

## PRÉFET DE CORSE

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**  
**relatif au projet d'aménagement et de rectification des RD 111b et RD 11b**  
**entre les PR 1.825 et 3.020 (secteurs St Antoine et Petit Capo)**  
**Commune d'AJACCIO**  
**(Corse-du-Sud)**

*Le présent avis est pris en application des législations communautaires et nationales sur l'évaluation environnementale des projets.*

### I - CONTEXTE

#### I-1 - Contexte réglementaire

Le décret n° 2011-2019 du 29/12/2011 sur la réforme des études d'impact a été pris pour l'application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, modifié par la loi n° 2010-788 du 12/07/2010 portant engagement national pour l'environnement ainsi que pour compléter la transposition de la directive communautaire n° 2011/92/UE relative à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement.

La loi n° 2005-1319 a introduit dans le droit français la production d'un avis de l'autorité de l'État compétente en matière d'environnement, dite "Autorité environnementale" (AE), pour les projets soumis à étude d'impact. Les modalités en sont précisées aux articles L.122-1 et R.122-6 et suivants du code de l'environnement.

Ces textes ont pour objet l'évaluation des effets, potentiels ou avérés, des projets sur l'environnement avant que ces derniers ne soient adoptés. L'avis requis par le Préfet de Corse, en sa qualité d'autorité environnementale, est joint au dossier d'enquête publique.

Le projet de rectification des routes départementales n° 11b et 111b, présenté par le Conseil départemental de Corse-du-Sud, représenté par Monsieur Pierre-Jean LUCIANI, entre dans le champ d'application de ces dispositions.

#### I-2 - Modalités d'application

Le projet est soumis aux procédures de déclaration d'utilité publique (DUP) et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Il s'inscrit par ailleurs, dans la rubrique n°6d (relative aux routes) du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement définissant les critères de soumission à étude d'impact ou examen au cas par cas. Dans le cas d'espèce, une étude d'impact a été réalisée par le porteur de projet du fait du linéaire concerné (au-delà de 3 km).

L'avis de l'Autorité environnementale porte d'une part, sur la qualité de l'étude d'impact et d'autre part, sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique unique relative aux procédures de DUP et d'autorisation loi sur l'eau .

Ce dossier a été déclaré recevable, il en a été accusé réception le 16 avril 2016.

L'avis de l'Agence Régionale de Santé, requis au titre de l'article R.122-1-1 du code de l'environnement, a été reçu le 6 juin 2016.

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

## II - ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

### II-1 - Sur la présentation et les caractéristiques du projet

Le présent avis porte sur un projet d'aménagement des RD11b et 111b entre le col de St Antoine et le carrefour de Petit Capo, sur le territoire de la commune d'Ajaccio (2A).

Les objectifs poursuivis par le présent projet, tels que définis par le Conseil Départemental de Corse-du-Sud, visent à rectifier les sections marquées par des courbes et contre-courbes serrées sur ces routes très dégradées et potentiellement accidentogènes. Ces travaux sont également programmés en vue d'utiliser cet axe comme itinéraire de contournement du centre-ville d'Ajaccio en plus d'améliorer la sécurité et le confort des usagers.

La totalité du linéaire concerné s'élève à 5 192 ml. Suite à la rectification de tracé, la section traitée de la RD 11b passera de 3 997 ml à 2 880 ml. Certains délaissés sont maintenus pour accéder aux parcelles agricoles, d'autres sont scarifiés et végétalisés. La largeur de la chaussée est portée à 6 mètres ; elle comporte un accotement de 1,5 m (côté aval) et un fossé bétonné (côté amont).

Outre la rectification routière, le projet comprend la création ou le redimensionnement d'ouvrages hydrauliques sur le ruisseau de St Antoine, la réalisation d'un aménagement de type « tourne à gauche » au niveau de l'intersection des deux départementales et le réaménagement des accès aux parcelles agricoles.

La localisation du projet est présentée ci-dessous :



*Localisation du projet – Extrait de l'étude d'impact*

Le projet s'inscrit dans un programme de travaux plus global de contournement du centre-ville comprenant notamment, le prolongement de la rocade depuis le rond point de la Caldaniccia jusqu'au quartier de Loretto (Ajaccio), programme porté par la Collectivité Territoriale de Corse (CTC).

### II-2 - Sur le caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact contient l'ensemble des rubriques mentionnées à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Conformément aux textes réglementaires, elle comporte un résumé non technique et une étude d'incidences Natura 2000.



### II-3 - Sur l'analyse de l'état initial et l'identification des enjeux environnementaux

L'état initial traite de toutes les thématiques utiles à la caractérisation de l'environnement, au regard de l'opération prévue (milieu physique, biologique, humain, paysager, patrimonial et urbanistique).

Concernant le **milieu physique**, la route actuelle serpente dans une vallée dotée d'un réseau hydrographique dense auquel appartient le ruisseau de St Antoine. La prise en compte de la topographie vallonnée du site constitue une composante essentielle pour la bonne insertion du projet routier.

Le site ne fait partie d'aucun périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable et n'est pas concerné par une problématique de sol pollué.

Concernant le **paysage**, la route actuelle s'inscrit dans une vallée à dominance naturelle et agricole. Elle offre plusieurs points de vue remarquables sur la mer, sur des pics rocheux et sur de vastes zones de maquis ouverts et fermés. Ce secteur géographique proche d'Ajaccio reste l'un des derniers joyaux paysagers en termes de bocage traditionnel, emblématique du patrimoine local. L'enjeu paysager est qualifié de « fort », à juste titre, et ce, malgré quelques points noirs (carrère, ball-trap, dépôts sauvages, etc.).

Concernant les **risques naturels**, l'étude d'impact mentionne un aléa inondation lié à la présence du ruisseau Saint Antoine, qualifié dûment d'« enjeu faible ».

Le projet se situe par ailleurs, et comme indiqué dans l'étude, dans une zone d'aléa moyen à fort au Plan de Prévention du Risque Feux de Forêt, prescrit le 11 janvier 2007.

Concernant le **milieu naturel**, l'étude d'impact qualifie l'enjeu faunistique et floristique de « fort ».

L'étude du milieu biologique a fait l'objet d'une expertise réalisée de façon complémentaire par deux cabinets différents, ce qui nuit occasionnellement à la lisibilité et à la cohérence du document, malgré les nombreuses synthèses pédagogiques présentées dans l'étude d'impact.

Bien que situé en dehors de toute zone réglementaire ou d'inventaire de protection de l'environnement, le projet s'insère dans des habitats naturels et semi-naturels à préserver (maquis haut, forêt de chêne vert et matorral à *Quercus ilex*) au sein desquels plusieurs espèces protégées floristiques et faunistiques ont été observées :

- pour la flore : deux espèces sont protégées au niveau national, la renoncule de Revelière (*Ranunculus revelieri*) et l'orchidée à long éperon (*Orchis longicornu*), lesquelles se développent en bordure de route et sur les accotements enherbés fauchés annuellement. Quatre autres espèces d'orchidées présentent un intérêt patrimonial mais ne sont pas protégées réglementairement.
- Pour la faune terrestre : la tortue d'Hermann (*Testudo Hermannii*) est bien présente de part et d'autre du projet mais dans des proportions assez faibles. Sur la RD 111b, seuls deux individus ont été contactés. Cette espèce présente un enjeu local fort de conservation et fait, par conséquent, l'objet de mesures de protection développées au paragraphe II.5.
- Pour la faune aquatique : l'étude précise que les prospections menées par les écologues n'ont pas permis de déceler de poissons sur le ruisseau de St Antoine mais qu'un inventaire de 2014, mené par l'ONEMA, a permis de détecter une espèce menacée d'anguille (Anguille européenne) susceptible d'être « en bonne densité sur ce secteur ». L'Autorité environnementale relève sur ce point, que l'état initial du milieu aquatique, au niveau du ruisseau de St Antoine, est insuffisant, eu égard à la présence avérée d'une espèce menacée.

Concernant le **milieu humain et la santé**, le projet s'inscrit dans un secteur peu fréquenté et essentiellement naturel (maquis, forêt) ou dédié à l'agriculture (prairie, pâturage).

Le trafic moyen journalier s'élève à environ 260 véhicules/jour avec quelques pics de fréquentation en fin de semaine pouvant atteindre 500 véhicules/heure.

Eu égard à l'objectif de sécurisation, le volet déplacement aurait mérité d'être davantage développé (problèmes de visibilité dans les virages, vitesse moyenne, nombre et localisation d'accidents connus, signalétique, etc.) et de faire mieux ressortir les enjeux de sécurité routière pour tous les usagers, y compris les cyclistes.

L'étude mentionne également une carrière en activité (carrière POMPEANI). Sur ce point, elle mériterait d'être actualisée dans la mesure où la société POMPEANI a cessé de l'exploiter le 31 décembre 2013 (cessation également de ses activités de concassage et de criblage). La seule activité maintenue sur le site concerne le transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes, générateurs occasionnellement de circulation de poids lourds, depuis le col de St Antoine jusqu'en centre-ville (côté Loretto).

Enfin, on notera l'absence de nuisances sonores dans ce secteur hormis celles liées aux activités de ball-trap et du moto-cross, sur la RD11b.

Concernant l'urbanisme, le projet rencontre plusieurs incompatibilités avec le PLU d'Ajaccio qu'il conviendra de modifier pour obtenir les autorisations administratives nécessaires. Il s'agit :

- de l'existence d'un Espace Boisé Classé (EBC) constitué notamment de chêne-verts, que le projet impacte ponctuellement ;
- des règlements de la zone A du PLU (zone de protection particulière en raison de la valeur agronomique des sols et/ ou de la sensibilité paysagère) et de la zone NL (protection particulière en raison de la qualité des sites, de l'environnement et des paysages) qui n'autorisent pas l'aménagement d'infrastructure routière ;
- des deux emplacements réservés (n° 111 – surface de 128 73 m<sup>2</sup> et n° 112 de 32 987 m<sup>2</sup>) qui ne correspondent pas au tracé du projet.

Enfin, la conformité du projet avec le PADDUC demande à être analysée.

#### **II-4 – Sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et sur la justification du choix**

L'analyse des impacts et la présentation des mesures abordent les thématiques du milieu physique, naturel et humain en distinguant la phase travaux de la phase exploitation.

Concernant le **milieu physique**, les principaux impacts du projet relèvent des travaux de terrassements en phase chantier. Le réaménagement des RD 11b et RD 111b induit des effets directs et ponctuels sur la topographie, lesquels seront plus marqués sur la RD 11b, contrairement à ce qui est indiqué page 186. Le projet engendrera 59 593 m<sup>3</sup> de déblais et 43 839 m<sup>3</sup> de remblais, soit 15 755 m<sup>3</sup> de déblais excédentaires dont le devenir mérite d'être approfondi.

Les ouvrages hydrauliques au niveau des talwegs seront dimensionnés en tenant compte d'une pluie supérieure à occurrence de 30 ans. Le projet ne devrait pas engendrer d'aggravation du risque inondation du fait d'un dimensionnement des ouvrages déterminé avec les services de la direction départementale des territoires et de la mer de la Corse du Sud (DDTM 2A). Le projet est par ailleurs compatible avec les objectifs et dispositions du SDAGE de Corse.

Quant au **paysage**, le projet sera globalement plus impactant que la route existante. En effet, il prévoit :

- un fossé en béton, côté amont, qui s'insérera difficilement dans le paysage, contrairement aux fossés enherbés existants ;
- des terrassements importants dont les impacts seront potentiellement forts sur la topographie et le paysage comme l'illustrent les photomontages pages 18-19. En outre, le projet prévoit la création d'un remblai d'une dizaine de mètres de hauteur (au niveau du secteur 2), des remblais de 6 à 9 mètres de haut (au niveau des secteurs 4 et 5), des déblais de 4 à 6 mètres (au niveau du secteur 3) et un talus de 4 mètres (au niveau du secteur 1).

S'agissant du **milieu naturel**, le projet impactera ponctuellement 1,685 ha de l'Espace Boisé Classé (EBC) communal, sur un ensemble de 318 ha, sans que cela porte atteinte à la fonctionnalité de l'ensemble.

Aucune espèce protégée floristique ne sera impactée par les travaux. Une station d'environ 200 orchidées (non protégées) sera supprimée au niveau du raccordement des deux routes départementales. A contrario, la station d'Orchis à long éperon pourrait bénéficier de l'augmentation de la surface des milieux ouverts en bord de route et des délaissés, à condition de maintenir le milieu ouvert au moyen d'une fauche hivernale.

Pour la faune terrestre, le projet pourrait engendrer la destruction de quelques Tortues d'Hermann présentes en faible densité sur le site :

- en phase travaux, lors des terrassements nécessaires à l'élargissement de la route existante et lors des travaux de remblaiement des secteurs situés en contrebas ;
- en phase d'exploitation, la création d'une bordure de trottoir tout le long de la chaussée pourrait constituer une barrière infranchissable pour les tortues bloquées sur la chaussée.

Toutefois, l'impact global du projet devrait être limité pour la Tortue d'Hermann.

Certains oiseaux présentant un enjeu local de conservation moyen (Milan royal, Huppe fasciée et Fauvette pitchou) pourraient également être impactés. C'est pourquoi, ceux-ci font l'objet de mesures spécifiques de réduction des impacts développées au paragraphe II.5.

Pour la faune aquatique, les ouvrages hydrauliques constituent potentiellement des obstacles infranchissables pour les anguilles présentes dans le ruisseau de St Antoine (cf ; inventaire de l'ONEMA réalisé en 2014). **L'Autorité environnementale souligne la nécessité de procéder à un inventaire précis des anguilles, avec une localisation cartographique de l'espèce sur ce secteur afin d'évaluer rigoureusement les impacts potentiels pour cette espèce menacée et pour prendre toutes les mesures de réduction d'impacts qui s'imposent.**

Pour ce qui relève du **milieu humain et de la santé**, les impacts sont limités hormis pour les cyclistes occasionnels.

En phase travaux, la circulation sera interrompue pendant cinq mois sur la RD 11b (sur les dix-huit mois de travaux au total). Sur la RD11b, la circulation sera maintenue avec alternat au droit des travaux.

En phase exploitation, les prévisions de trafic à l'horizon 2030 sont de l'ordre de 402 véhicules/jour sur la RD 11b (dont 10 % de poids lourds – cf. page 191) contre 280 véhicules/jour actuellement (1,8 % de poids lourds) et la vitesse sera augmentée de 10 km/h, passant de 60 à 70 km/h après aménagement (cf. estimations des émissions de gaz polluant page 202, données à mettre en cohérence avec les estimations de trafic).

Les caractéristiques de l'aménagement projeté (bordure, fossé bétonné côté amont, pente latérale forte) et ses conséquences (augmentation du nombre de véhicules, y compris des cars de tourisme, et augmentation de la vitesse des usagers) n'apportent pas d'amélioration sensible pour la sécurité et le confort des cyclistes. Ceci est d'autant plus regrettable que, comme indiqué dans l'étude, cet itinéraire offre des « vues panoramiques de qualité ». L'opportunité de développer ce mode de transport doux, en utilisant si besoin certains délaissés, aurait méritée un traitement plus approfondi dans l'étude d'impact.

L'impact du projet sur l'agriculture mériterait également d'être complété par une analyse plus fine des effets du projet sur les exploitations agricoles concernées par le tracé retenu (effets de coupure, limitation des accès, etc.).

Sur l'analyse des effets cumulés, aucun projet connu, au sens de l'article R 122-5 du code de l'environnement, n'a été répertorié et donc analysé.

## **II-5 – Sur la pertinence des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation**

Les mesures envisagées concernent essentiellement l'évitement et la réduction des impacts sur le milieu aquatique, la biodiversité et le paysage, compte tenu du secteur naturel et agricole dans lequel le projet est implanté.

Concernant le **milieu physique**, il est noté que les ouvrages hydrauliques feront l'objet d'un entretien régulier visant à garantir le bon écoulement des eaux sur l'ensemble du réseau routier et à éviter les risques d'embâcles en amont des ouvrages via une surveillance régulière (plusieurs fois par an et après chaque gros orage). Le curage des fossés sera, quant à lui, effectué dès que nécessaire. Le projet intègre en outre des mesures courantes permettant le traitement d'une éventuelle pollution accidentelle.

Pour le **milieu naturel**, l'Autorité environnementale relève plus particulièrement que le pétitionnaire s'engage :

- **avant les travaux** : à recourir aux services d'un écologue pour la phase de balisage des stations d'espèces floristiques protégées et d'espaces naturels à préserver (ex : bosquet d'oliviers sauvages sur la partie haute de la RD 11b ; zone de forêt galerie méditerranéenne de part et d'autre d'un pont, etc) ; la mise en défens sera assurée au moyen de structures visibles et solides (grillages, barrières en bois, etc.).

Pour la faune aquatique, en particulier pour l'anguille, le projet initial a été utilement modifié au niveau de l'ouvrage hydraulique n° 8 bis, sur la RD 11b. La pente, la nature et la rugosité du fond de l'ouvrage permettront de maintenir la continuité écologique le long du ruisseau de St Antoine. Il importe que les ouvrages situés en aval le permettent également, comme le souligne l'avis de l'ONEMA sur ce projet.

- **en phase chantier** : à mettre en œuvre des mesures de précaution visant la sécurité des usagers, la protection des sols et sous-sols comme la création de fossés autour de l'aire de stationnement des engins pour limiter les déversements accidentels ou encore, l'aménagement d'un bassin de décantation provisoire pour recueillir les eaux de chantier.
- **en phase exploitation** : à prévoir deux fauches annuelles et manuelles (à la débroussailluse) si nécessaire afin de préserver les habitats ouverts et favorables aux orchidées, sur les bords de route et dans les délaissés qui auront été cicatrisés.

S'agissant plus précisément de la préservation de l'avifaune remarquable (Fauvette pitchou, Huppe fasciée, Milan royal), le projet prévoit d'adapter le calendrier des travaux (fenêtre d'intervention de 5 mois consécutifs entre octobre et février) afin d'éviter les nuisances en période de reproduction.

Cette mesure d'évitement concerne également la préservation de Tortue d'Hermann. Le pétitionnaire prévoit par ailleurs, l'inspection préalable de la zone de terrassement par un expert écologue, un suivi écologique du chantier (visite tous les 15 jours au minimum) ainsi que la mise en place d'interruption de bordure de trottoirs (1 mètre tous les 50 mètres) en phase d'exploitation.

**Sur ce volet, l'étude gagnerait à mentionner que l'écologue transmettra son suivi écologique du chantier aux services de la DREAL de Corse assorti d'une note globale récapitulant l'ensemble de sa mission.**

S'agissant du volet paysager, le porteur de projet a légèrement amélioré son projet afin de tenir compte des observations faites par les services de la DREAL de Corse. Parmi ces améliorations, l'Autorité environnementale relève l'enfouissement des lignes Orange, la valorisation de l'Oratoire St Antoine et les enrochements maçonnés au niveau des buses. Des mesures relatives à l'ensemencement des talus routiers et au traitement géo-morphologique des talus sont prévues pour atténuer l'impact paysager.

Toutefois, eu égard aux enjeux forts du site et aux impacts qui ont été relevés dans l'état initial et dans le présent avis, l'étude aurait gagné à présenter des variantes moins impactantes relatives :

- aux terrassements. Le projet d'intégration topographique doit être retravaillé (prévoir une représentation des courbes de niveaux, au minimum tous les mètres, raccordée à la topographie naturelle du site) ;
- aux fossés bétonnés et aux bordures qui constituent une réponse technique onéreuse et inappropriée au contexte naturel du secteur. En outre, ces aménagements réduisent la sécurité pour les cyclistes et sont dommageables pour les Tortues d'Hermann. L'étude d'impact gagnerait à proposer le maintien des fossés enherbés comme cela existe actuellement sur le site considéré ou dans d'autres sites sensibles de Corse.

Conformément au code de l'environnement, l'étude fournit une estimation des mesures en faveur de l'environnement (évaluée à 300 000 €).

### **III - ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

Le projet de rectification des RD 11b et RD 111b est un projet de moyenne ampleur pour un site sensible du point de vue de l'environnement. Il vise à améliorer la sécurité et le confort des usagers de ces deux routes départementales dont le nombre d'usagers est susceptible d'augmenter avec les projets de prolongement de la rocade, de désengorgement du centre-ville et l'obtention du label « Grand site de France » de La Parata en cours d'examen.

Le projet a fait l'objet d'améliorations depuis sa conception afin de mieux prendre en compte les enjeux en termes d'hydraulique, de protection de la biodiversité terrestre et aquatique, de réduction des impacts sur l'Espace Boisé Classé et sur le paysage.

Les mesures prévues par le maître d'ouvrage permettent globalement de répondre aux enjeux du site.

Toutefois, en l'état actuel, l'aménagement se traduirait par des impacts résiduels importants en termes de paysage et de sécurité des cyclistes occasionnels. Ces impacts pourraient opportunément être évités au moyen d'aménagements plus légers et peut être moins coûteux (cf. fossés enherbés).

---

**En conclusion, l'Autorité environnementale :**

- considère que l'analyse des enjeux environnementaux du site est globalement satisfaisante et répond aux enjeux du site ;
- recommande toutefois au pétitionnaire de compléter l'étude d'impact sur le volet urbanisme, insertion paysagère (fossés enherbés), protection de la biodiversité et sur l'opportunité de favoriser les déplacements pour les modes doux dans ce secteur emblématique de la Corse, entre mer et montagne.

Fait à Ajaccio, le **16 JUIN 2016**

Le Préfet,



Le Préfet,

**Bernard SCHMELTZ**

