



Plan de localisation des prises de vue

Source : géoportail

Date des prises de vue : juin 2012



Photo 1



Photo 2



RN 193
AMENAGEMENT URBAIN DU QUARTIER DE
MONTESORO
Commune de Bastia

ETUDES D'AVANT PROJET

3 - Caractéristiques géométriques principales
3.1 - Tracé en plan

Echelle 1/500 ème

LEGENDE

- Chaussée
- Ilot
- Trottoir
- Traitement paysager
- Bordure T2
- Bordure A2
- Bordure I2
- Bordure P2
- Bordure haute 30x40 cm
- Bordure haute arrêt bus
- Accès

T110202-07exp-tp-ind P02.dwg

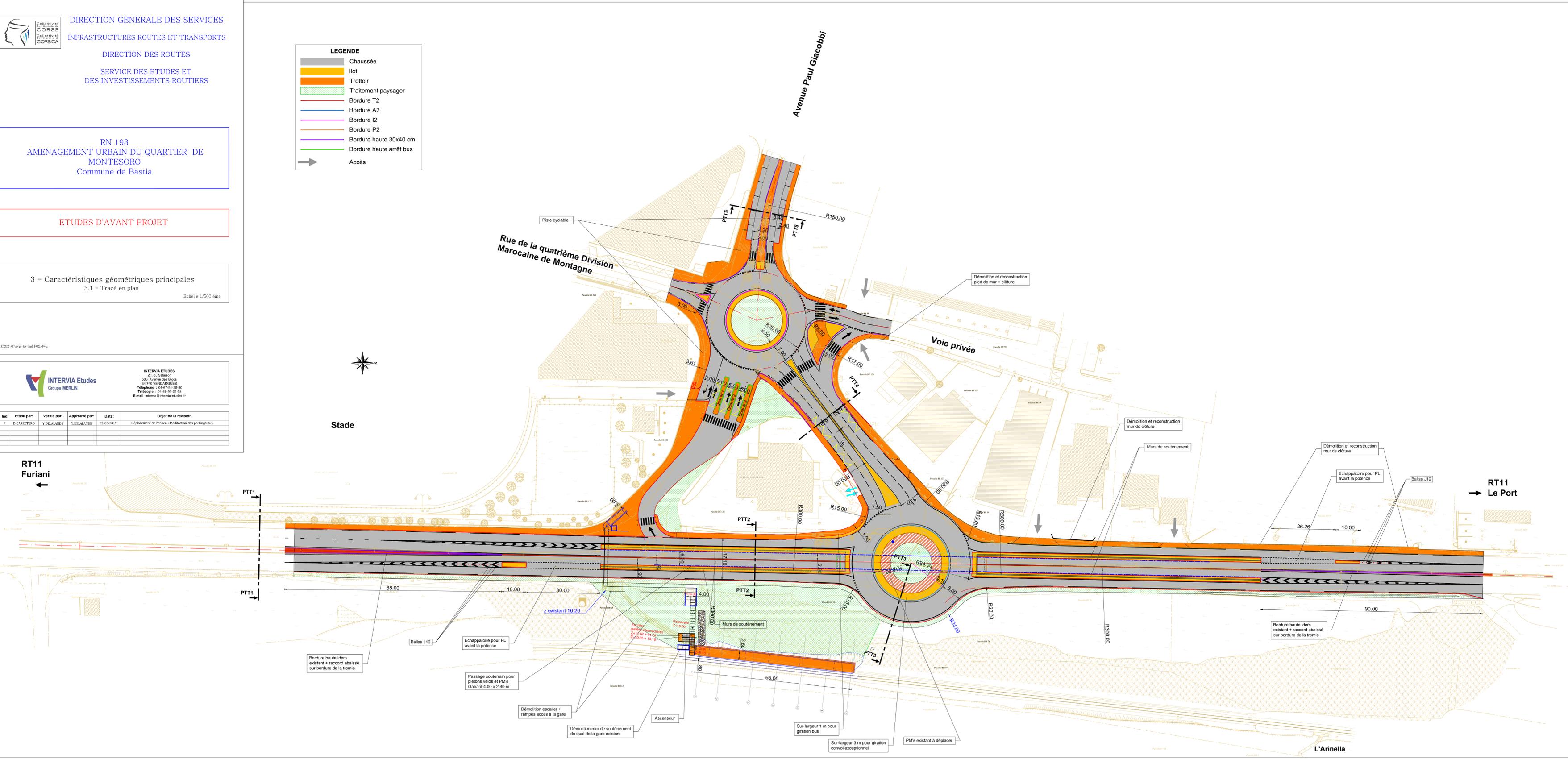


INTERVIA ETUDES
7,1 du Saison
500 Avenue des Signes
34 740 VENDARGUES
Téléphone : 04 67 91 29 90
Téléfax : 04 67 91 29 98
E-mail : intervia@intervia-etudes.fr

Ind.	Etabli par:	Vérifié par:	Approuvé par:	Date:	Objet de la révision
F	D.CARRERO	Y.DELALANDE	Y.DELALANDE	29/03/2017	Déplacement de l'anneau-Modification des parkings bus

RT11
Furiani

RT11
Le Port



Stade

L'Arinella



Source : géoportail



COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

RT11 AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE MONTESORO, SUR LA COMMUNE DE BASTIA

RESUME NON TECHNIQUE



INTERVIA ETUDES

145 Rue de la Marbrerie
Bâtiment 9
34 740 VENDARGUES

Téléphone : 04.67.91.29.90
E-mail : intervia@intervia-etudes.fr

Ind	Etabli par	Approuvé par	Date	Objet de la révision
A	Y. DELALANDE		21/03/2017	Etablissement du document

1 PREAMBULE

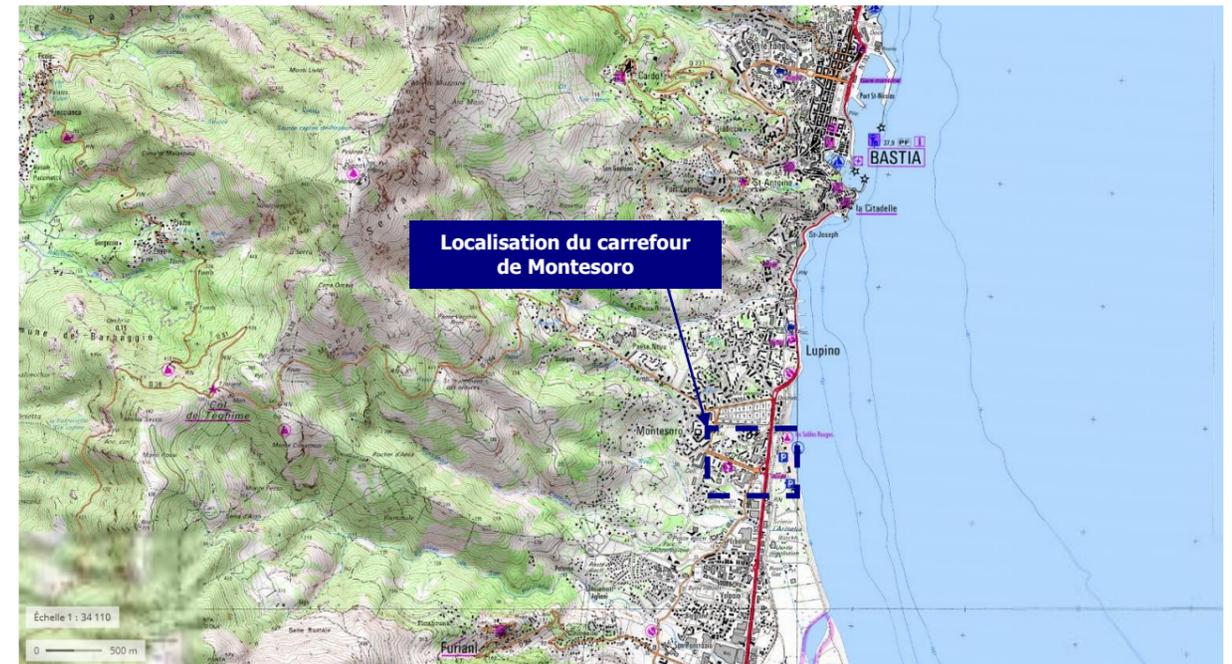
L'attention des lecteurs est attirée sur le fait que cette note constitue une **synthèse de la notice d'impact annexée au formulaire d'examen au cas par cas**, relative au projet d'aménagement du carrefour de Montesoro à Bastia. Etude plus détaillée à laquelle il convient de se référer pour répondre à toute question particulière concernant ce projet et ses impacts.

2 PRESENTATION DU PROJET

2.1 PRESENTATION GENERALE

Le projet d'aménagement du carrefour de Montesoro consiste en :

- Le réaménagement du carrefour dit « de Montesoro » en un carrefour à sens giratoire, dénivelé par la mise en place d'un passage souterrain à gabarit réduit (PSGR) sur l'axe RT11,
- Le réaménagement du carrefour situé devant le lycée Paul Vincensini et Fred Scamaroni, à l'intersection de l'avenue Paul Giaccobi et la rue de la Quatrième Division Marocaine de Montagne, en un carrefour à sens giratoire,
- La création de quais de bus pour la desserte des lycées,
- La création d'une liaison piétons/cycles entre le stade et la halte ferroviaire (via le passage piéton souterrain actuel et la création d'une passerelle et d'un ascenseur pour rejoindre la halte ferroviaire),



LOCALISATION DU CARREFOUR DE MONTESORO

Les principaux objectifs auxquels le projet doit répondre sont :

- ✓ De conforter la RT11 dans son rôle de voie structurante pour le développement du Grand Bastia,
- ✓ De sécuriser le carrefour par son réaménagement, mais aussi par la mise en place d'une zone de desserte des bus scolaires isolée de la circulation et la création de cheminements afin de favoriser l'inter-modalité,
- ✓ De sécuriser l'accès aux commerces et activités situés aujourd'hui dans ou en périphérie du carrefour,

AMENAGEMENT URBAIN DU QUARTIER DE MONTESORO – RESUME NON TECHNIQUE

- ✓ De développer l'utilisation du chemin de fer par l'amélioration de la desserte de la halte de Montesoro pour les piétons,
- ✓ De contrôler les ruissellements urbains et le rejet des eaux de ruissellement dans le milieu naturel,
- ✓ D'insérer le projet au sein du paysage actuel et de son environnement urbain.

Une vue en plan du projet est disponible en page 5.

2.2 CARREFOURS GIRATOIRES

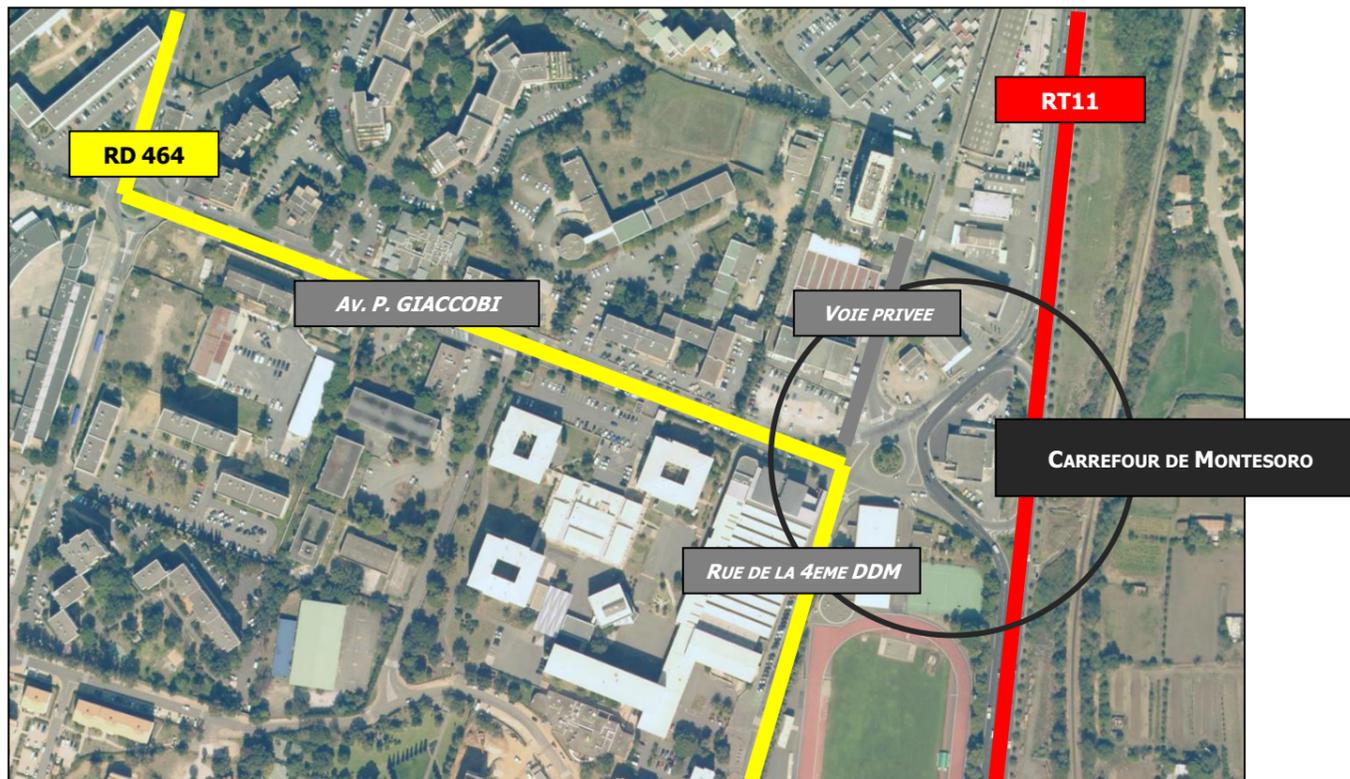
L'actuel carrefour est aménagé sur la RT11 et assure les échanges de cette route territoriale avec l'Avenue Paul Giaccobi vers l'Ouest.

Le réaménagement des carrefours giratoires retenu consiste à créer un Passage Souterrain à Gabarit Réduit (PSGR) associé à un carrefour giratoire (sur RT11) à 3 branches, présentant en surface un anneau de rayon extérieur 24 m raccordant les routes suivantes:

- ✓ RT11 Nord,
- ✓ RT11 Sud,
- ✓ Barreau de liaison vers l'avenue Paul Giaccobi.

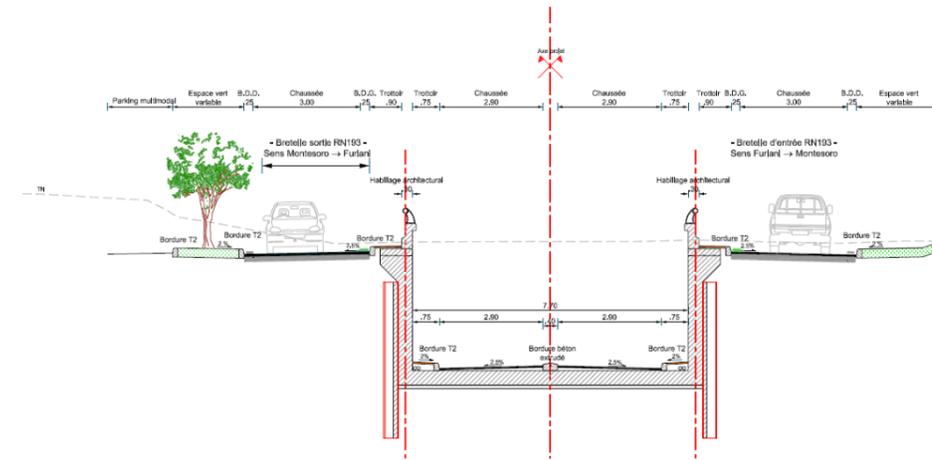
Il prend aussi en compte le réaménagement d'un carrefour en un carrefour à sens giratoire à 4 branches, devant le lycée, de rayon extérieur 20 m et raccordant les routes :

- ✓ Barreau de liaison vers la RT11,
- ✓ Rue de la 4ème DDM,
- ✓ Avenue Paul Giaccobi,
- ✓ Voie Privée (commerces).

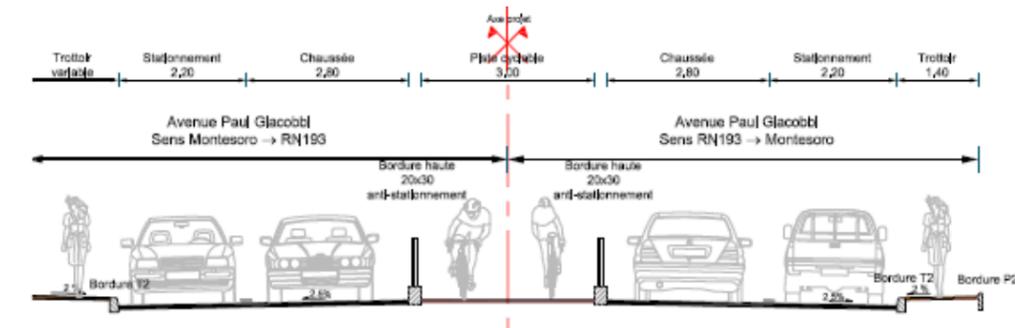


VUE AERIEENNE DU CARREFOUR DE MONTESORO

Les profils en travers avec les caractéristiques des différents carrefours et du passage souterrain sont présentés ci-après.



PROFIL EN TRAVERS TYPE DANS LA TREMIE (RT11 PASSANT SOUS LE GIRATOIRE)

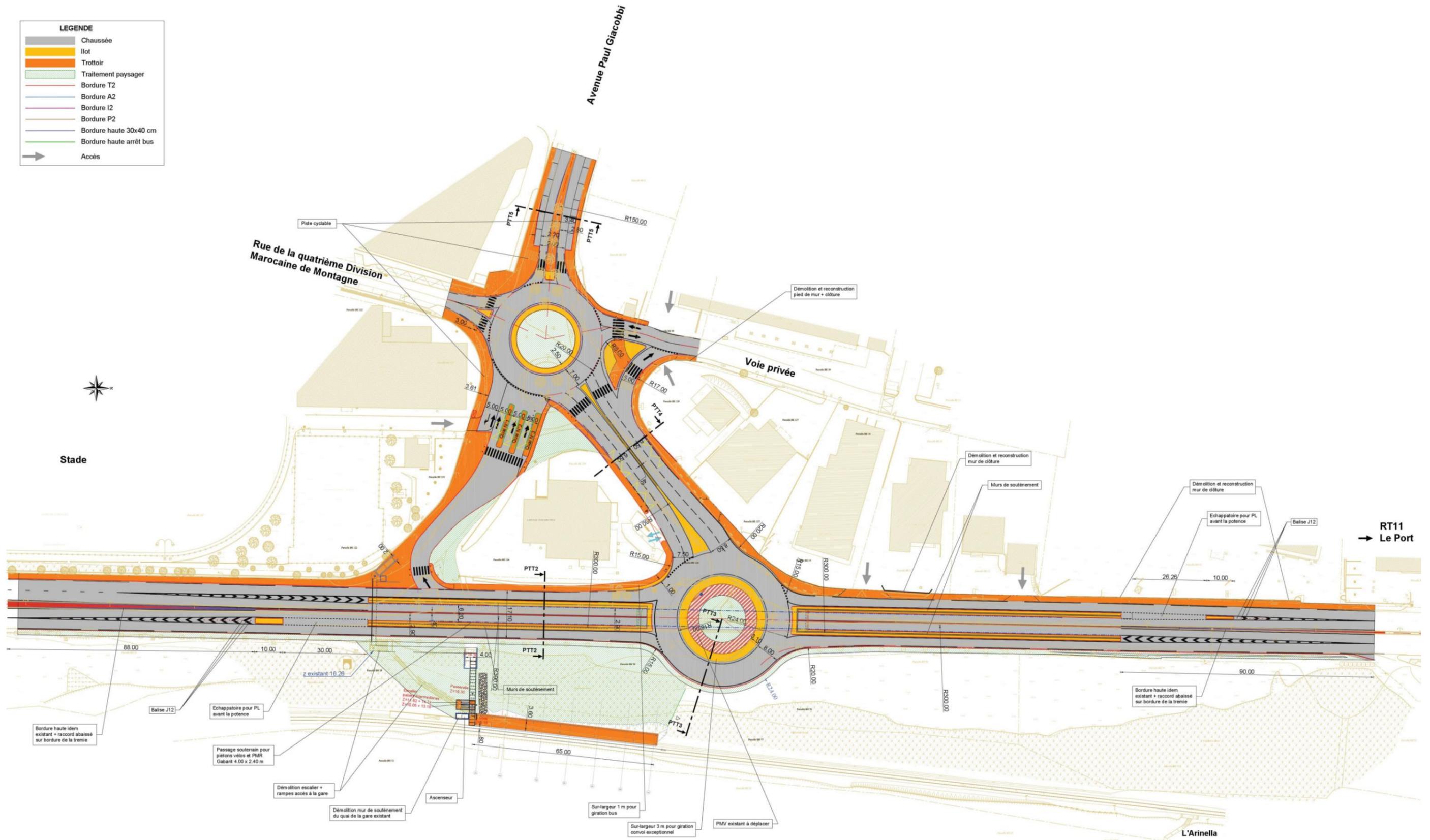


PROFIL EN TRAVERS TYPE SUR L'AVENUE PAUL GIACCOBI

AMENAGEMENT URBAIN DU QUARTIER DE MONTESORO – RESUME NON TECHNIQUE

LEGENDE

- Chaussée
- Ilot
- Trottoir
- Traitement paysager
- Bordure T2
- Bordure A2
- Bordure I2
- Bordure P2
- Bordure haute 30x40 cm
- Bordure haute arrêt bus
- Accès



VUE EN PLAN DE LA SOLUTION RETENUE

3 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

3.1 DESCRIPTION DU SITE

Le carrefour de Montesoro s'insère dans un paysage très urbanisé à l'Ouest de la RT11 et plus naturel jusqu'à la plage en contrebas à l'Est et le tout au pied des montagnes corses à l'Ouest.



VUE DEPUIS LE NORD DU CARREFOUR

Ce carrefour, aménagé avec un giratoire désaxé et un îlot central de forme triangulaire, raccorde la RT11 menant à Furiani et l'avenue Paul Giacobbi menant au Quartier de Montesoro, la gendarmerie, le lycée technique et le collège de Montesoro et l'Itinéraire Bis pour rejoindre le Port de commerce de Bastia.

Le Trafic Moyen Journalier Annuel est voisin de 40 000 véhicules/jour, avec un pourcentage de poids lourds de l'ordre de 3 %. Actuellement, le carrefour entre la RT11 et l'avenue Paul Giacobbi est aménagé en carrefour giratoire désaxé.

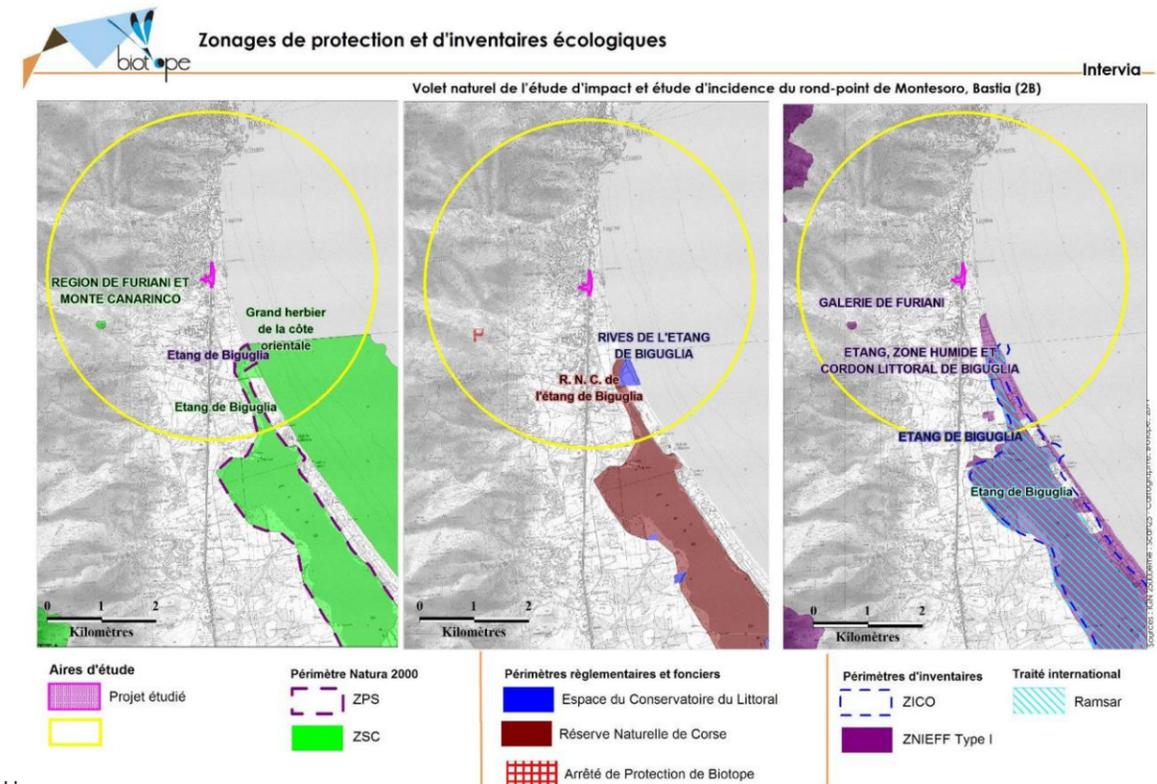
Les terrains concernés par l'installation du carrefour giratoire de Montesoro sont principalement déjà situés sur le domaine public ou appartiennent à l'Etat et la collectivité. Quelques parcelles appartiennent aussi à des particuliers. Pour ces derniers, une expropriation ou une acquisition partielle à l'amiable est envisagée.



PROXIMITE ET SURELEVATION DU CARREFOUR PAR RAPPORT A LA MER

Concernant le milieu dans lequel s'insère cet aménagement, la nappe d'eau souterraine y est très peu profonde (mais plusieurs mètres en-dessous des ouvrages projetés), le paysage ouvert et fragile, l'ambiance sonore et la qualité de l'air modérée.

Le site d'étude se situe à proximité de zonages de protection réglementaires et écologiques, notamment l'Etang de Biguglia, zone Natura 2000 située à environ 1 km du carrefour.



Au cœur de l'agglomération bastiaise. Les habitats de végétations, les reptiles, les amphibiens, les oiseaux, les insectes et les mammifères (inclus les chiroptères) présentent sur ce site des enjeux écologiques faibles. La flore présente quant à elle, des contraintes réglementaires mais des enjeux écologiques faibles à modérés.



VEGETATIONS DE LA ZONE D'ETUDE



REJET EAUX PLUVIALES

AMENAGEMENT URBAIN DU QUARTIER DE MONTESORO – RESUME NON TECHNIQUE

3.2 SYNTHÈSE

L'analyse de l'état initial de l'environnement du site du projet a abouti à la synthèse des enjeux et des contraintes de la zone d'étude :

CLASSIFICATION DES ENJEUX	COMPOSANTE DE L'ENVIRONNEMENT ETUDIEE	ENJEUX	ELEMENTS REMARQUABLES RELEVES LORS DE L'ANALYSE DE L'ETAT INITIAL
Fort	Hydrogéologie	Non dégradation de la qualité des eaux souterraines Préservation des usages (alimentation en eau potable notamment)	Nappe sub-affleurante Aucun captage AEP dans la zone d'étude
Fort	Sécurité des usagers du carrefour	Prise en compte la sécurité des usagers lors de la définition du nouvel aménagement	Point d'échanges routier peu accidentogène Pas de problèmes d'éclairages ou de visibilité
Fort	Faune et flore	Prise en considération la biodiversité du site dans l'élaboration du projet	Site fortement anthropisé Présence de quelques espèces végétales et animales protégées à proximité du carrefour giratoire
Fort	Patrimoine naturel	Préservation des habitats et des espèces	Le site n'est pas concerné par une protection environnementale, de type Natura 2000, APB, ZNIEFF, sites inscrits, mais est situé à proximité de nombreuses zones protégées
Fort	Réseaux	Prise en compte de la présence de réseaux stratégiques sur le site du projet	Adaptation du projet au réseau électrique, eaux usées, eaux brutes, France Télécom et GDF du site.
Modéré	Eaux superficielles	Conservation de la qualité des eaux superficielles et protection contre les pollutions d'origine routière Non augmentation des débits ruisselés au droit de la zone d'étude	Peu d'aménagements pour la gestion des eaux pluviales Terrain naturel plat
Modéré	Sensibilité paysagère	Limitation de l'impact paysager du projet	Paysage urbain
Modéré	Urbanisme et servitudes	Compatibilité avec les documents d'urbanisme et la vocation du secteur Prise en considération la présence éventuelle de servitudes dans l'élaboration du projet	Projet compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur
Modéré	Activités économiques	Compatibilité avec les activités économiques de la zone d'étude Accès et desserte des activités économiques conservés	Projet compatible avec le développement de la zone d'activités
Modéré	Trafic routier	Prise en compte de l'évolution du trafic routier sur la zone d'étude Fluidité du trafic routier	Diminution moyenne du trafic Trafic important avec remontées de file aux heures de pointe

Modéré	Environnement sonore	Limitation des émissions sonores et préservation du cadre de vie des riverains	Ambiance sonore modérée (catégorie 2)
Modéré	Qualité de l'air	Limitation des émissions atmosphériques et préservation du cadre de vie des riverains	Qualité de l'air moyenne
Faible	Risques naturels et technologiques	Prise en considération les risques naturels et technologiques dans l'élaboration du projet	La zone d'étude n'est concernée par aucun risque naturel Passage de camions de Transport de Matières Dangereuses à prendre en considération.
Faible	Milieu humain	Prise en compte du milieu humain aux différents stades de conception du projet	Peu d'habitations ou d'équipements à proximité du carrefour
Faible	Agriculture	Limitation de l'impact sur l'agriculture Prise en compte de propriétés agricoles à proximité du projet	Pas de parcelles agricoles à proximité du site
Très faible	Patrimoine culturel	Préservation du patrimoine culturel	Pas de périmètres de monument historique Zone archéologique à l'Est du site
Très faible	Contexte foncier	Prise en considération le contexte foncier dans l'élaboration du projet	Une partie des terrains sur lesquels le projet va être implanté appartient à des institutions publiques. Une acquisition partielle des parcelles privées sera effectuée
Très faible	Climat	Prise en compte les conditions météorologiques	Précipitations de courte durée et de forte intensité à l'automne

4 IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

Les impacts directs et indirects du projet sur les différentes composantes de l'environnement ont été analysés en phase travaux comme en phase d'exploitation. Des mesures ont ensuite été définies pour limiter ces impacts.

Si l'on classe par importance les domaines où des effets sont observés en **phase travaux**, il s'agit de :

Modéré	Foncier Déchets Circulation routière Autres modes de déplacement
Faible	Hydrogéologie Hydrologie Milieu naturel Paysage Réseaux Ambiance sonore Qualité de l'air
Très faible	Topographie Occupation du sol
Positif	Activités économiques

Si l'on classe par importance les domaines où des **effets** sont observés en **phase exploitation**, il s'agit de :

Modéré	Foncier
Faible	Activité économique Milieu naturel Hydrologie
Très faible	Topographie Occupation du sol
Positif	Paysage Activités touristiques et de loisirs
Très positif	Sécurité routière Autres modes de déplacement Circulation routière

Les **mesures** associées à ces impacts, **en phase travaux**, sont les suivantes :

- ❖ Toutes les eaux pompées dans la nappe seront restituées intégralement au milieu récepteur par l'intermédiaire d'un bassin de décantation,
- ❖ Une aire de stationnement des engins de chantier et de stockage spécifique sera mise en place,
- ❖ Le calendrier de travaux sera adapté à la période de nidification des oiseaux et de reproduction des reptiles et un écologue accompagnera le projet durant toute la phase de travaux,
- ❖ Toutes les mesures seront prises afin de limiter l'impact visuel du chantier (évacuation des déchets, remise en état du site, etc.),
- ❖ Les déchets seront triés sur le chantier et orientés vers des filières de traitement adéquates,
- ❖ Le phasage et l'organisation des travaux permettront tous les mouvements de giration en tout temps afin de perturber le moins possible la circulation routière.

Les **mesures** associées à ces impacts, **en phase exploitation**, sont les suivantes :

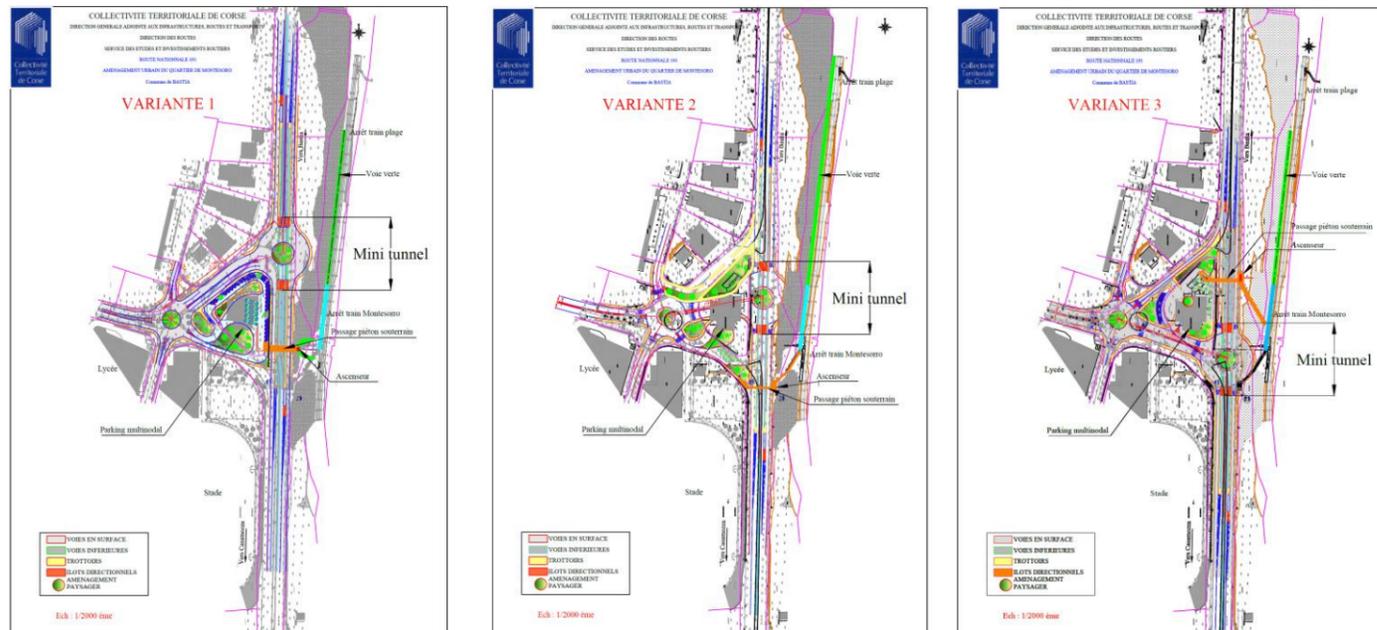
- ❖ Un échange parcellaire est prévu entre la CTC et le propriétaire des parcelles concernées par le projet,
- ❖ Le réseau d'assainissement des eaux pluviales réaménagé,
- ❖ Les aménagements paysagers spécifiques prévus permettront une bonne intégration du projet dans son environnement et les talus aujourd'hui délaissés entre la RT11 et la voie ferrée seront entretenus.

Grâce à ces mesures, les impacts résiduels en phase exploitation sont négligeables.

Ce réaménagement est également une opportunité d'améliorer certains aspects de l'environnement sur le carrefour existant comme la gestion des eaux pluviales et l'insertion paysagère.

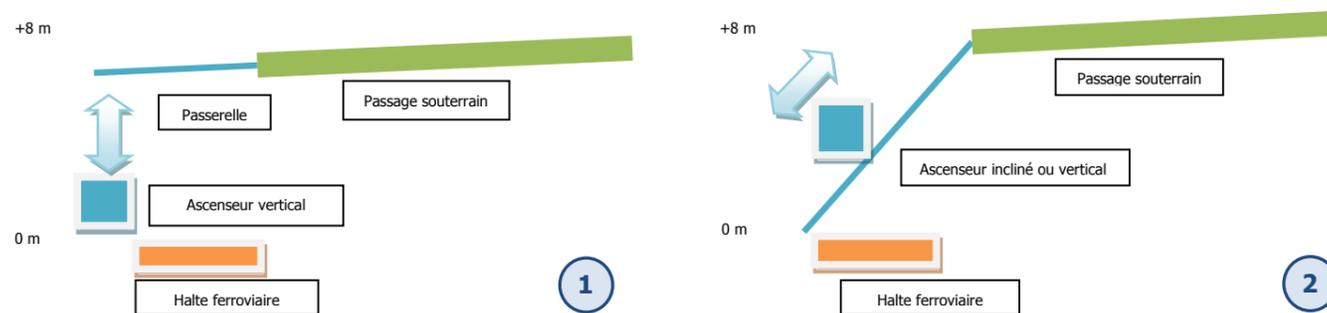
5 JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET

Les études préalables du réaménagement du carrefour de Montesoro ont permis de proposer **3 variantes** différentes :



Une sélection a été faite en prenant en compte, la facilité de réalisation, la circulation, la desserte des commerces, la facilité des travaux, l'intégration au site et le coût des travaux. Cette analyse multicritères a permis de retenir la Variante 1 pour le réaménagement du carrefour giratoire suite à une concertation de la commune de Bastia et le 01^{er} octobre 2012 et de l'Assemblée Corse le 20 décembre.

En ce qui concerne la halte ferroviaire **2 variantes** ont été proposées :



La sélection a été faite en prenant en compte, la facilité du fonctionnement et de l'entretien, la fiabilité, la facilité des travaux, l'intégration au site et les coûts. Pour l'ensemble de ces paramètres, la variante 1 avec l'ascenseur vertical présente le meilleur compromis.