



## PRÉFET DE CORSE

### AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE relatif aux travaux d'élargissement de la RD 124 et rectification du carrefour des RD 124 et 84 commune d'OTA (Corse du Sud)

#### I – CONTEXTE

##### *I-1 - Contexte réglementaire*

Le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011, portant 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 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et pour compléter la transposition de la directive européenne n° 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 L.122-1 et R.122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'avis du Préfet de Corse 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 Corse du Sud 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 R.122-2 du code de l'environnement relative à des travaux de construction ou d'aménagement de route sur un linéaire cumulé supérieur ou égal à 3 km.

Ce dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale (AAE), en application des articles R.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement. Il en a été accusé réception le 07 avril 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 par le projet. 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 22 avril 2015.

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

##### *II-1 - Sur le contexte du projet*

Les travaux faisant l'objet du dossier présenté concernent la portion de la RD 124, entre le pont de Lonca et le carrefour de la RD 124 avec la RD 84, soit un linéaire de 2,1 km. Leur localisation est précisée sur le document graphique en annexe. Schématiquement, ils se décomposent de la manière suivante :

1/ l'élargissement de la voie, comprenant :

- en amont : la réalisation de déblais avec notamment la destruction de blocs rocheux menaçants et la réalisation d'ouvrages de sécurisation vis-à-vis du risque de chute de blocs ; la réalisation de fossés de collecte des eaux de pluie et l'aménagement/ réaménagement d'ouvrages hydrauliques permettant le passage des eaux sous la route (un pont et neuf buses);

- en aval : la réalisation de remblais avec notamment le renforcement des ouvrages de soutènement existants et la mise en place d'ouvrages supplémentaires ainsi que de parapets ;

2/ la création de 31 places de stationnement aux abords du stade ;

3/ l'aménagement « en T » du carrefour entre la RD 124 et la RD 84.

L'opération vise à améliorer les conditions de circulation (sécurité, confort) sur la section concernée.

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

L'article R.122-5 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 évaluation des effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ;
- la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ;
- des mesures prévues par le pétitionnaire pour éviter, réduire et/ou compenser les impacts ;
- une estimation du coût des mesures d'accompagnement ;
- des informations sur les méthodes d'étude et d'analyse ;
- les difficultés éventuelles rencontrées ;
- les nom et qualité précis et complets du ou des auteurs de l'étude d'impact ;
- un résumé non-technique.

Pour les infrastructures de transport visées du 5° au 9° du tableau annexé à l'article R.122-2, l'étude comprend notamment une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ainsi que les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R.571-44 à R571-52.

L'étude d'impact est proportionnée à la sensibilité de la zone, à la nature des travaux ainsi qu'à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. Elle doit conduire à hiérarchiser les enjeux en vue d'identifier les impacts et effets notables du projet sur l'environnement. Ceux-ci se définissent comme l'ensemble des modifications qualitatives, quantitatives et fonctionnelles de l'environnement (négatives ou positives).

Sur la base de ces éléments, l'étude fournie répond aux exigences. Elle peut être toutefois complétée par la présentation des principales modalités de suivi des mesures (notamment les indicateurs retenus) et de leurs effets.

Par ailleurs, compte tenu des travaux déjà engagés sur la portion entre le village d'OTA et le pont de Lonca, l'appréciation des impacts relève d'un programme de travaux. Aussi, le pétitionnaire doit analyser de façon cumulée les effets prévisibles avec les autres travaux prévus ou en cours de réalisation, ceux-ci ayant un lien fonctionnel manifeste et concourant au même objectif que la présente opération.

En outre, le projet implique le déclassement d'un espace boisé classé, demande qui a été présentée en conseil des sites du 19 novembre 2013. Ce dernier a émis à l'unanimité un avis favorable sous réserve de mener le chantier dans des conditions exemplaires du point de vue de l'environnement, avec un traitement environnemental et une insertion paysagère adéquate. Cet aspect doit être pris en compte.

Quant au résumé non technique, il synthétise bien les enjeux, mais il est regrettable que ceux-ci ne soient pas positionnés en lien avec l'état initial.

L'étude d'impact reprend globalement les chapitres attendus dans une étude d'impact. Néanmoins, le volet paysager doit prendre en compte les attentes du conseil des stes de Corse du 19 novembre 2013.

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

L'étude a été réalisée sur la base :

- d'une concertation avec les différents partenaires du projet ;
- d'investigations de terrains ;
- de la consultation des organismes compétents.

La masse de données collectées a été identifiée comme une difficulté par les auteurs de l'étude, de même que la faculté de pouvoir prendre en compte les évolutions futures enclines à influencer l'étendue de certains impacts (diminution des émissions polluantes, du bruit généré par le trafic routier, etc.).

La méthodologie employée pour réaliser l'étude est adaptée au type de projet.

### *II-4 – Caractérisation des enjeux environnementaux*

#### *II-4.1- Enjeux relatifs au milieu physique (contexte géologique, hydrogéologique et hydrographique)*

Le projet se situe en zone escarpée (entre 210 et 230 m) et les formations présentes donnent lieu à la mise en œuvre de méthodes de terrassement distinctes pour la réalisation des ouvrages amont. Ainsi, les caractéristiques physiques du milieu conditionnent la conduite du chantier et ses différents impacts ainsi que l'impact visuel des travaux.

Le projet s'inscrit dans une zone très boisée dotée d'un réseau hydrographique dense ; la RD 124 enjambe neuf cours d'eau, dont seulement un pérenne, utilisé ponctuellement pour la baignade et la consommation humaine.

Dans ce sens, l'étude d'impact mentionne bien les objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pour la commune d'OTA, à savoir le maintien pour 2015 des bons états chimique et écologique du Porto tels que constatés en 2012 sur la portion incluse dans l'aire d'étude.

L'étude d'impact met en évidence l'enjeu fort que constitue le milieu physique. Le projet devrait s'accompagner d'effets positifs sur l'écoulement des eaux de pluie. Néanmoins, le dossier aurait mérité d'être précisé sur les avantages et inconvénients des dispositifs de collecte des eaux de pluie (fossés bétonnés/enherbés) pour, d'une part contenir les risques liés à la circulation et l'altération de la chaussée et, d'autre part, assurer la qualité de ces eaux qui rejoindront le Porto.

#### *II-4.2- Enjeux relatifs aux risques naturels*

La zone à réaménager se situe hors emprise du plan de prévention des risques naturels d'inondation de la commune d'OTA, approuvé le 09 février 2004.

Bien que la commune ne dispose pas de plan de prévention du risque mouvement de terrain, la zone semble présenter des risques de cet ordre. En effet, l'étude géotechnique jointe au dossier identifie six compartiments en aléa chute de bloc. De plus, sont survenus dans un rayon de 2 km autour de la section de route considérée : un glissement de terrain, deux effondrements et cinq éboulements.

Les risques naturels ont bien été identifiés comme un enjeu fort du projet. Les travaux envisagés doivent contribuer à réduire l'aléa chute de bloc sur le tronçon de RD 124 concerné. L'impact du projet est donc positif sur les enjeux liés aux risques naturels.

#### II-4.3- Enjeux relatifs au milieu naturel

Le projet se situe au sein d'un contexte environnemental de qualité : en site inscrit au titre de la loi du 2 mai 1930 et en cours de classement, en bordure immédiate d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I.

Un inventaire flore/faune a été réalisé (quatre relevés), dans la zone d'étude du projet, sur une période de deux mois (26 avril au 4 juin). Aucune espèce protégée n'a été relevée. La portion à réaménager concerne trois types différents d'habitats d'intérêt communautaire (forêts d'olivier, de châtaignier et de chêne vert).

Le milieu naturel apparaît comme un enjeu modéré du projet. Toutefois, les inventaires auraient pu être menés sur une année complète, notamment dans la mesure où le projet est contigu à une ZNIEFF abritant plusieurs espèces protégées.

#### II-4.4- Enjeux relatifs au paysage et patrimoine

Bien que les travaux concernent des infrastructures déjà existantes (route, stade, carrefour), l'intégration paysagère du projet dans l'environnement reste particulièrement sensible du fait de la proximité immédiate du projet avec une ZNIEFF d'une grande valeur paysagère et de sa localisation en site inscrit.



Photo street view - Google map

Le projet se situe également dans le périmètre de protection d'un monument historique, le pont génois de Pianella, à 130 mètres en contrebas de la portion de route concernée. Ce patrimoine fait partie intégrante du paysage et doit être protégé du risque lié à l'emploi d'explosifs.

Les aspects paysagers et patrimoniaux ont été identifiés comme des enjeux forts du projet.

Par conséquent, l'étude d'impact pourra être complétée notamment :

- par des photomontages permettant d'estimer l'intégration paysagère des différents travaux envisagés (ouvrages de sécurisation amont, soutènement aval, aire de stationnement, aménagement du carrefour) ;
- par une étude précise des conditions de réalisation des travaux garantissant la préservation du pont génois ;

#### II-4.5- Enjeux relatifs au milieu humain, au cadre de vie et à l'économie

Compte-tenu de sa nature et de sa situation, le projet aura peu d'effet sur l'urbanisation. Pour autant, le cadre de vie (qualité de l'air et ambiance acoustique notamment) sera affecté durant la phase des travaux, mais l'estimation des impacts à terme est considérée par le maître d'ouvrage comme difficile.

Les activités commerciales et économiques du secteur sont essentiellement liées au tourisme (508 chambres hôtelières et 785 emplacements en camping sur la commune), impulsées notamment par les éléments naturels et patrimoniaux du site. La zone à aménager traverse également des vergers d'intérêt agricole (oliveraies, châtaigniers, etc.) non labellisés. L'étude considère que l'impact bien que négatif, restera au demeurant faible.

Le chantier devrait se dérouler sur une durée d'environ quatorze mois, dont quatre mois dévolus aux terrassements. Durant les terrassements amont et la réalisation de la chaussée (décaissement de la chaussée et réalisation de la nouvelle), la route sera fermée et la circulation sera déviée. Cet aspect de la phase chantier n'est pas traité dans l'étude.

Les enjeux liés au milieu humain et l'impact direct sur l'économie apparaissent comme faibles. Néanmoins, s'agissant du maintien de la qualité du cadre de vie, il serait nécessaire que le maître d'ouvrage communique les informations utiles pour la population et les usagers de la route (plan de tir, période de fermeture de route, phases d'utilisation des engins de forte puissance, etc.).

#### 4/ Analyse des risques technologiques

Aucun établissement à risque n'est présent dans un rayon de 10 km autour du site. L'étude d'impact indique que la commune d'OTA ne dispose pas de plan de prévention des risques technologiques mais qu'elle est sujette au risque lié au transport de marchandises dangereuses.

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

Pour limiter les impacts de son projet sur l'environnement, le maître d'ouvrage propose 29 mesures qu'il regroupe sous le vocable de « mesures correctrices (MC) ». Leur mise en œuvre doit conduire à des impacts résiduels nuls à faibles. L'autorité environnementale rappelle que le respect d'une réglementation (ou d'une norme) ne peut être retenu et valorisé au titre des mesures de réduction.

##### II-5.1- Mesures concernant le milieu physique

Le milieu physique constitue un enjeu fort, pour lequel des risques d'impacts négatifs existent, particulièrement en phase travaux. En regard, le maître d'ouvrage prévoit plusieurs mesures, parmi lesquelles :

- la conduite du chantier selon un calendrier contraignant :

- ✓ en dehors de la période de juin à septembre (utilisation du Porto pour la baignade et la consommation d'eau) ;
- ✓ en saison sèche pour les activités susceptibles d'entraîner une érosion importante (MC 8) ;
- ✓ en dehors des périodes de basse eau pour la mise en place des ouvrages hydrauliques (MC 5) ;
- ✓ en dehors des épisodes pluvieux pour les terrassements sur 4 mois (MC 5) ;
- ✓ en dehors des jours de grand vent pour les travaux générateurs de poussière (MC 12).

- une organisation du chantier avec des zones spécifiques, prévues :

- ✓ à l'emplacement du stade, en bordure de la rivière Porto pour les stocks et les centrales à béton et à bitume/asphalte (MC 11) ;
- ✓ en dehors des abords immédiats des cours d'eau pérennes pour la réalisation des bétons (MC 6) ;
- ✓ à une distance d'au moins 50 mètres du Porto pour le ravitaillement en carburant, la maintenance et le lavage des engins (MC 4) ;
- ✓ dans des zones bien aérées et le plus loin possible des cours d'eau pérennes, pour le stockage des matières dangereuses (MC 6) ;
- ✓ sur une aire de lavage alimentée en eau potable du stade, pour le lavage des roues en sortie de section RD 124 (MC 2) ;



L'opération prévoit également que 10 000 m<sup>3</sup> de déblais, sur les 15 000 m<sup>3</sup> générés par les terrassements, seront concassés et utilisés en remblais pour rehausser le stade (MC 9).

##### II-5.2- Mesures concernant le milieu naturel

Le milieu naturel représente un enjeu modéré, qui sera impacté, d'abord en phase travaux : destruction d'espèces par déblais/remblais, circulation et stationnement d'engins notamment. Dans ce contexte, le chantier mérite d'être mis en œuvre de manière éco-responsable afin d'en limiter les effets négatifs.

De même, le maître d'ouvrage prévoit un traitement végétal des zones de déblais/remblais au moyen de spécimens floristiques locaux (MC 20). Les activités seront limitées en période de nidification des oiseaux (février à août).

Les mesures prévues pour réduire les impacts sur le milieu physique et naturel répondent chacune à une contrainte spécifique. Il conviendrait qu'elles soient intégrées dans un calendrier précis permettant une vision claire de l'organisation du chantier.

#### II-5.3- Mesures concernant le patrimoine et de paysage

Le patrimoine et le paysage forment deux enjeux forts du projet, au regard desquels l'étude d'impact reste trop succincte. Les mesures prévues par le maître d'ouvrage sont :

- l'utilisation de charges explosives de faible intensité ;
- la peinture en couleur verte de la barrière ceinturant le stade (au lieu du blanc actuel)
- l'enrochement de la face externe du talus créé,
- le parement en pierre maçonnée des ouvrages de soutènements.

Sur ces bases, l'autorité environnementale peut difficilement caractériser la pertinence des mesures prévues pour le patrimoine et le paysage.

#### II-5.4- Mesures concernant le cadre de vie et la santé

Le cadre de vie et la santé sont considérés comme des enjeux faibles à modérés. Afin de réduire les nuisances sonores liées aux travaux, ces derniers se dérouleront de préférence en journée et durant les jours ouvrés (MC 15). Une vigilance particulière devra être portée aux niveaux sonores atteints lors des phases de chantier particulièrement bruyantes, niveaux qui devront être précisés, tout comme l'élaboration du plan de tir (MC 14).

La qualité de l'air fait également l'objet de plusieurs préconisations, dont une limitation des activités génératrices de poussières par grand vent.

Le maître d'ouvrage prévoit une série de mesures destinées à limiter les effets négatifs du projet sur le cadre de vie et la santé, adaptées aux enjeux.

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

Les travaux d'aménagement s'exercent sur un court linéaire (2,1 km) mais dans un milieu où les enjeux sont importants en matière de ressource en eau, de préservation du patrimoine et d'impact paysager.

L'étude d'impact relative au projet de rectification de la RD 124 présente un important travail sous une forme pédagogique. L'analyse aurait gagné à être approfondie sur certains aspects tels que les impacts paysagers pour quelques secteurs.

De même, un rappel 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, eût été souhaitable.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'attachera à procéder, avant tous travaux, à un diagnostic archéologique, conformément à la réglementation (code du patrimoine, livre V).

L'évaluation des enjeux est correcte. Pour autant en regard, certaines réponses méritent d'être complétées :

- les incidences de l'opération sur le pont génois, et en particulier la résistance de l'ouvrage d'art à l'usage d'explosifs, doivent être évaluées précisément et ce, avant le démarrage du chantier ;

- l'insertion paysagère requiert un volet complémentaire. Il est rappelé que le conseil des sites de Corse du 19 novembre 2013 a émis des attentes pour l'insertion paysagère du projet ;

Enfin, le dossier gagnerait à hiérarchiser et planifier les mesures que le pétitionnaire s'engage à mettre en œuvre au vu de l'importance de ces enjeux. Pour estimer leur efficacité et apporter des corrections éventuelles, leurs modalités de suivi devront être définies.

---

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

- **considère que l'étude d'impact évalue de façon satisfaisante les enjeux environnementaux en présence et les principales incidences du projet qui lui sont liées ;**
- **compte tenu des enjeux, invite le pétitionnaire à compléter l'étude d'impact notamment sur :**
  - **le volet patrimonial et paysager,**
  - **la conduite de la phase chantier,**
  - **les impacts cumulés avec les travaux réalisés en amont de la RD 124 ;**

Fait à Ajaccio, le

**1 8 MAI 2015**

Le Préfet

Pour le Préfet de Corse  
et par délégation  
l'Adjoint au Secrétaire Général  
pour les Affaires de Corse



**Yves-Marie RENAUD**