Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE CORSE

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE relatif au contournement de l'agglomération de FOLELLI Requalification et élargissement de la plateforme de la RD 506b commune de PENTA DI CASINCA (Haute Corse)

I – CONTEXTE

I-1 - Contexte réglementaire

Le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011, portant réforme des études d'impacts a été pris pour l'application de l'article L122-1 du code de l'environnement, modifié par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et pour compléter la transposition de la directive européenne 2011/92/UE relative à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement.

Ces textes ont pour objet l'évaluation des effets, potentiels ou avérés, des projets sur l'environnement, avant leur adoption, conformément aux articles L122-1 et R122-1 et suivant du code de l'environnement.

L'avis du Préfet de région en qualité "d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement" est joint au dossier d'enquête publique.

Le projet présenté par le Conseil Général de la Haute Corse entre dans le champ d'application de ces dispositions.

I-2 - Modalités d'application

Le projet a été soumis à étude d'impact après examen au cas par cas en application de la rubrique n°6 d) du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement relative :

- aux infrastructures routières : toute route d'une longueur inférieure à 3 kilomètres.

Ce dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale (AE), en application des articles R122-1 et R122-7 du code de l'environnement. Il en a été accusé réception le 15 février 2015. Le présent avis 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. L'avis de l'ARS a été reçu le 2 avril 2015.

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

II-1 - Sur le contexte du projet

Le projet prévoit la requalification et l'élargissement de la RD 506b à FOLELLI (Haute Corse), entre les PK 0,900 et le PK 2,694, pour une surface de la plateforme de 1,4ha sur une longueur d'axe de 1,8km ainsi qu'un redimensionnement du réseau de collecte des eaux pluviales.

Il est inscrit dans le schéma directeur routier programmé par la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) pour l'axe Borgo-Bonifacio et a pour objectif de fluidifier le trafic, notamment en période estivale, en permettant le contournement de l'agglomération de FOLELLI, ainsi que la sécurisation de la chaussée.

Cette opération constitue la première tranche d'un programme de travaux visant le contournement de FOLELLI sur un linéaire totale de 2,7km. La deuxième tranche portée par la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) et non par le Conseil Général de Haute-Corse, portera sur la création d'une nouvelle voirie entre la RN 198 et la RD 506b. La dernière tranche de travaux, également portée par la CTC, visera la création d'une nouvelle voirie entre la RN 198

et la RD 506a, pour traverser le cours d'eau le Fium'Alto, au sud Est de l'agglomération de FOLELLI. Ces deux opérations, encore au stade des études préalables, n'ont pas encore fait l'objet d'un examen au cas par cas ou d'une demande d'avis de l'Autorité environnementale.

Comme le montre le schéma ci-dessous, l'opération faisant l'objet de la présente demande ne modifie pas le tracé existant.

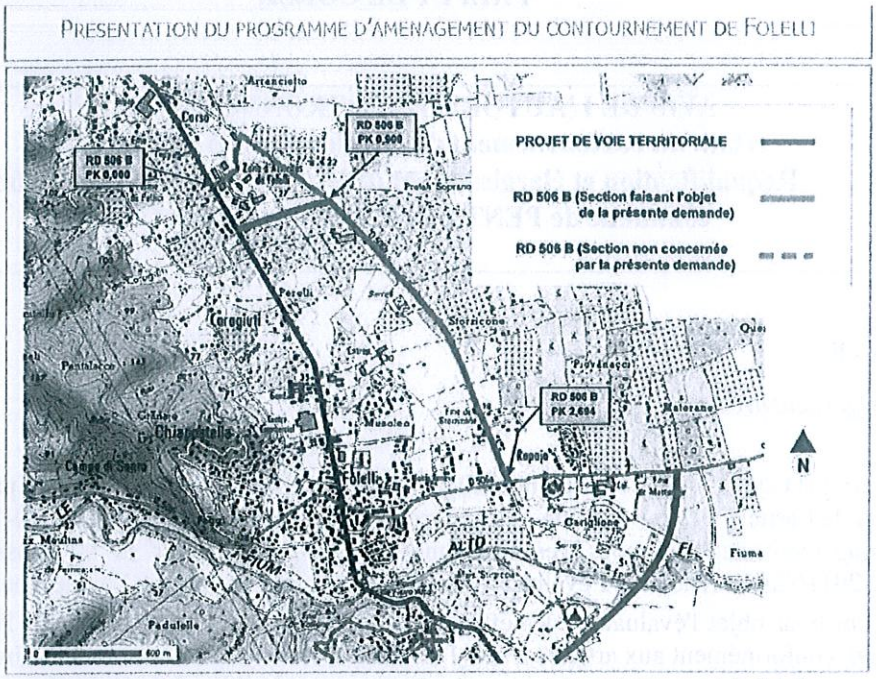

Figure 16 : Présentation du programme d'aménagement du contournement de Folelli

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

L'article R122-5 du code de l'environnement modifié par le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 réformant les études d'impact définit le contenu de l'étude d'impact :

- une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions ;
- une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet ;
- une analyse des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ;
- sa compatibilité avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ;
- des mesures de suppression, de réduction, ou de compensation des impacts ;
- une estimation du coût des mesures d'accompagnement ;
- une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets ;
- des informations sur les méthodes d'étude et d'analyse ;
- une description des difficultés rencontrées ;
- les nom et qualité précis et complets du ou des auteurs de l'étude d'impact ;
- un résumé non-technique.
- une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux, lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps ;
- pour les infrastructures de transport visées au 5°à 9° du tableau annexé à l'article R.122-2, l'étude comprend notamment:
    - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
    - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ;
    - les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R.171-44 à R571-52.

Pour être conforme à la réglementation en vigueur, le pétitionnaire devra ajouter :
- une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux. Il devra analyser de façon cumulée les effets prévisibles des deux autres opérations, celles-ci ayant un lien fonctionnel manifeste avec l'opération présentée dans l'étude d'impact ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ;
- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une étude des conséquences de l'augmentation du trafic sur la RD 506b en phase exploitation;
- les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R.171-44 à R571-52.

II-3 - Sur la méthodologie employée pour caractériser les enjeux environnementaux

La méthodologie utilisée pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement relève d'un travail documentaire thématique, s'appuyant sur des contributions cartographiques et la consultation de sources bibliographiques et des administrations compétentes.

Le volet « méthodologie » de l'étude d'impact aurait mérité des précisions relatives :
- aux éventuelles difficultés rencontrées pour disposer d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux ;
- à l'élaboration de l'état initial : méthode de calcul du trafic sur la RD 506b, nombre d'investigations de terrain, période, espèces contactées, localisation (cartographie) .

II-4 – Caractérisation des enjeux environnementaux

Concernant le **milieu physique (contexte géologique, hydrogéologique et hydrographique)**, le projet se situe sur des formations alluvionnaires constitués de galets à matrice sablo-argileuse, avec des niveaux sableux à accumulation de graviers et quartz ronds. Elles renferment la masse d'eau des aquifères alluviaux majeurs de Corse, au sein de la basse vallée du Fium'Alto. La profondeur de la nappe n'est pas renseignée. L'ensemble du réseau hydrographique est orienté Ouest-Est. Les cours d'eau secondaires traversent perpendiculairement la RD 506b. Les eaux de surface sont de bonne qualité et aucune pollution du sol, ni aucune activité polluante ne sont présentes sur ce tronçon de la RD 506b et à la date du dépôt de l'étude d'impact, l'Autorité environnementale mentionne néanmoins qu'une demande d'autorisation d'exploiter une centrale d'enrobage à chaud au lieu-dit « Pratali » a fait l'objet d'un avis de cette même Autorité, le 6 février 2015. Cet avis conclut que les principaux enjeux environnementaux sont identifiés et abordés de manière proportionnée, au travers des différents aspects du projet.

Le tronçon étudié est quasiment plat rendant difficile l'écoulement des eaux de pluie et accentuant le comblement des fossés enherbés. Ces fossés sont par ailleurs, de dimension variable ou parfois inexistant le long de la route départementale.

Le projet de requalification de la RD 506B est compatible avec les quatre orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Corse) relatives à la préservation ou à la restauration des milieux aquatiques, à la lutte contre les pollutions ou encore à l'équilibre quantitatif de la ressource en eau.

En termes de **risques naturels**, la commune de PENTA DI CASINCA dispose d'un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) approuvé le 18 juillet 2001. La RD 506b traverse des zones identifiées comme étant à risque modéré et très fort.

L'opération engendrera des impacts temporaires sur le milieu hydrologique, pendant les travaux (poussières en suspension, stockage des déchets, terrassements, décapage des sols, etc.). À terme, le projet améliorera l'existant au regard du risque inondation grâce à la restauration des continuités hydrauliques.

Concernant le **milieu naturel**, le projet s'implante en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire portant sur cette thématique :

- le site Natura 2000 le plus proche (SIC FR94 02014 « *Grand Herbier de la Côte Orientale* » à 2,2km du projet de requalification de la RD 506B) est présent sur la commune mais en dehors de la zone d'étude. L'étude d'impact conclut à juste titre, à l'innocuité du projet sur ce site Natura 2000 marin.
- la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type I la plus proche (ZNIEFF « *Cordon Littoral Zone Humide* ») se situe à 1,3km en aval du projet ;
- la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type II la plus proche est à 1,5km (ZNIEFF du « *Haut Maquis pré-forestier de Castagniccia* »)

Pour la **flore**_: les habitats d'espèces végétales sont notés sans valeur patrimoniale du fait de l'importance des espaces ouverts agricoles et des espaces anthropisés (vergers à agrumes, jardins ornementaux, zone commerciale, etc.) ; les principaux impacts en phase chantier sont liés à la circulation des engins de chantiers et au piétinement. Le projet s'inscrivant en totalité sur une plateforme existante, les impacts sur la flore devraient être limités en phase chantier et inexistants en phase exploitation.

Pour la **faune** : la densité du tissu urbain, la fréquentation, l'éclairage public et le revêtement du sol sont identifiés comme étant défavorables à l'installation et au déplacement des espèces. Le pétitionnaire note toutefois que la phase chantier pourrait perturber la nidification d'espèces sensibles situées dans les haies entre les parcelles agricoles identifiées.

Le milieu naturel fait l'objet d'une étude moyennement développée. L'Autorité environnementale ne peut se prononcer sur l'intérêt patrimonial de la zone, en particulier au niveau des petits cours d'eau. Elle invite le pétitionnaire à compléter l'état initial (inventaire à fournir) et à y associer si besoin, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

Concernant **le milieu humain :** le RD 506b traverse des terres agricoles sur les ¾ de son tracé, puis une zone d'habitation sur les 500 derniers mètres au sud.

La démographie de la commune de PENTA DI CASINCA est en constante évolution (+2,2%par an de progression depuis 2011) mais l'étude ne fournit pas d'informations sur les projets d'urbanisation de part et d'autre de la RD 506b et sur les gains de population dans cette zone.

Concernant les **activités commerciales et économiques :** Folelli constitue un pôle d'activités dynamique et attractif à l'échelle intercommunal : de nombreux commerces et entreprises sont installés le long de la route nationale 198 mêlant des commerces de proximité et des grandes surfaces. Les impacts positifs ou négatifs du contournement de FOLELLI sur ces activités ne sont pas renseignés.

Concernant **le patrimoine** : l'étude mentionne l'absence de périmètre de protection lié au site d'étude mais indique que des sites archéologiques sont susceptibles d'exister et d'être découverts de manière fortuite.

Concernant **le paysage :** la RD506b s'insère dans un paysage de plaine agricole avec des vergers et des vignes aux abords de la route limités par des haies arborées. Des alignements d'arbres sont mentionnés page 37, mais le pétitionnaire ne mentionne pas d'abattage d'arbres malgré un élargissement de la chaussée.

L'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à compléter l'étude d'impacts sur les effets potentiels du projet pour les activités commerciales (impacts du contournement de la RN 198), sur le volet paysage, par un descriptif précis des aménagements prévus et de leurs éventuels impacts (abattage d'arbres, plantation de nouvelles essences, éclairage, opportunité d'enterrer les différents réseaux aériens, etc.).

Concernant le **cadre de vie**:

- qualité de l'air : L'état initial relatif à la qualité de l'air a été analysé sur la base des données recueillies par les stations de mesures permanentes présentes sur les communes de Bastia et de Lucciana. Il n'a pas été fait de mesures in situ. En fonction de la charge prévisionnelle de trafic (19553 veh/j dont 4 % de poids lourds) et du nombre de personnes concernés par le projet (171 habitants/km²), l'étude d'impact préconise la réalisation d'ue étude de type IV, au regard de la note méthodologique de 2005 « guide des études d'environnement air » des ministères de l'équipement, des transports et du logement, et de

l'aménagement du territoire et de l'environnement. Toutefois, en se référant aux données mentionnées dans l'étude d'impact, c'est une étude de type II qui devrait être réalisée.

- ambiance acoustique: Selon une étude réalisée par le Conseil général de Haute-Corse en 2014, le trafic moyen journalier est de 1095veh/j sur la RD506b, dont 3 % de poids lourds. L'ambiance sonore s'élève en moyenne à 51dB sur l'aire d'étude et est qualifiée de modérée. Les niveaux sonores de 65 à 60 dB sont respectivement estimés comme perceptibles à des distances de 6m et 25m du bord de la chaussée. Pour la RN 198, le niveau sonore s'élève en moyenne à 63dB avec un trafic moyen journalier de 15505veh/j dont 4 % de poids lourds. Elle est classée en voie bruyante de classe 3 à 4 et fait l'objet d'un plan de prévention du bruit. Or, la RD 506b va servir de contournement, avec une charge prévisionnelle de 19 553 veh/j. Cela pourrait générer des nuisances sonores pour les habitations au sud situées à partir de 5 mètres, de part et d'autre de la route.

L'étude d'impact doit fournir :

- un état initial précis de la circulation sur la RD506B : vitesse de circulation des véhicules sur les différentes portions du tronçon requalifié, fréquentation (addition des trafics à expliquer page 53), stationnements, déplacement pour les piétons (largeur des trottoirs, accessibilité, nombre et types de passages piétons), traitement des accès de chemin privé sur fossés ;
- une étude de type II sur la qualité de l'air ;
- les nuisances sonores pour les habitations situées à partir de 5 mètres, de part et d'autre de la route (méthode à expliciter et chiffres en phase exploitation à fournir).

II-5 – Pertinence des mesures d'évitement, de réduction et compensation

S'agissant de la protection du milieu physique : Le pétitionnaire prévoit des mesures visant plus particulièrement à limiter les impacts du chantier sur le milieu hydrologique et sur les zones agricoles:

- utilisation d'un camion citerne pour éviter le stockage de carburant sur le site ;
- aire de stationnement réservée au ravitaillement des engins de chantier au moyen d'un pistolet muni d'un dispositif anti-refoulement ;
- mise à disposition d'un kit anti-pollution en cas de fuite d'hydrocarbure ;
- identification des voies de circulation et zones de chantier pour prévenir le risque de tassement et l'imperméabilisation des sols.

L'aménagement de la RD peut induire, par ailleurs, une aggravation du risque inondation en phase chantier, du fait de la modification temporaire des écoulements superficiels, du dépôt de remblais dans des zones inondables ou de la création d'obstacles au bon écoulement des eaux pluviales. Pour éviter ces impacts, le pétitionnaire s'engage :

- à effectuer une surveillance des secteurs à risques après chaque orage par le nettoyage des installations de rétablissement des eaux pluviales (buses de dérivation, chenal de dérivation) ;
- organiser les opérations de terrassement de manière à rétablir l'ensemble des écoulements des eaux pluviales avant tout aménagement pour prévenir toute inondation ;
- à stocker les matériaux et les engins hors zone inondable.

S'agissant de la protection de la flore et de la faune:

- **Flore** :le pétitionnaire s'engage à utiliser les accès et les espaces les moins végétalisés plutôt que les espaces dits « sensibles » en phase chantier. La réutilisation de la terre issue du chantier sera préférée, dans la mesure du possible, pour toutes les opérations de remblaiement et de terrassement .
- **Faune** : le pétitionnaire ne prévoit aucune mesure d'évitement ou de réduction en faveur de la faune, tel qu'un phasage des travaux en dehors de la période de nidification. L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet d'établir une cartographie des secteurs sensibles à préserver, favorisant la prise en compte effective de ces derniers en phase travaux. Le tableau récapitulatif des principaux coûts des mesures (page 113) mentionne des mesures en faveur de la faune qui relèveraient de l'entretien routier et de la conception du projet : le pétitionnaire doit chiffrer ces mesures.

S'agissant de la protection du cadre de vie et de la santé (nuisances sonores, qualité de l'air, sécurité routière) :

- **Ambiance acoustique :** le pétitionnaire ne prévoit aucune mesure de réduction autre que les horaires de travaux fixés en période diurne. L'étude des effets de la circulation sur la RD 506b n'a pas été réalisée, notamment pour ce qui concerne la zone d'habitation présente sur les 500 derniers au Sud.
- **Qualité de l'air** : le pétitionnaire prévoit une aspersion des zones concernées par temps sec et/ou venteux. Les caractéristiques du projet nécessitent la qualification de l'état initial par des mesures in situ et la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation si nécessaire.
- **Sécurité routière :** le pétitionnaire prévoit la mise en place d'une signalisation réglementaire adaptée définie en concertation avec les services gestionnaires en phase chantier. Un plan de circulation dans le quartier sera mis en place pendant la phase travaux. Le profil retenu pour le projet reste rectiligne sans aménagements particuliers au niveau de la chaussée.

Le projet gagnerait à expliciter la manière dont le projet, dans sa conception, a pris en compte l'existence de nuisances (sonores, qualité de l'air) pour les riverains en intégrant, si nécessaire, des dispositions (écran, végétation, etc.) garantissant un cadre de vie agréable et sécurisé pour riverains.

Une prise en compte de l'arrêté préfectoral n°2007-345-15 du 11 décembre 2007 définissant les dispositions à inclure dans la conception des ouvrages, la conduite et la finition des chantiers afin d'éviter la création de gîtes à moustiques eut été souhaitable.

L'Autorité environnementale recommande une analyse de l'opportunité de mettre en place des aménagements complémentaires, ralentisseurs ou îlots centraux pour apaiser davantage la circulation aux endroits les plus sensibles.

S'agissant de la phase travaux : l'étude précise qu'ils dureront 2 ans entre le 1er octobre 2014 et le 30 septembre 2016. Ces données doivent être actualisée et doivent préciser le phasage des travaux ainsi que les modalités adoptées concernant la gestion de circulation (travaux effectués par demi-chaussée ? Fermeture de la voie ? modalités retenues concernant les accès riverains...).

III- PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

Le projet objet du présent avis porte sur la requalification de la RD506b à FOLELLI permettant notamment de soulager la circulation sur la RN 198 en période estivale. Le tracé existant de la RD 506b sera conservé sans modification sensible, ni impact majeur pour l'environnement.

L'état initial est satisfaisant au regard du risque inondation (zones identifiées à risque modéré et très fort au PPRI). Le projet améliorera l'existant en restaurant les continuités hydrauliques.

L'étude d'impact ne fait pas toutefois ressortir les enjeux pour le cadre de vie et la santé des riverains (nuisance sonores, rejets atmosphériques, sécurité routière) et dans une moindre mesure, pour le paysage. Or, la requalification de la RD 506b est prévue pour servir de contournement, avec une charge prévisionnelle de 19 553veh/j. Des précisions sont nécessaires, en raison de la proximité des habitations et des impacts potentiels non négligeables auxquels elles pourraient être exposées.

Plusieurs mesures devraient permettre de limiter les incidences négatives du projet sur la biodiversité, en phase travaux (limitation des emprises, installations de chantiers hors secteurs sensibles, délimitation de la zone de travaux, limitation de la propagation d'espèces invasives). Toutefois, en l'absence d'inventaire l'Autorité environnementale ne peut se prononcer sur l'intérêt patrimonial de la zone.

Enfin, pour une meilleure information du public, le résumé non technique gagnerait à être enrichie par la présentation rapide des impacts de l'ensemble du programme de travaux de contournement de FOLELLI (opérations prévues en amont et en aval du tronçon étudié).

En conclusion, l'autorité environnementale :

- **considère que le projet d'élargissement et de requalification de la RD 506b tient compte de façon satisfaisante des enjeux hydrauliques du projet en permettant d'améliorer le régime d'écoulement des eaux en période de crue.**

- **recommande de prendre en compte les remarques émises page 3 à 6 concernant, notamment, les enjeux relatifs au cadre de vie (nuisances sonores, qualité de l'air, sécurité routière, etc.) afin de garantir un environnement agréable et sécurisé pour les riverains;**

- **souligne l'importance de disposer d'informations complémentaires sur les opérations prévues en amont et en aval pour une appréciation des impacts potentiels cumulés du programme de travaux de contournement de FOLELLI.**

Fait à Ajaccio, le 13 AVR. 2015

Le Préfet