivité de Corse dans l'agglomération ajaccienne :

- Requalification de la rocade d'Ajaccio entre le giratoire d'Alata et le giratoire du Stiletto, consistant en la création de contre-allées pour les riverains et de voies réservées aux transports en commun. Les travaux sont en cours entre Alata et Bodiccione.
- Dénivellation du carrefour giratoire de Bodiccione : le mouvement dénivélé est celui Rocade Ouest <-> RD31. Le début des travaux est prévu en 2020.
- Projet de « pénétrante d'Ajaccio » : Ce projet consiste en la création d'une voie nouvelle entre la RD31 au niveau du giratoire du Stiletto et la RT20 au lieu-dit « Caldaniccia ». Il s'agit d'une route à 2x1 voies sans accès directs. Les procédures réglementaires sont en cours.

L'opération de raccordement entre le giratoire d'Alata et la RD11 s'inscrit donc dans une politique plus générale de mise à niveau du réseau routier structurant de l'agglomération ajaccienne par la Collectivité de Corse.



2.3 OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les objectifs de la concertation publique sont :

- informer sur le projet,
- décrire le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires à la réalisation du projet ;
- présenter les études menées et les intentions du maître d'ouvrage ;
- permettre à tous, acteurs locaux, habitants et usagers, d'exprimer ses attentes, ses préoccupations et ses propositions.

En particulier, la Collectivité de Corse souhaite recueillir l'avis du public sur les variantes (nommées A et B dans le dossier) relatives aux conditions d'échange avec le reste du réseau routier.

2.4 MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

COMMENT S'INFORMER ?

Les moyens et supports d'information sont :

- Le dossier de concertation disponible à la mairie d'Ajaccio ;
- Les panneaux d'information ;
- Les documents de présentation mis à disposition en téléchargement sur le site internet de la Collectivité de Corse : <https://www.isula.corsica/>.

COMMENT S'EXPRIMER ?

Vous pouvez vous exprimer :

- Par courriel à l'adresse mail suivante : concer-alata-vittulo@isula.corsica ;
- En complétant le registre mis à votre disposition en mairie d'Ajaccio ;
- Par courrier à l'adresse :

*Collectivité de Corse
Direction des Investissements Routiers
du Pumonte
22 Cours Grandval – BP 215
20187 AJACCIO Cedex*

2.5 APRES LA CONCERTATION

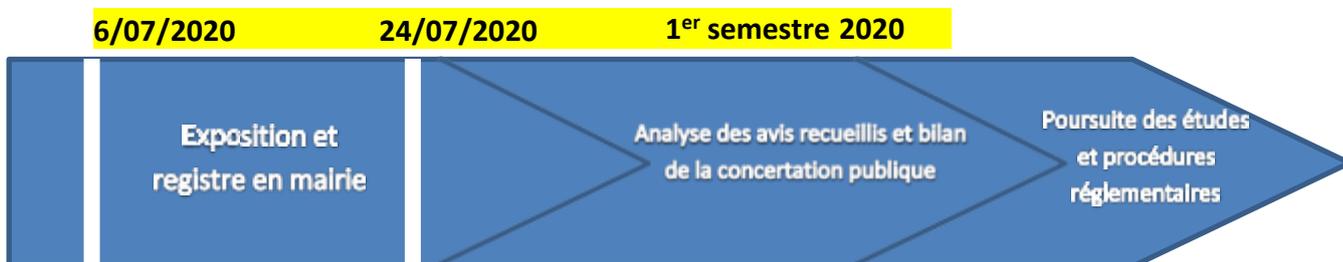
Un bilan des remarques formulées par le public sera rédigé. Ses conclusions seront approuvés par l'assemblée de Corse et seront rendues publiques (sur le site www.isula.corsica).

Le parti d'aménagement sera ensuite affiné par la Collectivité de Corse selon les critères suivants :

- Efficacité du projet dans son rôle de maillage inter quartiers destiné à soulager les voies internes aux quartiers alentours,
- Impacts sur l'environnement,
- Coûts.

Une fois le parti d'aménagement validé, les études suivantes seront lancées (AVP et PRO) et les dossiers règlementaires sur la base de la variante retenue seront engagés.

Chronologie de la concertation publique



3 LES OBJECTIFS DU RACCORDEMENT GIRATOIRE D'ALATA/RD11

3.1 LES ENJEUX DU PROJET

COMPLÉTER LE RESEAU VIAIRE DE DIFFUSION ET DE DESSERTE

La rocade d'Ajaccio se termine actuellement sur le giratoire d'Alata (RD61). C'est une voie urbaine, limitée à 50 km/h. Il s'agit d'une voie assurant une double fonction de desserte des activités riveraines et de transit inter-quartiers (diffusion urbaine).

Aujourd'hui, elle ne permet pas de desservir directement les quartiers sud et ouest d'Ajaccio, car elle s'interrompt au giratoire d'Alata. Une amorce existe bien sur 250 m. Mais en impasse, elle permet exclusivement la desserte des riverains (en particulier, le « Leclerc Drive » et « Engie »).

La création de cette voie nouvelle, dans le prolongement direct du Boulevard Abbé Recco existant, permettrait :

- d'éviter le quartier Saint Jean et ses voies internes inadaptées pour supporter un trafic de diffusion urbain, et souvent congestionnées ;
- d'offrir aux usagers une liaison directe avec la RD11 et les secteurs du Loretto et du Vittulo, sans avoir à emprunter la montée Saint Jean et le cours Napoléon.

Dans ce contexte, la nouvelle voie créée n'est plus un prolongement de la rocade mais bien un maillage inter quartiers destiné à soulager les voies internes aux quartiers alentours – en particulier au quartier Saint Jean.

PARTICIPER EFFICACEMENT AU BOUCLAGE ROUTIER AUTOUR DE LA ROCADE

De ce fait, la Collectivité et la Commune d'Ajaccio se sont également interrogées sur l'opportunité d'améliorer encore davantage certaines liaisons secondaires en profitant de la création de ce nouvel axe majeur entre le giratoire d'Alata et la RD11. En particulier, à ce jour, on constate que le giratoire d'Alata supporte une forte charge de trafic, bien plus conséquente que son voisin, le giratoire dit « d'Alzo di Leva ».

La Collectivité de Corse envisage de répartir le trafic entre les deux giratoires : elle étudie pour cela la création d'une voie nouvelle entre la RD61 (via un nouveau giratoire à créer sur la RD61) et le giratoire d'Alzo di Leva, qui doit assurer la diffusion de la charge de trafic en fonction de la destination des usagers. Cet autre projet se veut complémentaire de la présente opération de maillage viaire vers l'Ouest et fera l'objet d'une présentation distincte au public.

3.2 LE TRAFIC

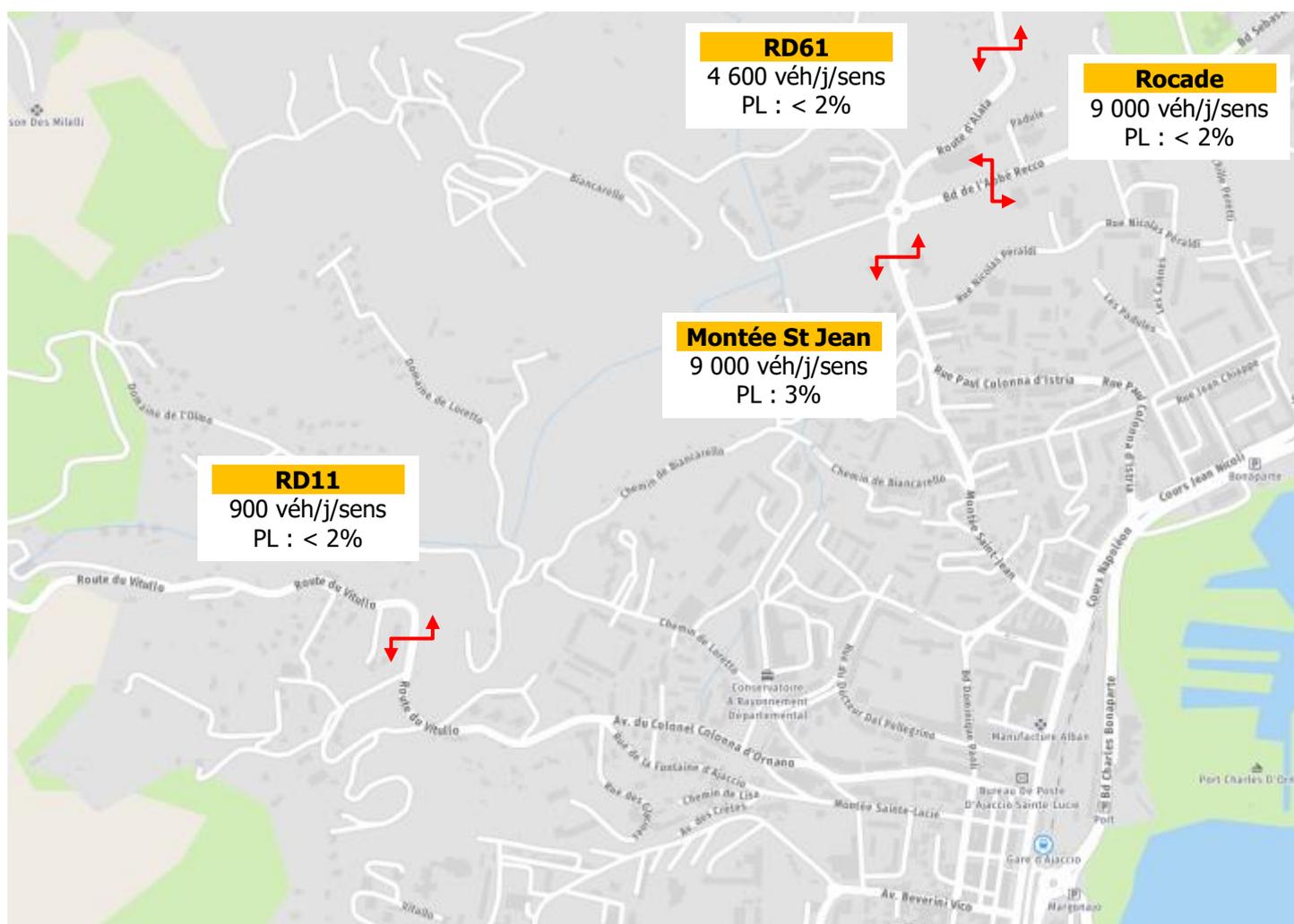
Le réseau viaire présente une charge de trafic très importante, en particulier sur les 3 branches du giratoire d'Alata.

La RD11, dans le secteur du Vittulo, est nettement moins chargée, avec un trafic faible, de l'ordre de 900 véh/j/sens, en semaine.

Le giratoire d'Alata est soumis à des heures de pointe du trafic très prononcées (matin et soir) où des remontées de file très longues s'installent aux entrées du giratoire.

L'analyse du trafic montre que la montée Saint Jean absorbe un important volume de trafic issu de la rocade ou de la RD61. L'amélioration du maillage routier doit avant tout permettre de soulager cette rue saturée aux heures de pointe et de diffuser plus efficacement le trafic issu des radiales convergeant vers Ajaccio (RD61, Rociade), à l'intérieur du tissu urbain.

La carte ci-dessous résume les niveaux de trafic sur les principaux axes concernés par le projet.



TRAFICS MOYENS SUR UNE JOURNEE DE BASE (HORS WEEK-END)

4 LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

4.1 CONTEXTE GENERAL

La zone d'étude s'inscrit en grande partie dans le vallon du ruisseau de l'Arbitrone.

La particularité de ce site, est de se trouver en bordure de zones fortement urbanisées (quartier Saint Jean, la Rocade, notamment). Mais, le vallon reste globalement peu urbanisé, avec un habitat dispersé et de larges zones encore dévolues à l'agriculture, au maraîchage et aux espaces naturels.

La nouvelle voie traversera donc un espace aux vocations multiples et présentant une forte singularité dans le territoire Ajaccien.

Il convient de noter que les travaux d'enfouissement des cuves de stockage du gaz, en cours de réalisation, permettent la réalisation de cette voie, grâce à la réduction sensible des périmètres SEVESO associés.

4.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX

LA PRESENCE DU RUISSEAU D'ARBITRONE ET D'UN RELIEF MARQUE

Le fond de vallon du ruisseau l'Arbitrone et la présence de bassins versants à forte identité (la chênaie en pente douce, la plaine, les jardins en terrasses et l'oliveraie) du périmètre d'étude contribuent à l'identité paysagère et naturelle du projet.

Les tracés proposés veillent à épouser autant que faire se peut le terrain naturel afin de limiter d'une part le mouvement de matériaux mais aussi pour s'inscrire de façon la plus harmonieuse possible dans leur environnement. Ils ont été déterminés de façon à faciliter les mesures à mettre en œuvre pour maîtriser les ruissellements et les rejets pendant et après les travaux, dans les milieux naturels et à ne pas faire obstacle à l'inondabilité du site.

UNE RICHESSE ECOLOGIQUE A PRESERVER

Le secteur d'étude est dans sa globalité une zone refuge pour la faune et la flore et joue un rôle écologique fonctionnel important dans cet environnement urbain. La présence de population de Tortue d'Hermann et de Cistude d'Europe dans l'aire d'étude, la richesse floristique avec plusieurs espèces protégées et patrimoniales et la proximité avec 2 sites Natura 2000 sont des **enjeux forts**. Quelques secteurs humides et boisés sont favorables pour le gîte et l'alimentation des chiroptères.

Les variantes proposées ont été recherchées en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et à maintenir les fonctionnalités écologiques. Comme pour tout projet de cette ampleur, la mise en place de mesures d'accompagnement est également prévue et sera incontournable.

DES ACTIVITES ET UN CADRE DE VIE A PRESERVER

Les différents quartiers urbanisés (*Loretto, Saint Jean, Battesti*) se trouvent en zone périphérique, mais à proximité du tracé.

La partie centrale est, quant à elle, occupée par des milieux naturels présentant une réelle valeur écologique.

Les objectifs poursuivis par les différentes variantes sont de maintenir les activités en présence sans porter préjudice au cadre de vie des riverains.

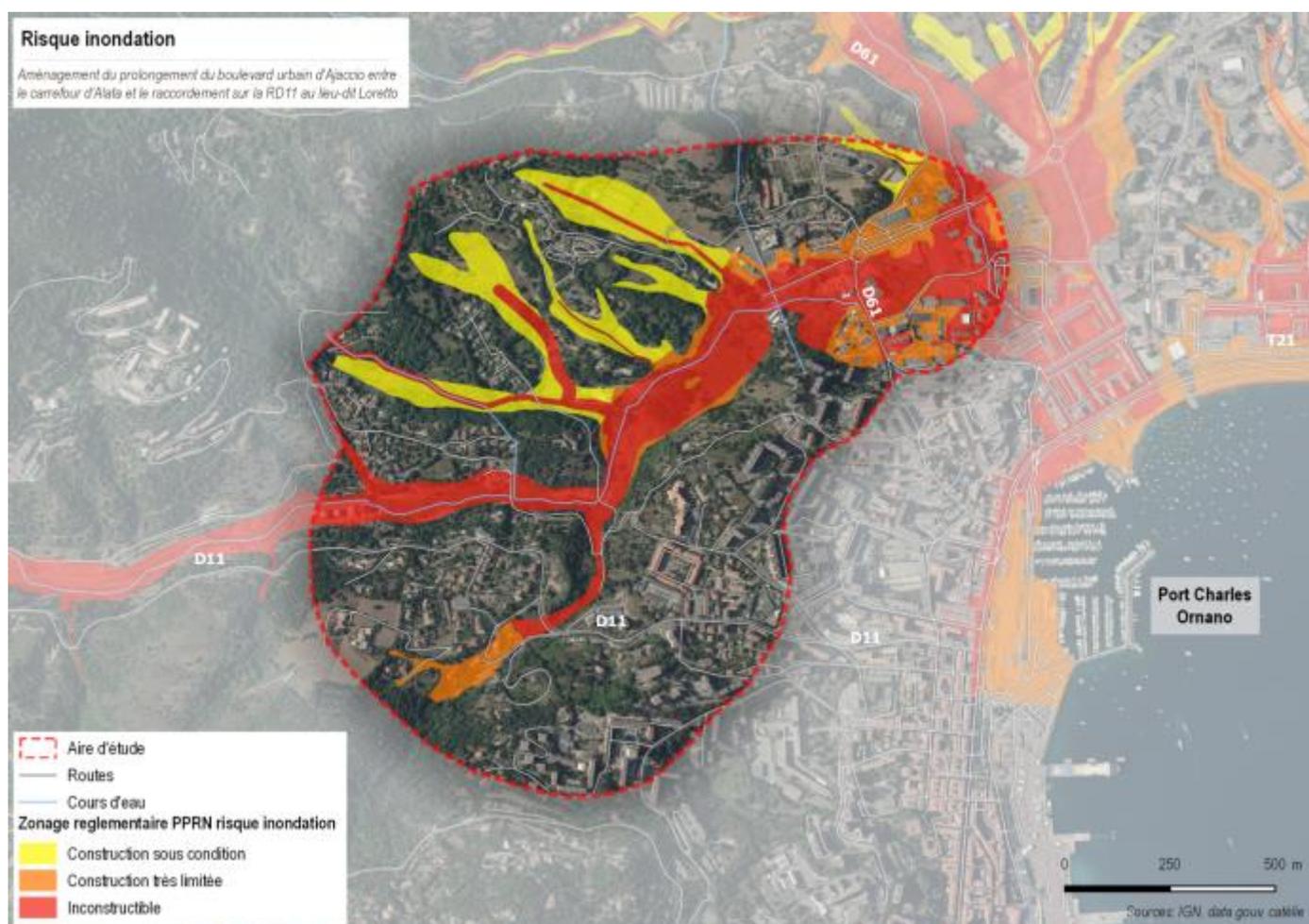
Si le cadre de vie ou l'activité de certains riverains est malgré tout, impacté, cela impliquera la mise en place de mesures d'accompagnement dans le cadre de l'opération de voie nouvelle.

UNE ZONE INONDABLE LIEE A L'ARBITRONE

Depuis 2009, l'Etat a engagé des études d'évaluation du risque d'inondation qui ont confirmé l'existence d'un risque élevé d'inondation susceptible d'être aggravé par l'extension de l'urbanisation des bassins versants de San Remedio, la Madunuccia, l'Arbitrone, la vallée Maggiore et le vallon de Saint Joseph. En période de crue, les cours d'eau des bassins versants précités débordent en amont des zones urbanisées. Or ces écoulements entraînent des inondations dans ces quartiers, du fait du réseau pluvial sous-dimensionné pour évacuer les eaux et du fait des contraintes topographiques qui suscitent une stagnation plutôt qu'une évacuation des eaux.

Face à ce risque élevé d'inondation par ruissellement lié aux crues torrentielles, le PPRI dans les bassins versants de San Remedio, la Madunuccia, l'Arbitrone, la vallée Maggiore et le vallon de Saint Joseph a été élaboré et approuvé le 31 mai 2011.

Le secteur d'étude est inscrit dans ce PPRI. D'après la carte de zonage du PPRI de 2009, l'aire d'étude est située en grande partie dans la zone rouge « inconstructible » ainsi que dans la zone jaune de « prescriptions ». Cela signifie que la conception du tracé doit être menée de façon à limiter les travaux en zone d'aléa fort et intégrer les mesures compensatoires permettant de ne pas aggraver les inondations vers l'aval.



CARTE 1 : ZONAGE PPRI DU BASSIN DE SAN REMEDIO ARBITRONE-MADUNICCIA

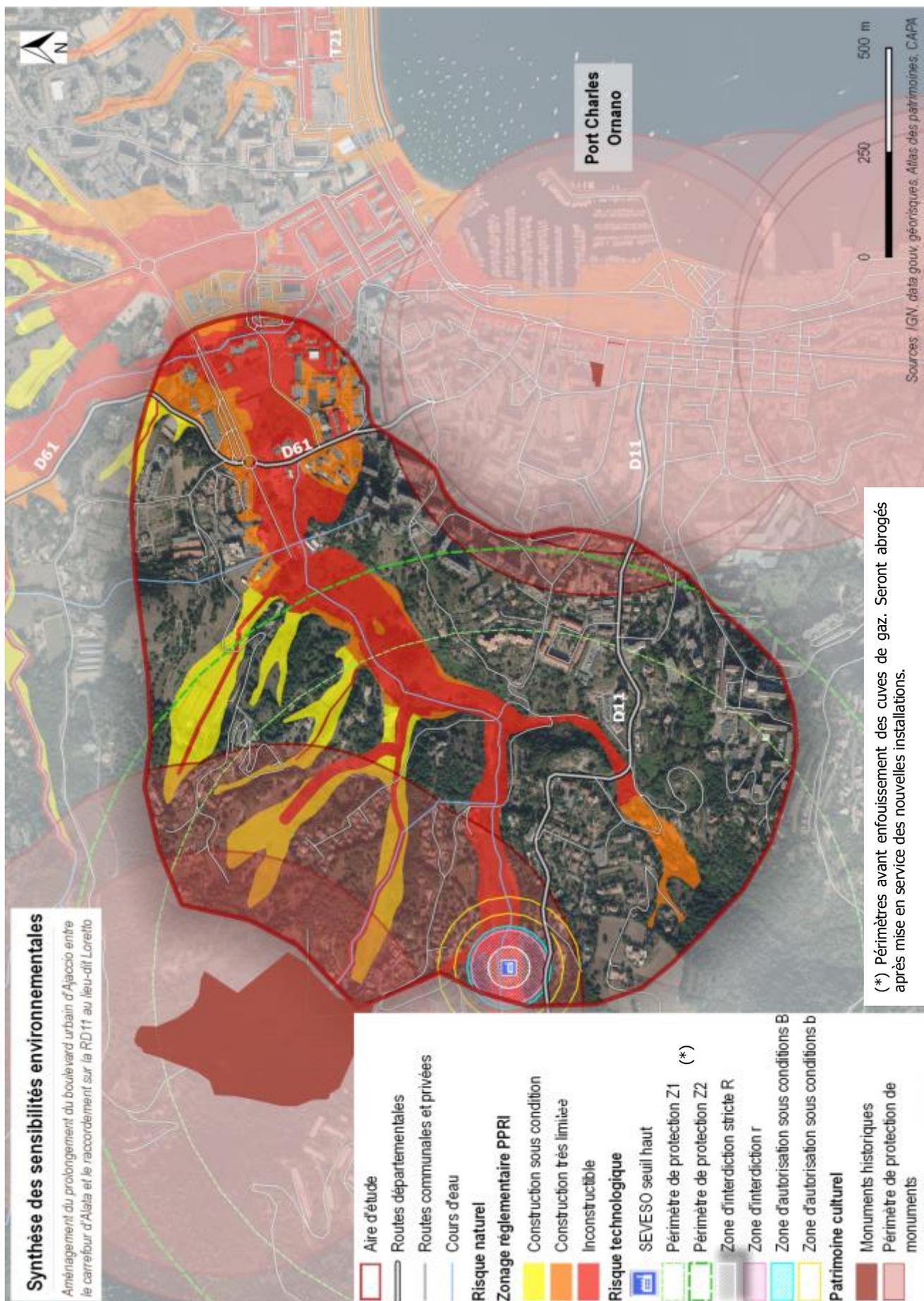
4.3 SYNTHÈSE DES ENJEUX

Les enjeux environnementaux ont été hiérarchisés en trois niveaux :

Enjeu Faible	Enjeu moyen	Enjeu fort
--------------	-------------	------------

MILIEU	THEMATIQUE	CARACTERISTIQUE AU SEIN DE L'AIRES D'ETUDE	Hiérarchisation des enjeux
MILIEU PHYSIQUE	<i>Température ensoleillement</i> et	Climat méditerranéen : chaud et ensoleillé	
	<i>Précipitations</i>	Pluies orageuses violentes à prendre en compte pour l'assainissement pluvial	
	<i>Vent</i>	Vents : influence sur la propagation des bruits et des poussières	
	<i>Topographie</i>	Topographie vallonnée : contrainte technique	
	<i>Géologie</i>	Sol relativement perméable à prendre en compte dans la phase travaux pour limiter la pollution de l'aquifère	
	<i>Qualité des eaux souterraines</i>	Masses d'eau en bon état à maintenir	
	<i>Qualité des eaux de surface</i>	Etat bon à moyen à ne pas dégrader	
MILIEU NATUREL	<i>Zonages naturalistes</i>	Noyau de population de Tortue d'Hermann dans l'aire d'étude Proximité avec 2 sites Natura 2000	
	<i>Autres zonages</i>	corridors et réservoirs de biodiversité et plusieurs EBC dans l'aire d'étude éloignée	
	<i>Flore</i>	Richesse floristique et plusieurs espèces protégées et patrimoniales	
	<i>Amphibiens</i>	Plusieurs espèces protégées mais relativement communes en Corse	
	<i>Reptiles</i>	Plusieurs espèces protégées, dont plusieurs patrimoniales, voire très patrimoniales (Cistude d'Europe et Tortue d'Hermann)	
	<i>Oiseaux</i>	Cortèges relativement communs avec des espèces pour la plupart protégées et quelques une patrimoniales	
	<i>Chiroptères</i>	Secteurs humides et boisés favorables pour le gîte et l'alimentation	
	<i>Insectes</i>	Des secteurs humides favorables aux odonates	
	<i>Zones humides</i>	Plusieurs zones humides, habitats de vie d'espèces patrimoniales mais pas de zones humides prioritaires ou de réservoirs de biodiversité aquatiques.	
ENVIRONNEMENT URBAIN	<i>Population</i>	Population croissante et concentrée à Ajaccio	
	<i>Logement</i>	Augmentation du nombre de logements pour répondre à la croissance démographique	

	Occupation du sol	Espaces essentiellement agricoles interrompus par des milieux naturels	
	Emploi	Pôle d'emploi et flux importants de déplacements domicile-travail	
	Tourisme	Faible attrait touristique de l'aire d'étude	
	Industrie	1 site SEVESO dans la zone d'étude, mais périmètre réduit suite aux travaux d'enfouissement	
	Réseaux	Canalisation et axes routiers importants pour le transport de matières dangereuses, une ligne électrique et un plan de servitude aéronautique de dégagement dans la zone d'étude	
	Déchets	Centres de stockage ayant atteint leur capacité d'enfouissement : tri et traitement des déchets à optimiser	
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Environnement paysager	Enjeux paysagers (ruisseau de l'Arbitrone, plaine humide, versants) et environnementaux (biodiversité riche) à préserver	
	Archéologie	Zone de présomption de prescription archéologique et zone de prospection archéologique prioritaire	
	Monuments historiques	2 monuments inscrits et 2 classés dont le périmètre intercepte la zone d'étude	
	Sites inscrits et classés	1 site inscrit et 1 site classé sur la commune d'Ajaccio	
SANTE PUBLIQUE NUISANCES	Bruit et vibrations	Ambiance sonore modérée	
RISQUES	Feux de forêt	Risque modéré dans la zone d'étude	
	Inondation	Risque élevé : le projet passe par la zone rouge du PPRI	
	Séisme	Sismicité de niveau 1	
	Mouvement de terrain	Aléa retrait-gonflement faible Aléa éboulements et coulées boueuses moyen	
	Tempête	Risque existant	
	Risque industriel	Périmètres SEVESO anciens englobent le projet : les nouveaux périmètres sont fortement réduits.	
	Risque TMD	Risque fort : canalisation de transport de matières dangereuses et axes routiers à fort trafic	
	Rupture de barrage	Risque très faible	
DOCUMENTS DE PLANIFICATION	SCOT	En cours d'élaboration	
	PLU	Emplacement réservé pour le projet	
	Servitudes d'utilité publique	Projet concerné par plusieurs servitudes d'utilité publique : PPRI, AZI, PPRT, Monuments historiques, TMD, Plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Ajaccio	





VUE SUR LE VALLON D'ARBITRONE DEPUIS L'EST

5 LES DIFFERENTES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT

5.1 LE CHOIX D'UN FUSEAU DE PASSAGE

LES GRANDS PRINCIPES DU TRACE

La recherche de tracés s'est orientée tout d'abord sur des choix de fuseau de passage élargi, « nord » ou « sud » en fonction de la contrainte physique naturelle imposée par le ruisseau d'Arbitrone.

Les deux variantes de fuseau présentées ci-après consistent en la création d'une voie nouvelle se raccordant au giratoire d'Alata au nord-est, et à la RD11 au sud-ouest. Quel que soit la variante, le fuseau de passage est *in fine* très étroit, car fortement contraint. En effet, la configuration du site (vallon encaissé de l'Arbitrone et urbanisation de part et d'autre) n'offre guère d'alternatives plus éloignées de passage.

Les deux fuseaux de passage offrent sensiblement le même niveau de service à l'utilisateur, mais en ayant par contre des impacts environnementaux différents et avec des points de raccordement à la RD11 différents (option 2 / variante 1).

Le site est caractérisé au Sud par un relief assez abrupt avec des jardins en terrasses et une oliveraie, tandis qu'au Nord, la topographie est plus douce.

LES VARIANTES DE PASSAGE ETUDIEES

- La variante 1 : Variante NORD avec 2 options – raccordement sur la RD11 près de Battesti ou raccordement sur la RD11 à l'Est de la résidence Loretto (en partie sur l'ER 64).
- La variante 2 : Variante SUD / Raccordement RD11 au Vittulo.



EXTRAIT DE L'ETUDE PAYSAGERE DE L'AIRES D'ETUDE

DESCRIPTION

Variante N°1 : Fuseau NORD avec 2 options

La variante 1 correspond à un fuseau au NORD de l'Arbitrone avec 2 options – raccordement sur la RD11 près de *Battesti* (option 1) ou raccordement sur la RD11 à l'Est de la résidence *Loretto* (option 2).

La route débute sur la zone de remblai érigé au niveau du Leclerc drive à la fin du boulevard existant. Elle se poursuit ensuite sur un relief doux à travers les chênes verts, longe l'Arbitrone avant de le franchir pour traverser à son tour le chemin du Loretto et enfin atteindre la RD11 soit en fond de vallon, soit côté Battesti suivant l'option choisie.

Le fond de vallon se trouve en aléa fort du PPRI.

Ce tracé neuf est long d'environ 930 m (hors section en boulevard à réaménager) suivant l'option N°1, et 1 100 m suivant l'option N°2. Le relief collinaire du flanc nord du vallon de l'Arbitrone autorise un tracé peu sinueux.

Un ouvrage de franchissement du ruisseau d'Arbitrone est prévu.

Les échanges se font donc exclusivement par des carrefours plans, ce qui est conforme avec la fonction de desserte inter-quartiers de la voie.

Les rétablissements de voies impactées sont :

- Un chemin de desserte agricole dans le domaine du Loretto (ouvrage prévu) ;
- Le chemin de desserte du lotissement du domaine du Loretto (ouvrage prévu) ;
- Le chemin du Loretto.

Des transparences hydrauliques devront être prévues au niveau des zones rouges du PPRI.

Variante N°2 : Fuseau SUD / Raccordement RD11 au Loretto

La variante 2 correspond à un fuseau SUD avec un raccordement à la RD11 au niveau du quartier du *Vittulo*.

La route débute sur la zone de remblai érigé au niveau du Leclerc drive à la fin du boulevard existant. Elle se poursuit ensuite sur le relief doux à travers les chênes verts au sud des deux autres tracés vu précédemment, traverse rapidement le ruisseau d'Arbitrone puis s'en écarte pour s'accrocher au relief sud du vallon, pour traverser le chemin de Loretto et enfin atteindre la RD11 en fond de vallon. Au pied d'habitations, le site est caractérisé au Sud par un relief assez abrupt avec des jardins en terrasses et une oliveraie.

Ce tracé neuf fait 1 040m de long environ (hors section en boulevard à réaménager). Le relief plus pentu en partie sud du vallon de l'Arbitrone contraint le tracé.

Le fuseau est en zone inondable hormis la partie après le chemin de Loretto. Le tracé traverse le ruisseau d'Arbitrone en un seul point au Nord.

Un ouvrage de franchissement du ruisseau d'Arbitrone est prévu.

Les échanges se font donc exclusivement par des carrefours plans, ce qui est conforme avec la fonction de desserte inter-quartiers de la voie.

Les rétablissements de voies impactées sont :

- Un chemin de desserte agricole dans le domaine du Loretto (ouvrage prévu) ;
- Le chemin de desserte du lotissement du domaine du Loretto (ouvrage prévu) ;
- Le chemin du Loretto.

Des traversées hydrauliques devront être prévues au niveau des zones rouges du PPRI.

5.2 ANALYSE COMPARATIVE ET CHOIX DU MAITRE D'OUVRAGE

La Collectivité de Corse a comparé les deux fuseaux de passage, au travers d'une analyse multicritères.

Critère	Fuseau Nord	Fuseau Sud
Hydraulique et risque inondation	A l'écart des zones d'aléa fort	Plus en contact avec la zone rouge du PPRI
Topographie	Relief doux	Zone pentue
Milieu naturel	Enjeu modéré à fort, présence d'espèces protégées	Enjeu modéré à fort, présence d'espèces protégées
Espaces agricoles	Consommation de quelques espaces secondaires	Plus grande consommation d'espaces agricoles
Habitat et cadre de vie	Impact pour un nombre d'habitations plus limité	Présence de nombreuses habitations à proximité immédiate de la voie
Paysage	Impact pouvant être limité grâce au massif végétal en place et le relief peu prononcé	Impact fort pour les riverains sud, dans une topographie prononcée
Réseau Gaz	Nécessité de protéger la conduite ou d'adapter le tracé pour éviter la conduite	Pas d'incidence

Cette analyse comparative montre des avantages/inconvénients prononcés entre les 2 fuseaux. Compte-tenu des impacts forts pour les riverains (paysage, cadre de vie, risque inondation), il a été décidé de poursuivre les études suivant le fuseau nord.

Aujourd'hui, compte-tenu des enjeux du site, la Collectivité de Corse s'est donc engagée dans le choix du fuseau nord. Par contre, elle a procédé à l'étude de plusieurs variantes à l'intérieur de ce fuseau. Ces variantes portent exclusivement sur les conditions de raccordement au reste du réseau routier.

A ce stade des études, la position et l'altimétrie exactes du projet restent sommaires et devront être confirmées lors d'études techniques plus détaillées, une fois le choix opéré sur la solution de raccordement au réseau routier (variantes A et B décrites dans les pages suivantes).

5.3 LE CHOIX DES MODALITES D'ÉCHANGES AVEC LE RESEAU ROUTIER SECONDAIRE

La Collectivité de Corse, sur la base du fuseau nord, a étudié différentes modalités de raccordement au réseau routier.

Le but de la Collectivité de Corse est de pouvoir proposer un barreau routier particulièrement attractif, pour participer à la bonne desserte des quartiers ajacciens, tout en soulageant certains axes saturés et inadaptés au volume de trafic supporté (montée Saint Jean en particulier).

En effet, de premières études de trafic ont montré qu'en l'absence d'échanges intermédiaires entre le giratoire d'Alata et la RD11, la nouvelle voie présenterait un intérêt limité, avec seulement 3 000 à 4 000 véh/j (pour les 2 sens), donc bien loin du trafic absorbé par la rocade à l'Est du giratoire d'Alata ou de la RD61 dans le quartier Saint Jean (18 000 véh/j, deux sens confondus).

C'est pourquoi, deux options ont été étudiées :

- Soit un raccordement direct à la RD11, sans échanges intermédiaires ;
- Soit un raccordement à la RD11, mais avec un carrefour intermédiaire avec le chemin du Loretto.

Ces modalités de raccordement ont une incidence sur l'attractivité de la route et le niveau de trafic qu'elle supportera.

La partie Est du tracé (entre Engie et le giratoire d'Alata) est invariante.

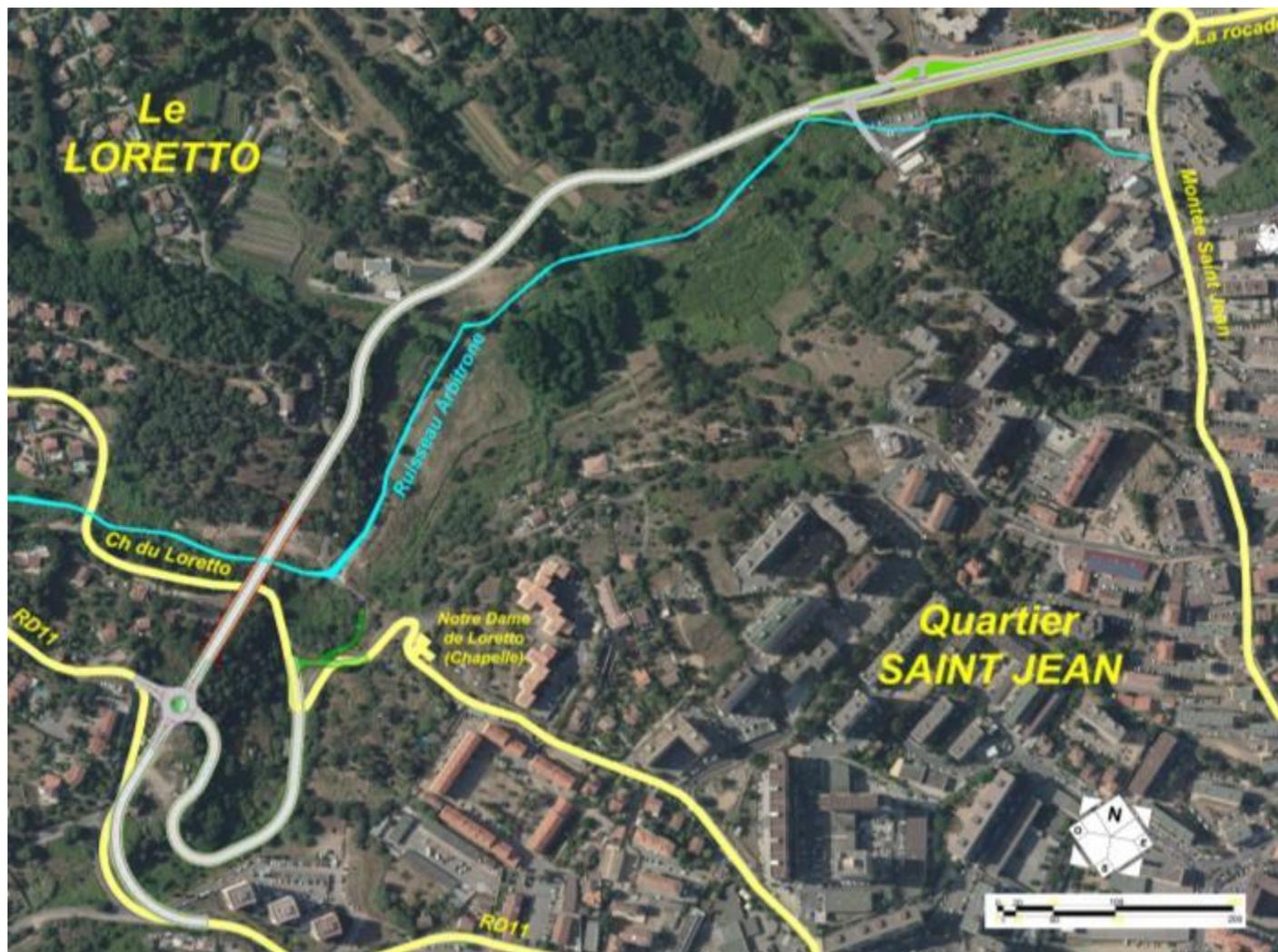
VARIANTE A

La première proposition consiste à réaliser un aménagement ne présentant aucun échange intermédiaire entre la nouvelle voie et le reste du réseau routier, entre le giratoire d'Alata et la RD11.

Par contre, au niveau du carrefour de raccordement à la RD11, une branche est créée pour raccorder le carrefour au chemin du Loretto.

Principales caractéristiques de la solution

- Boulevard urbain de 250 m entre le giratoire d'Alata et Engie, longé par une contre-allée au nord ;
- Voie nouvelle entre le Boulevard (existant requalifié) et le giratoire sur la RD11, au travers du vallon d'Arbitrone : 800 m, dont un ouvrage d'art de 150 m, au-dessus de l'Arbitrone et du Chemin du Loretto ;
- Giratoire à 3 branches sur la RD11 ;
- Barreau routier entre le chemin du Loretto et le giratoire de la RD11 : 370 m, avec une pente moyenne de 8% ;
- Aménagement d'une intersection sécurisée en fond de vallon entre le Chemin du Loretto et ce barreau routier ;
- Coût des travaux estimé à 15 M€ TTC.



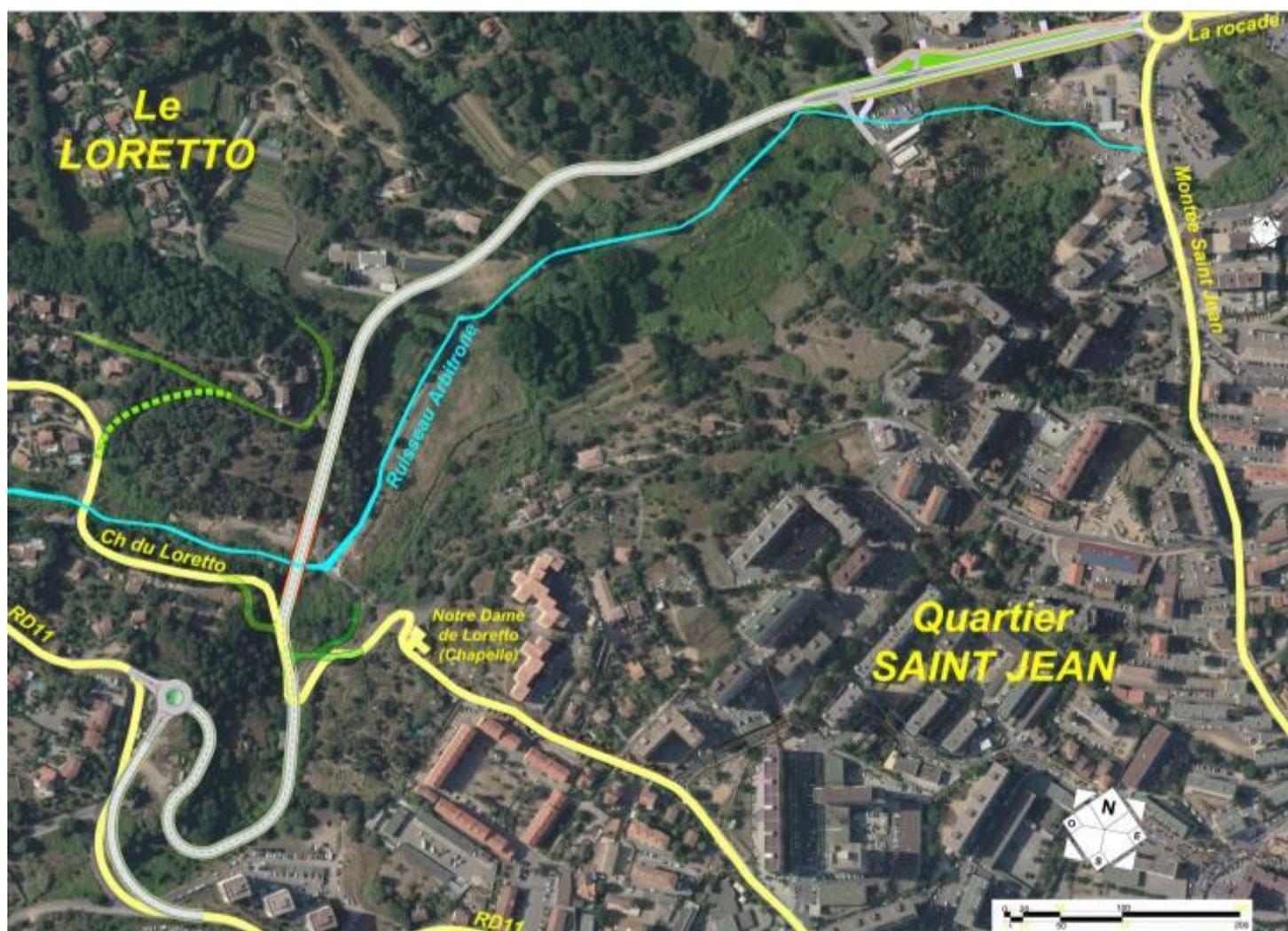
VARIANTE B

La seconde proposition consiste à réaliser un aménagement présentant un échange intermédiaire entre la nouvelle voie et le reste du réseau routier, entre le giratoire d'Alata et la RD11 : cet échange se fait avec le chemin du Loretto, en fond de vallée.

Le carrefour sera à niveau, avec ou sans voie spéciale de tourne-à-gauche : les études techniques préciseront la solution la plus adaptée aux niveaux de trafic tournant à l'intersection.

Principales caractéristiques de la solution

- Boulevard urbain de 250 m entre le giratoire d'Alata et Engie, longé par une contre-allée au nord ;
- Voie nouvelle entre le Boulevard (existant requalifié) et le giratoire sur la RD11, au travers du vallon d'Arbitrone : 1 140 m, dont un ouvrage d'art de moins de 50 m, au-dessus de l'Arbitrone et une rampe de 370 m entre le chemin du Loretto et le giratoire de la RD11 avec une pente moyenne de 8% ;
- Giratoire à 3 branches sur la RD11 ;
- Aménagement d'une intersection sécurisée en fond de vallon entre le Chemin du Loretto et la liaison ;
- Coût des travaux estimé à 11 M€ TTC.



5.4 AUTRES ELEMENTS DE LA CONCEPTION DU PROJET

VITESSE MAXIMALE AUTORISEE

Compte-tenu du contexte urbain de la nouvelle voie (en zone agglomérée limitée à 50 km/h) et de l'absence de trafic de transit à grande échelle, il est décidé de limiter la vitesse à 50 km/h également sur la voie nouvelle. La conception de la route est donc en accord avec ce choix (largeur de chaussée, trottoirs...).

PROFIL DE LA VOIE

Il est prévu de réaliser une route à 2x1 voies. En effet, les niveaux de trafic attendus ne justifient pas la création d'une 2x2 voies.

Par contre, il convient de distinguer deux sections aux fonctions bien différentes :

- Entre le giratoire d'Alata et « Engie », un profil très urbain, avec des contre-allées et trottoirs ;
- Entre « Engie » et la RD11, avec un profil moins urbain, avec ou sans trottoirs, mais avec des accotements revêtus permettant la circulation des cyclistes (bandes multifonctions).

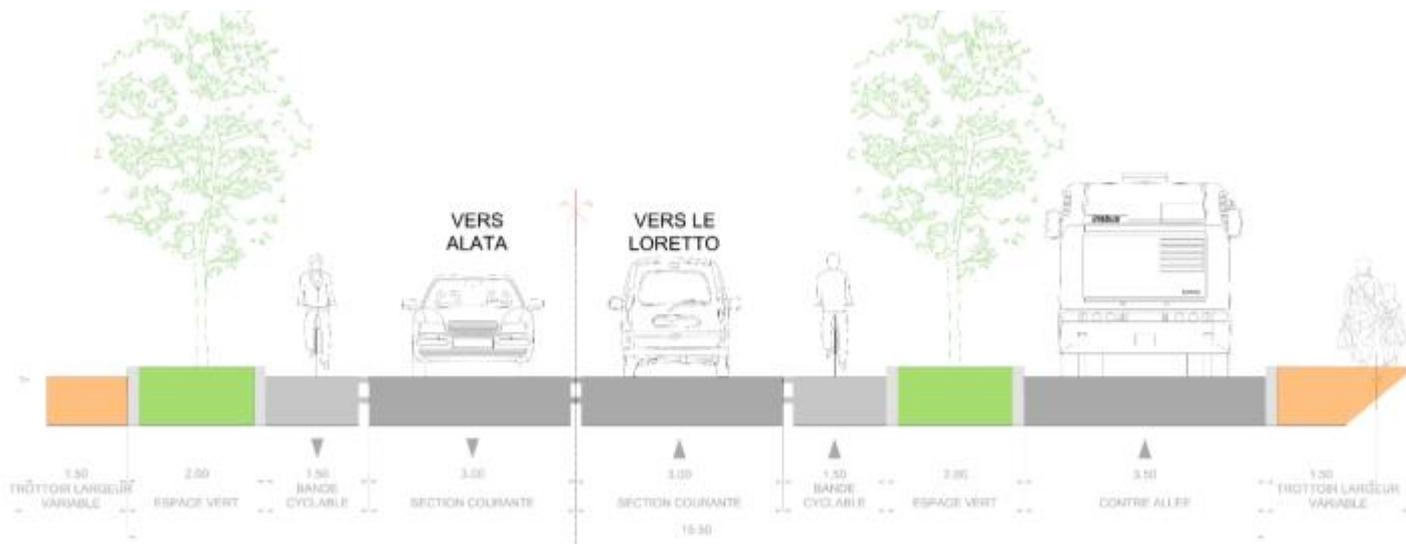
Section Alata <-> Engie

Le profil en travers type de la reprise du boulevard est :

- Chaussée : 2 x 3,00 m + 3,50 m de voie centrale pour tourne-à-gauche vers le Leclerc Drive ;
- 2 bandes cyclables de 1,50 m de part et d'autre de la chaussée ;

- 2 m d'espaces verts de part et d'autre ;
- 1 contre-allée à sens unique, permettant notamment la desserte du site Engie de 4.50m ;
- 2 m au moins de trottoirs de part et d'autre.

Largeur totale : 21.50 m.



Section Engie <-> Vittulo

Le profil en travers type de la voie nouvelle est :

- Chaussée : 6 m : 2 x 3,00 m ;
- Bandes multifonctions : 2 x 1,50 m ;
- Berme > 1,00 m ;

Largeur totale minimale requise : 11 m,
pouvant être portée à 13 m, en présence d'un trottoir.



AUTRES POINTS D'ÉCHANGE

Accès au Leclerc Drive et à Engie

Un tourne à gauche est prévu pour desservir le LECLERC Drive à l'extrémité ouest du boulevard ALATA <-> ENGIE.

De ce fait, la sortie sur le boulevard de la contre-allée a été dessinée à l'est de ce tourne à gauche de façon à assurer les visibilitées et donc la sécurité nécessaire pour les manœuvres de cisaillement (retour vers le giratoire d'Alata).

PRINCIPE DE TRAITEMENT DE L'ACCES AU LECLERC DIRVE ET A ENGIE



PRISE EN COMPTE DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

Les transports en commun

Le projet tient compte des objectifs d'évolution des modes de transport.

Concernant les transports en commun, la contre-allée nord prévue sur la partie Est du tracé pourra être empruntée par les bus dans le sens Est>Ouest et la configuration de la contre-allée autorise même d'y réaliser une tête de ligne si besoin (possibilité de demi-tour en fin de contre-allée).

Sur le reste de la voie, aucun aménagement spécifique n'est réalisé en section courante, car les projections de trafic montrent que le trafic routier sera fluide en toutes circonstances. Par contre, il conviendra, en concertation avec la CAPA, d'anticiper l'implantation de nouveaux arrêts de bus et la création des cheminements piétons nécessaires pour y accéder depuis les rues avoisinantes.

Les cyclistes

Dans le prolongement des travaux en cours sur la Rode, les cyclistes disposeront :

- De bandes cyclables de part et d'autre de la voie, dans la partie Est, plus urbanisée ;
- De bandes multifonctions (BMF) de même largeur, dans la partie Ouest, moins urbanisée.

Ainsi, le projet assure une continuité totale pour ces usagers.

Les piétons

En partie Est, potentiellement très fréquentée, ils disposeront de larges trottoirs éclairés.

Dans le vallon d'Albitrone, le projet sera dissuasif pour les piétons : la Collectivité de Corse s'oriente vers la proposition d'itinéraires alternatifs, éloignés de la route, en fond de vallon. Sinon, un trottoir de 1,5 m au moins sera disposé sur un côté de la route.

5.5 ANALYSE COMPARATIVE ET CHOIX DE LA COLLECTIVITE DE CORSE

La Collectivité de Corse a comparé les deux variantes d'échanges, au travers d'une analyse multicritères.

Critère	Variante A (raccordement direct à la RD11)	Variante B (intersection intermédiaire avec le chemin du Loretto)
Hydraulique et risque inondation	Le grand ouvrage de franchissement de l'Arbitrone permet de s'affranchir un peu du risque inondation	Le profil en long en fond de vallon contraint à un profil rasant et des transparences hydrauliques nombreuses
Topographie	Rampe importante entre le chemin du Loretto et la RD11 pour la voie secondaire	Rampe importante entre le chemin du Loretto et la RD11 pour la voie principale
Milieu naturel	Risque de perturbation de couloirs empruntés par des chiroptères (viaduc)	Impact potentiel sur le cours d'eau et ses ripisylves accru par la proximité de la voie
Habitat et cadre de vie	Dégradation de la qualité paysagère et acoustique du fait du passage en hauteur (viaduc)	Limitation de l'impact visuel et acoustique par un passage en fond de vallon
Paysage	Fort impact paysager du viaduc	Meilleure intégration par un tracé en fond de vallée
Attractivité pour le trafic de transit	Plus attractif pour rejoindre le Vittulo depuis la rocade, car moins contraint (rampes et intersections)	Attractivité pénalisée par la rampe en fin de tracé au sud et par l'intersection intermédiaire du Loretto
Maillage inter-quartier et qualité de la desserte locale	Maillage avec le Loretto moins direct : risque de diffusion plus importante du trafic dans Saint Jean	Bonne desserte du secteur du Loretto
Coût d'investissement	15 M€ TTC environ	11 M€ TTC environ

Cette analyse comparative montre des avantages/inconvénients prononcés entre les 2 variantes d'aménagement.

Compte-tenu des impacts forts pour les riverains (paysage, cadre de vie, risque inondation) de la première variante, de son coût plus élevé et d'une attractivité moindre, la préférence de la collectivité de Corse va à la variante B.

6 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 Territoriale et mis librement à disposition de tous sur le site internet www.isula.corsica.

En prenant en compte les conclusions et les attentes issues de la concertation, la Collectivité de Corse 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.



