

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation d'une étude d'impact**

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception	Dossier complet le	N° d'enregistrement

1. Intitulé du projet

Aménagement du boulevard urbain Sud de Porto-Vecchio, du carrefour RT10 / RD 859, PR 22+400 (côté nord) au PR 21+000 (côté sud). Le linéaire d'aménagement est d'environ 1,5 km.

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique

Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique

6 d)

Aménagement d'une longueur de 1 500 m.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet consiste en l'aménagement de la RT 10 en boulevard urbain avec notamment, la création de deux carrefours giratoires en lieu et places de carrefours existants, la réalisation de contre-allées pour limiter le nombre d'accès sur la RT et les reporter sur les carrefours giratoires, la création d'un îlot séparateur avec voie centrale de tourne à gauche pour sécuriser les échanges lorsque la réalisation de contre-allées n'est pas possible, la réalisation de trottoirs et de bandes multifonctionnelles pour la circulation des piétons et des cycles, la réalisation d'un réseau d'assainissement pluvial et d'éclairage public.

Les caractéristiques du projet sont décrite dans le document annexé intitulé « Programme de l'aménagement du boulevard urbain sud de Porto-Vecchio ».

4.2 Objectifs du projet

Le projet d'aménagement du Boulevard Urbain Sud de Porto-Vecchio a été recensé dans le Schéma Directeur des Routes Territoriales de Corse. Il entre dans le cadre des aménagements de sécurité souhaités par l'Assemblée de Corse. Ainsi, les services ont élaboré un plan d'aménagement de la zone répondant aux caractéristiques routières requise pour une route territoriale. Le projet prévoit un réaménagement sur place de la route existante et la modification de 2 carrefours en carrefours giratoires. Les objectifs de l'aménagement sont les suivants :

- Améliorer la sécurité au niveau échanges par :
 - la création de deux carrefours giratoires en lieu et place des carrefours existants,
 - la création de contre-allées regroupant tous les accès entre ces carrefours (desserte locale),
 - la création d'un ilot central avec voie de tourne à gauche en sur la section sud pour sécuriser les accès.
- Améliorer et sécuriser les cheminements piétons (continuité des trottoirs et création de traversées piétonnes)
- Améliorer et sécuriser la circulation des cycles (création des bandes multifonctionnelles et de contre-allées).
- Créer un aménagement plus urbain incitant à une réduction de la vitesse des automobilistes le long de cet axe rectiligne.
- Fluidifier la circulation (notamment en période estivale) par une limitation et une meilleure gestion des mouvements tournants.
- Assurer une gestion des écoulements des eaux des bassins versants naturels et de la plateforme routière
- Enfouissement des réseaux électriques existants (EDF moyenne tension et basse tension et réseaux Téléphonique et numériques)
- Suppression de tous les panneaux publicitaires illégaux se trouvant dans l'emprise du projet routier.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux sont prévus pour une durée de 18 mois.

Les inconvénients du chantier (bruit, circulation d'engins,...) seront temporaires et limités à la durée des travaux. Le respect des normes (notamment en matière d'émissions sonores) et de réglementation (notamment sur les horaires de travail) permettra de réduire les effets auxquels sera exposée la population.

Le trafic sera perturbé durant les travaux qui nécessiteront une adaptation spécifique de l'accessibilité aux particuliers et commerces attenants au projet ainsi que pour la circulation des véhicules sur la voie.

Les travaux seront donc réalisés sous alternat automatique par feux tricolores, la circulation se fera par demi-chaussée.

Une signalisation adaptée sera mise en place afin de sécuriser le chantier et de séparer la zone des travaux et la zone de circulation.

Les engins de chantier seront maintenus en bon état et rangés à une distance suffisante des cours d'eau ou des fossés

de rejet. L'entretien des engins se fera sur les sites prévus à cet effet. L'existence de fuites sera vérifiée avant l'accès des engins sur le chantier. Les produits et matériaux d'apport seront triés et stockés de manière convenable, à distance suffisante des fossés.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'aménagement des deux carrefours giratoires sécuriseront les échanges.

La création d'une voie de desserte (entre les deux carrefours giratoires) et d'un ilot central (après le carrefour giratoire de "Bocca dell'Oro" en direction du Sud) supprimeront les mouvements de cisaillement sur l'axe principal.

La circulation en transit sera moins impactée par les mouvements tournants (moins diffus et plus hiérarchisés).

Les bandes multifonctionnelles (accotements) et les trottoirs de part et d'autre de l'aménagement permettront la continuité et la sécurité des cycles et des piétons. La création de passages piétons au niveau des carrefours giratoires et sur la section sud permettront de sécuriser les traversées.

La mise à niveau de l'éclairage public contribuera également à sécuriser la zone.

La réalisation d'un réseau pluvial longitudinal permettra de canaliser les eaux de ruissellement vers les fossés existants.

Les arbres remarquables (eucalyptus) seront conservés, environ une quinzaine d'arbres seront abattus et compensés en partie par la création de plantations (oliviers notamment) au niveau des carrefours giratoires.

Aucune augmentation du trafic n'est attendue suite à l'aménagement.

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Dossier de Déclaration au titre des articles L214-1 à L214-6 du Code de l'Environnement (réalisé en Septembre 2012).

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Dossier d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (réalisé en Août 2002).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur aménagement	1 500 m
Largeur voie de circulation	2 x 3,00 m
Bandes multifonctionnelles	2,00 m
Voie de dessertes	5,00 m
Largeur filot central	3,00 m
Largeur trottoirs	2,00 m
Rayon extérieur du giratoire	15 m
Surface imperméabilisée	24 532 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Aménagement du boulevard
urbain Sud de Porto-Vecchio,
sur la RT10.

Coordonnées géographiques¹

Long. ____ ° ____ ' ____ " ____ Lat. ____ ° ____ ' ____ " ____

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. 9 ° 16 ' 27 " 35E Lat. 41 ° 34 ' 18 " 86N

Point d'arrivée :

Long. 9 ° 16 ' 07 " 26E Lat. 41 ° 32 ' 43 " 51N

Communes traversées :

PORTO-VECCHIO

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☒ Non ☐

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui ☒ Non ☐

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui ☒ Non ☐

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

Il s'inscrit dans l'aménagement de la réalisation d'un boulevard urbain sur la RT10 au Sud de Porto-Vecchio entre le carrefour RT10 / route de Santa Giulia au sud et le carrefour RT10 / R.D.859 au nord.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Route Territoriale n°10, ancienne route nationale n°198 et ses abords.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui ☒ Non ☐

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le PLU de la commune de Porto-Vecchio a été annulé en totalité le 20 mai 2011 par le jugement du tribunal administratif de Bastia et confirmé par un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Marseille du 30 juillet 2013.

La commune a décidé par délibération n°15/001/URB du 26 janvier 2015 de prescrire l'élaboration d'un P.L.U sur l'ensemble de son territoire en fixant les objectifs assignés à ce document ainsi que les modalités de concertation tout au long de cette procédure.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐ Non ☐

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il ;	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	La zone d'étude n'est concernée par aucun inventaire réglementaire. On recense la : - ZNIEFF de type II n°940004101 "Suberaie de Porto-Vecchio" à l'amont et à l'aval de la zone d'étude. - Natura 2000 n°9400588 "Suberaie de Ceccia et Porto-Vecchio" à l'amont de la zone d'étude.
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	Commune de Porto-Vecchio. Le projet prévoit le réaménagement de la route existante et ses abords.
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	X	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	X	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☐	X	La commune de Porto-Vecchio possède un DICRIM (Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs) dans le but d'informer les habitants de la commune sur les risques naturels et technologiques. La zone d'étude est concerné par un Plan de Prévention des Risques Inondations dans la vallée du « Stabiacciu », approuvé le 26 Juillet 2000.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	X	
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	X	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	X	
dans un site inscrit ou classé ?	☐	X	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☐	X	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☐	X	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	Le projet est déficitaire en matériaux : - 4 000 m³ de déblais, - 10 000 m³ de remblais. Les déblais seront en grande partie réutilisés sur site. Les remblais seront issus de matériaux d'apport provenant de carrières agréées.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Le projet reprend intégralement le tracé de la route actuelle et ses abords immédiats. Concernant la végétation sous l'emprise des travaux et qui sera détruite, il ne sera relevé aucun impact particulier. De plus, l'étude d'impact a montré que le milieu biologique ne présente aucune sensibilité floristique et faunistique particulière. Aucun effet spécifique n'est donc à attendre. Le projet prévoit la préservation maximale de la zone humide située côté Ouest du carrefour giratoire RT10/CC Porra avec la réalisation d'un enrochement (emprise égale à 50 m² environ) pour limiter l'impact sur la zone humide et si nécessaire la réalisation d'un mur de soutènement pour limiter l'impact du projet sur cette zone (située entre les PT209 et PT213). Le projet prévoit la réalisation d'un aménagement paysager au niveau des carrefours giratoires : Revêtement en galets, plantation d'oliviers et d'essences locales : cistes blancs, buis,... ainsi que la mise en place d'un arrosage automatique.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	X	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	X	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	X	La commune de Porto-Vecchio est dotée d'un Plan de Prévention des Risques Inondations dans la vallée du « Stabiacciu », approuvé le 26 Juillet 2000. Le PPRI actuel ne prend pas en compte les travaux de doublement du pont sur le Stabiacciu qui ont nettement amélioré les conditions d'écoulement et remédié aux problèmes d'inondations dans la zone. Une carte d'aléas après projet a été réalisée par le bureau d'études SOGREAH. Elle montre que la réalisation du doublement du pont et l'élargissement du lit mineur, entraîne par rapport à l'état actuel des impacts positifs dans la zone d'étude (Voir Dossier de Loi sur l'Eau).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	X	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	X	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	☐	X	L'étude d'impact a effectué une évaluation du niveau de bruit avant-projet et après projet. Elle a démontré qu'aucune hausse significative des niveaux sonores actuels n'est à attendre. De plus, le projet d'aménagement n'induit aucun trafic supplémentaire. Durant la phase travaux, une gêne sonore pourrait être perçue de façon locale à proximité des zones habitées mais elle reste temporaire (le temps du travaux).
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	X	
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	X	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	X	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☐	X	
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	X	

Pollutions	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☐	X	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	X	
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☐	X	Actuellement, les eaux pluviales s'écoulent sur la route avant de rejoindre les ouvrages de rejet existants. Le projet prévoit la réalisation d'un réseau d'assainissement pluvial longitudinal composé de fossés et par endroits de buses enterrées (récupérant les eaux de ruissellement des bassins versants amont et de la plate-forme routière).
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	X	☐	Le réseau pluvial se rejettera dans les ouvrages hydrauliques existants puis dans les fossés en terre avant d'arriver in fine à la mer. Afin de compenser l'imperméabilisation supplémentaire, le projet prévoit d'assurer les écoulements des eaux pluviales de l'amont à l'aval de la RT10, jusqu'à l'exutoire final (ruisseau ou mer) en dimensionnant tous les ouvrages hydrauliques (ouvrages de traversée et fossés de rejet) pour une crue centennale. Les fossés en terre situés le long de l'aménagement pourront également faire office de rétention.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	X	Actuellement, les lessivats routiers se rejettent dans des fossés en terre (dont l'exutoire final est la mer) sans traitement préalable. Ceux-ci sont à sec la plupart du temps et n'abritent pas de vie aquatique notable. Les fossés de rejet existants, en terre et enherbés, seront curés et recalibrés jusqu'à l'exutoire. Ils présentent un rôle significatif pour le traitement de la pollution chronique, avant le raccordement au milieu naturel. En effet, la végétation servira de filtre et permettra l'abattement de la pollution chronique d'environ 80 % (cf. « L'Eau et la Route » édité par le SETRA). Les fossés existants se jettent en mer à une distance suffisante pour permettre une dégradation des effluents routiers.
	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	X	L'étude d'impact a recensé sur la commune de Porto-Vecchio des sites archéologiques à l'Ouest de la RT10 : le site préhistorique de Tappa, à environ 3 km et les monuments préhistoriques de Bruschiaccia et Castelli à environ 1,3 et 2,5 km. Aucun site remarquable n'a été recensé dans la zone d'étude. Toutefois, l'étude d'impact préconise la réalisation de sondages prospectifs et des fouilles avant la réalisation des travaux.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	X	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard de la nature de l'aménagement et de son linéaire, des enjeux et des objectifs visés (développés précédemment), ce projet ne nous semble pas nécessiter la réalisation d'une étude d'impact.

En effet, cet aménagement consiste à réaliser un aménagement sur place d'une route existante en sécurisant les échanges et la circulation. De plus, toutes les mesures sont prises afin de limiter son impact sur l'environnement naturel (conservation des arbres remarquables, gestion des eaux pluviales).

Par ailleurs, une étude d'impact réalisée en 2002 sur le projet mettait en avant l'absence d'impact négatif fort sur l'environnement (cette étude d'impact est transmise parallèlement à ce formulaire).

L'enquête publique réalisée en 2003-2004 a déclaré la projet d'utilité publique et les expropriations ont été réalisées.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ; ☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ; ☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ; ☒
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; ☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; ☐

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Programme de l'aménagement du boulevard urbain sud de Porto-Vecchio. Cartographie des inventaires réglementaires à proximité de la zone d'étude. PPRI de la zone d'étude Etude d'impact issue de la DUP de 2002.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☒

Fait à

AJACCIO

le,

29 NOV. 2016

Signature

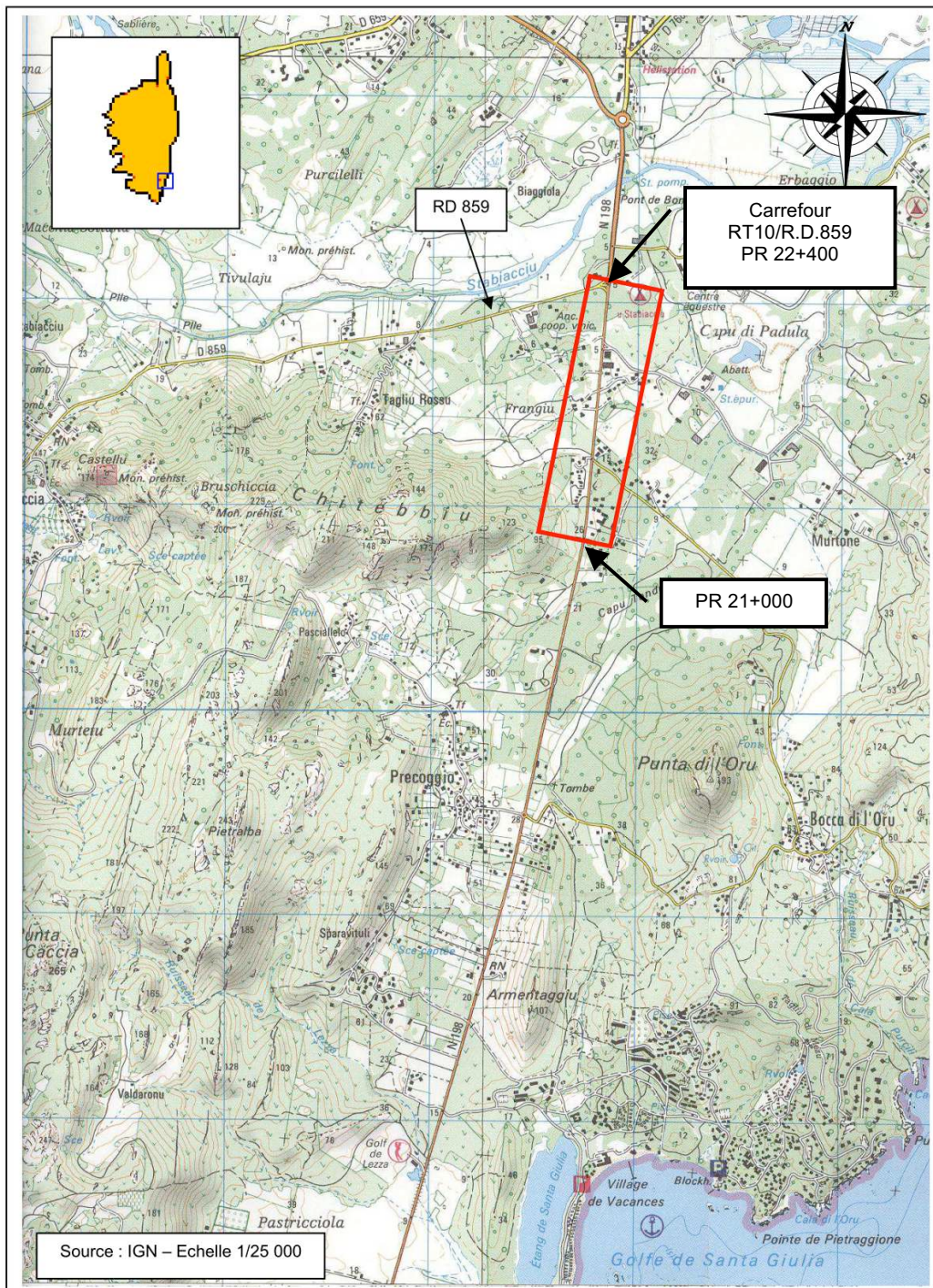
Pour le Président du Conseil Exécutif de Corse
et par Délégation
Le Directeur Général Adjoint en charge
des Infrastructures et des Services Techniques

Daniel LABORDE

ANNEXE 2 : PLAN DE SITUATION DE LA ZONE D'ETUDE

Le projet prévoit l'aménagement du boulevard urbain au Sud de Porto-Vecchio, du carrefour RT10 / RD 859, PR 22+400 (côté nord) au PR 21+000 (côté sud). Le linéaire d'aménagement est d'environ 1,5 km.

Il est localisé dans le plan ci-après.



ANNEXE 3 PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES



Carrefour giratoire RT10 / RD859 (en direction de Bonifacio)



*Carrefour RT10 / Route communale (Porra)
(en direction de Bonifacio)*

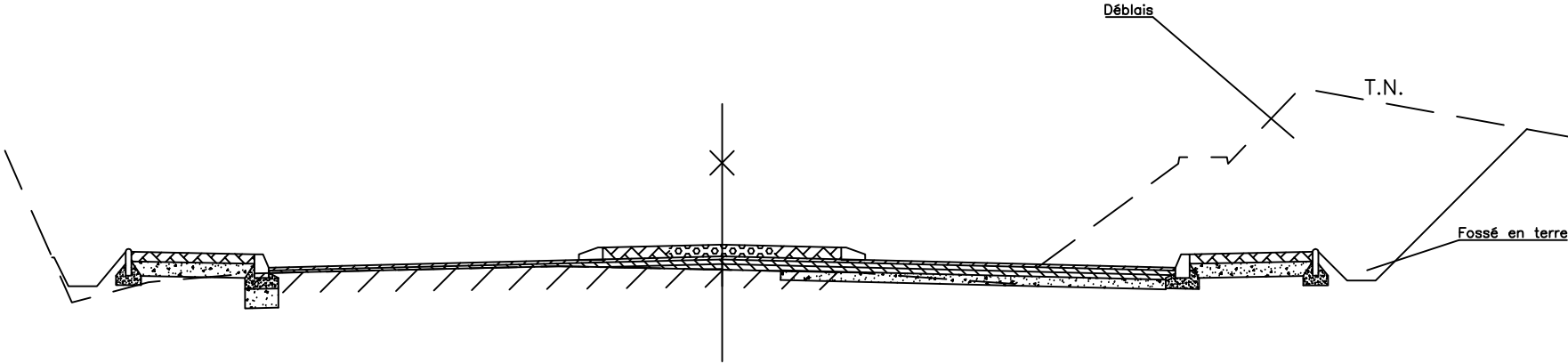


*Carrefour RT10 / Route communale (Bocca dell'Oru)
(en direction de Bonifacio)*

ANNEXE 4 : PLANS DU PROJET

PROFIL EN TRAVERS TYPE PRIS AU PROFIL N°169

0,90	1,50	3,25	3,00	3,25	1,50	0,90
Fossé	Trottoir	Chaussée	Ilot central	Chaussée	Trottoir	Fossé

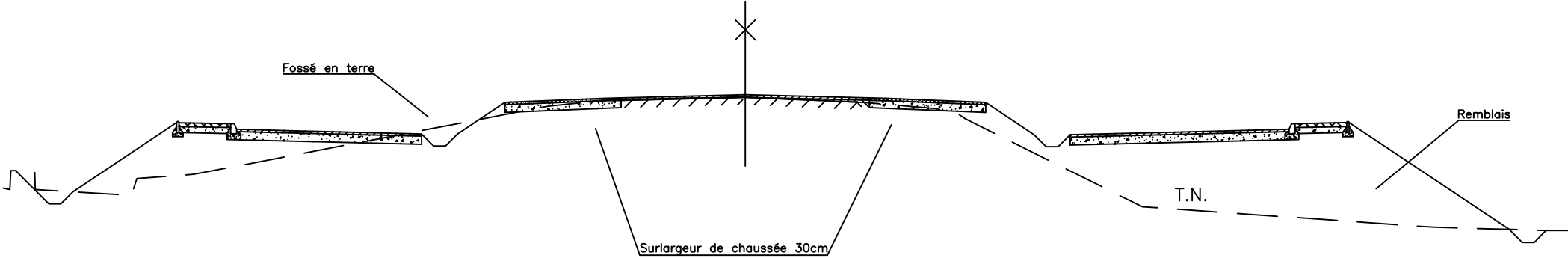


-  Béton bitumineux 0/10 ép 6cm
-  Grave bitume ép 10cm+11cm
-  GNT 0/31,5 ép 20cm
-  Béton teinté ép 10cm
-  Galets
-  Chaussée existante (épaulement 20cm)
- 

Echelle 1/50

PROFIL EN TRAVERS TYPE PRIS AU PROFIL N°184

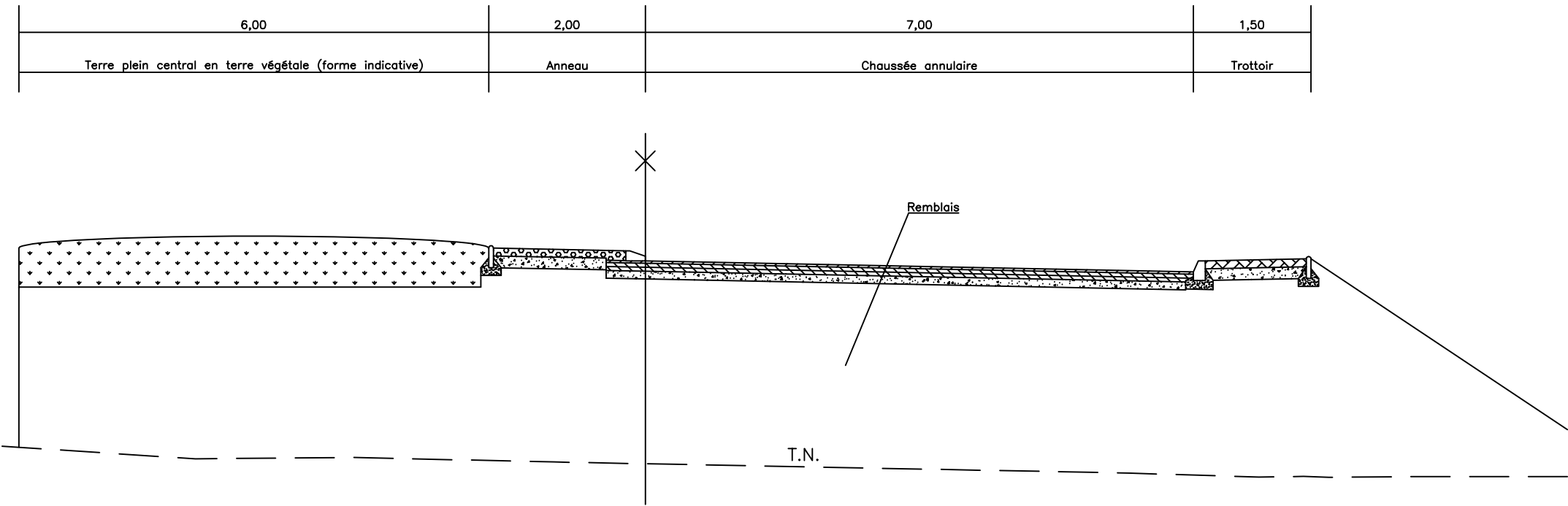
1,50	3,00	variable	variable	2,90	3,10	3,10	2,90	variable	var	5,00	1,50
Trottoir	Chaussée	Accotement	Talus/fossé	Accotement	Chaussée	Chaussée	Accotement	Talus/fossé	Accotement	Chaussée	Trottoir



-  Béton bitumineux 0/10 ép 6cm
-  Grave bitume
-  GNT 0/31,5
-  Béton teinté ép 10cm
-  Béton de pose
-  Revêtement en tuf
-  Chaussée existante (épaulement 20cm)

Echelle 1/100

PROFIL EN TRAVERS TYPE PRIS AU PROFIL N°935



- Béton bitumineux 0/10 ép 6cm
- Grave bitume ép 10cm+11cm
- GNT 0/31,5 ép 20cm
- Béton teinté ép 10cm
- Galets
- Béton de pose
- Terre végétale ép 50cm

Programme de l'aménagement du boulevard urbain sud de Porto-Vecchio

Le projet d'aménagement du Boulevard Urbain Sud de Porto-Vecchio a été recensé dans le Schéma Directeur des Routes Territoriales de Corse. Il entre dans le cadre des aménagements de sécurité souhaités par l'Assemblée de Corse.

Ce projet s'inscrit dans une optique de développement du secteur et prend ainsi en compte la gestion des flux liés à une urbanisation futur.

L'aménagement d'un linéaire de 1500 mètres, débute au carrefour RT 10 / RD 859, PR 22+400 (côté nord) et se termine au PR 21+000 (côté sud)

Le projet consiste, en gardant l'assise actuelle de la route, à :

- ✓ Aménager une chaussée constituée de 2 voies de 3,00 mètres et des bandes multifonctionnelles en enrobé bilatérales de 2,00 mètres.
- ✓ Créer deux carrefours giratoires, l'un desservant la route communale de PORRA (déchèterie, zone artisanale...) et l'autre la route communale qui mène à Bocca dell'Oro et constitue la boucle de Palombaggia. Ils auront un rayon extérieur de 15 mètres et une voie de circulation de 7 mètres de large et des trottoirs de 1,5 mètres.
- ✓ Réaliser des voies de dessertes locales entre les 2 carrefours giratoires pour regrouper tous les accès existants ou à venir (partie nord du projet).
- ✓ Réaliser un ilot central avec insertion de voie pour les mouvements de tourne à gauche dans la partie sud du projet (lorsque la création de contre-allées n'est pas possible faute d'emprise disponible).
- ✓ Réaliser un éclairage public le long de l'itinéraire.
- ✓ Créer un réseau pluvial, constitué de fossés et de canalisations le long de la RT 10.
- ✓ Créer des trottoirs béton de 1,50 m de part et d'autre de l'aménagement.
- ✓ Positionner des passages piétons sur chaque branche des deux carrefours giratoires aménagés ainsi que sur la section sud.
- ✓ Remplacer la canalisation d'eau Brute (OEHC) d'un diamètre de 400 mm situé côté Est du projet.

Le projet s'attachera à conserver les arbres remarquables et notamment les eucalyptus et à limiter son impact sur l'environnement. Seulement une quinzaine d'arbres seront abattus et compensés en partie par les plantations réalisées au niveau des carrefours giratoires (plantation d'oliviers).

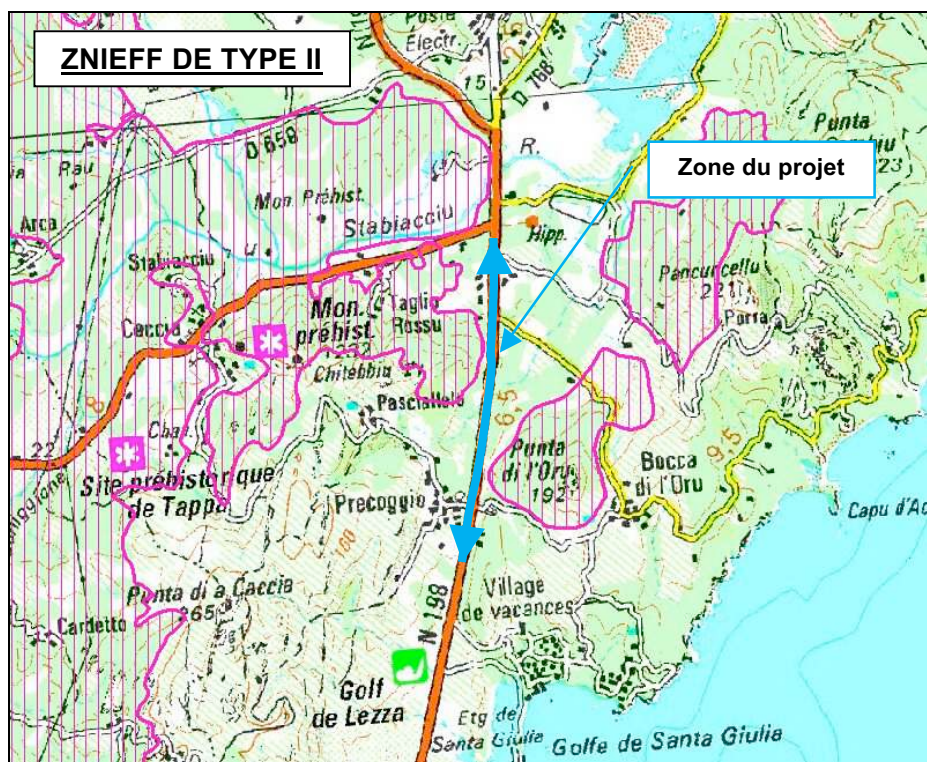
L'objectif est aussi de remplacer et de structurer les réseaux d'eau potable et d'assainissement de la ville de Porto-Vecchio dans le cadre du présent marché à groupement de commandes entre la Collectivité Territoriale de Corse et la commune de Porto-Vecchio.

En conséquence, le projet permettra une vraie sécurisation des différents débouchés existants et à venir sur la route Territoriale et améliorera la fluidité du trafic notamment en période estivale.

PERIMETRE D'INVENTAIRE ET DE PROTECTIONS ECOLOGIQUES

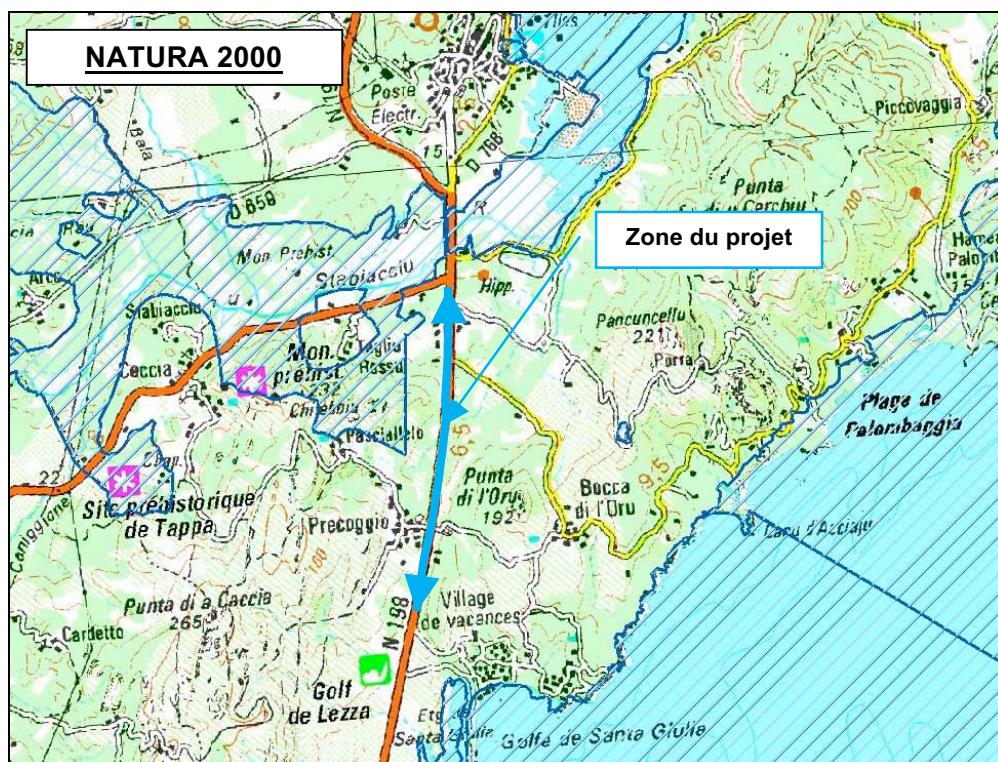
A proximité de la zone du projet, l'Atlas Environnemental de Corse recense la présence d'une ZNIEFF et d'un site zone NATURA 2000 indiquées ci-dessous. Ces sites ne seront toutefois pas impactés par le projet.

ZNIEFF de type I - n° 940004101 – « Suberaie de Porto-Vecchio »



Source : <http://observatoire-v.ac-corse.fr/CatalogAtlas/AtlasDiren.html>

NATURA 2000 - n° 9400588 – « Suberaie de Ceccia et Porto-Vecchio »



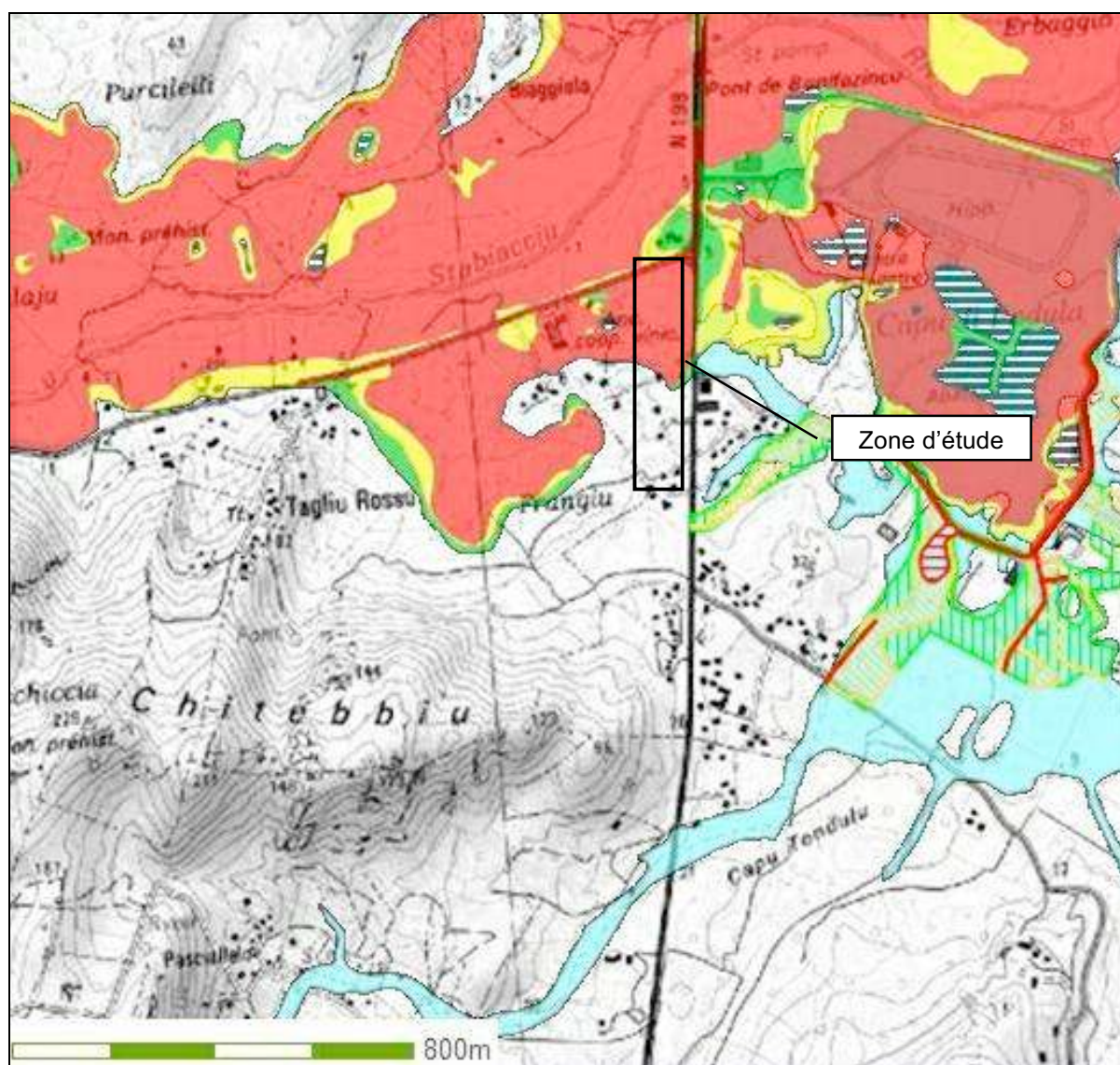
Source : <http://observatoire-v.ac-corse.fr/CatalogAtlas/AtlasDiren.html>

PLAN DE PREVENTION DU RISQUE INONDATION

La commune de Porto-Vecchio est dotée d'un Plan de Prévention des Risques Inondations dans la vallée du « Stabiacciu », approuvé le 26 Juillet 2000.

Le PPRI actuel concerne le « Stabiacciu » avant le doublement du pont de « Bonifazincu » qui créait un obstacle majeur à l'écoulement des crues du « Stabiacciu ». Ces travaux ont été envisagés dans le cas de la mise à 2 x 2 voies de l'ancienne R.N.198.

Le PPRI ne prend toujours pas en compte les travaux de doublement du pont qui ont nettement amélioré les conditions d'écoulement et remédié aux problèmes d'inondations dans la zone.

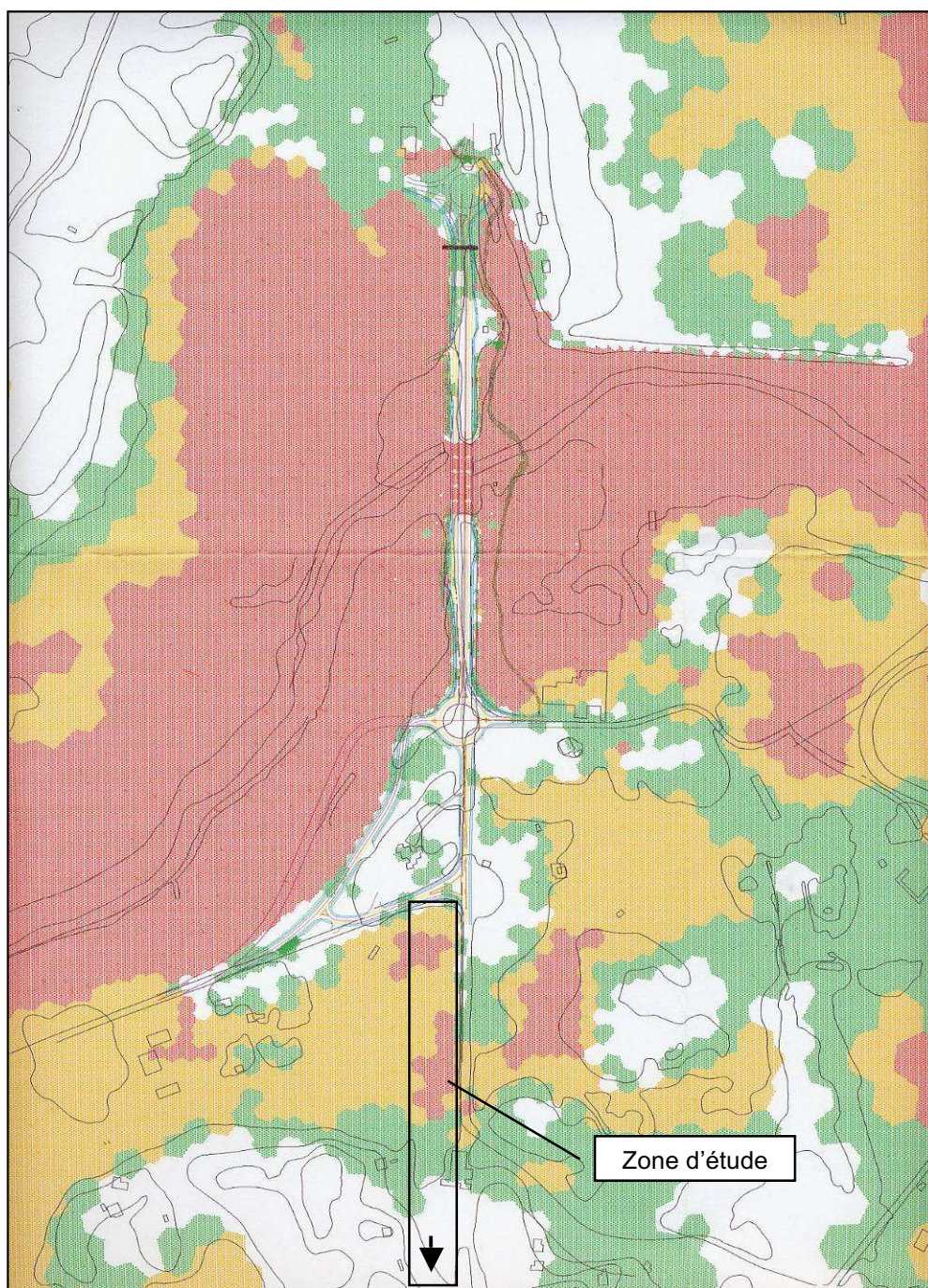


Extrait carte d'aléas « avant doublement du pont » (PPRI, « vallée du Stabiacciu »)

Une carte d'aléas après projet a été réalisée par le bureau d'études SOGREAH (Etude hydraulique « doublement du pont sur le Stabiacciu », 2000).

Elle montre que la réalisation du doublement du pont et l'élargissement du lit mineur, entraîne par rapport à l'état actuel des impacts positifs :

- Variation très sensible de la répartition des débits de crue, en concentrant les écoulements sous l'ouvrage et en limitant les risques de submersion de la R.N.198,
- Risque de submersion moins fréquent que dans l'état actuel (la fréquence de submersion passe de 50 ans à 75 ans).



Extrait de l'étude hydraulique SOGREAH (2000)

ETUDE D'IMPACT

I - INTRODUCTION

Le chapitre qui suit est destiné à mettre en évidence les principales caractéristiques de l'environnement du projet. Il cherche à établir une situation de référence ou un état initial de l'environnement.

La connaissance de cette situation est indispensable à l'évaluation des impacts de l'opération (chapitre III) et à la mise au point des mesures destinées à supprimer, atténuer ou compenser les conséquences défavorables du projet, le cas échéant.

II - DESCRIPTION DU SITE

II.1 - CONTEXTE GEOGRAPHIQUE ET TOPOGRAPHIQUE

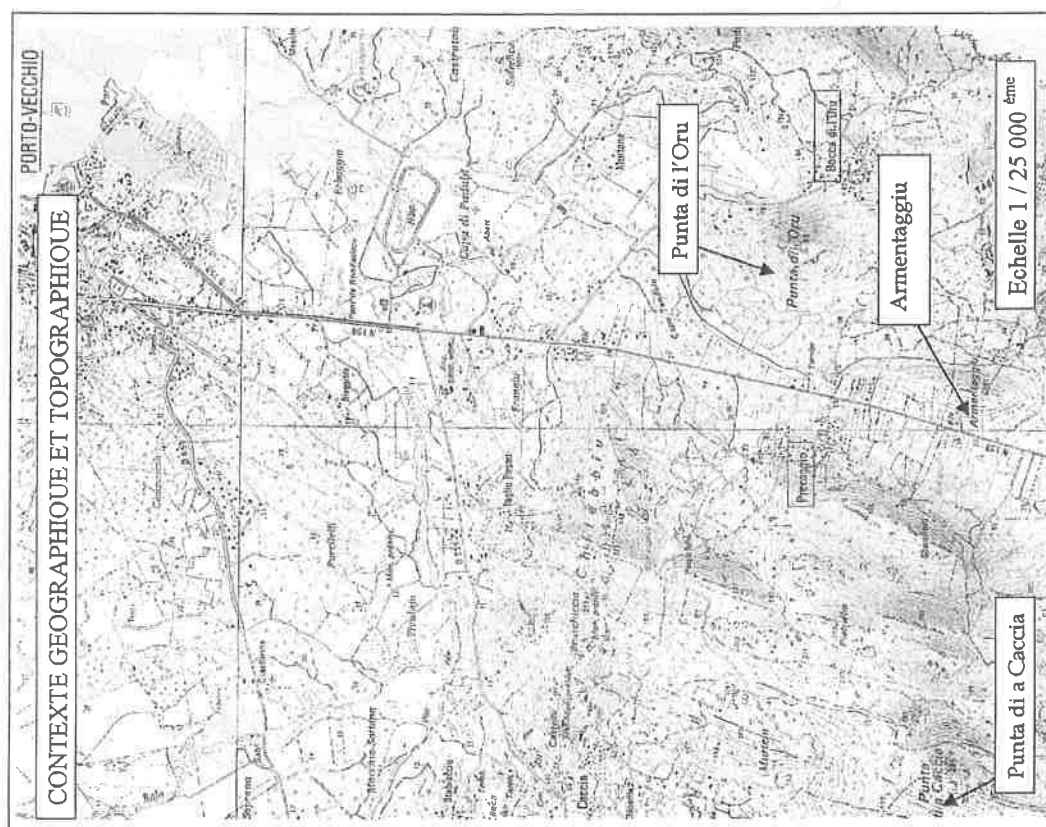
La zone d'étude se situe sur la côte Sud-Est de la Corse, au Sud de Porto-Vecchio.

Elle est bordée à l'Ouest par des collines qui culminent à 265 m (Punta di a Caccia). A l'Est, la première moitié de la route nationale longe deux collines, "l'Armentaggiu" qui culmine à 107 m d'altitude et la "Punta di l'Oru" dont le sommet est situé à 93 m d'altitude.

La route nationale 198, depuis le Golfe de Santa Giulia jusqu'à la RD 859, constitue la base de la presqu'île qui délimite le Sud de Porto-Vecchio.

II.2 - GEOLOGIE

La région Corse est occupée, pour la plus grande partie, par un puissant massif cristallin, qui porte sa ligne de crête du Sud-Est vers le Nord-Ouest : de 2134 m (Monte Incudine) à 2380 m (Monte d'Oru), 2622 m (Monte Rotondo) et 2700 m (Monte Cinto).



La basse vallée du "Stabiacciu" au Nord de la zone d'étude présente un sol brun de très basses terrasses. Elle comprend un faible pourcentage de galets granitiques.

IL.3 - CLIMATOLOGIE

Le climat général est assez doux, avec une influence marine se faisant sentir l'hiver.

Les températures minimales mensuelles restent relativement douces tout au long de l'année et plutôt élevées de juin à septembre.

Les températures maximales mensuelles sont douces l'hiver et fort agréables la plupart de l'année, culminant à 29 °C en juillet et en août.

De par l'influence maritime, les amplitudes thermiques journalières demeurent limitées. Les écarts entre les minima et maxima mensuels sont ainsi assez constants au cours de l'année, n'atteignant pas les 10 °C.

Les précipitations pluviométriques sont inégalement réparties tout au long de l'année : elles sont minimales en juillet et en août, maximales en décembre, avec une pluviométrie assez régulière d'octobre à mars.

Données	Pluie maximale en 24h	Pluie de durée de retour 2 ans	Pluie décennale
Enregistrement	138 mm	55 mm	92 mm

Tableau n°1 : précipitations (poste : Porto Vecchio) (décembre 2001)

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Pluie minimale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pluie maximale	54,3	66,0	50,2	64,5	40,1	29,4	41,8	48,0	61,4	119	90,2	84,6
Température min	8	8	8	10	14	17	20	20	18	14	11	8
Température max	13	14	15	17	21	25	29	29	25	21	17	14

Tableau n°2 - Relevés aéroport Sud (décembre 2001)

II.4 - HYDROLOGIE

On peut citer ici deux cours d'eau prenant leur source à plus de 1000 m d'altitude :

- au Nord de la zone d'aménagement, sous la route nationale coule le "Stabiacciu" qui se jette dans le Golfe de Porto-Vecchio, à l'Est des zones actuellement urbanisées,
- la zone d'étude est traversée par le ruisseau de Cuparchiata, non pérenne, la traversée se faisant à environ 1000 m au Nord du hameau de PRECOGGIO.

Sur les collines situées à l'amont de la RN 198, coté Ouest, on trouve un certain nombre de sources captées.

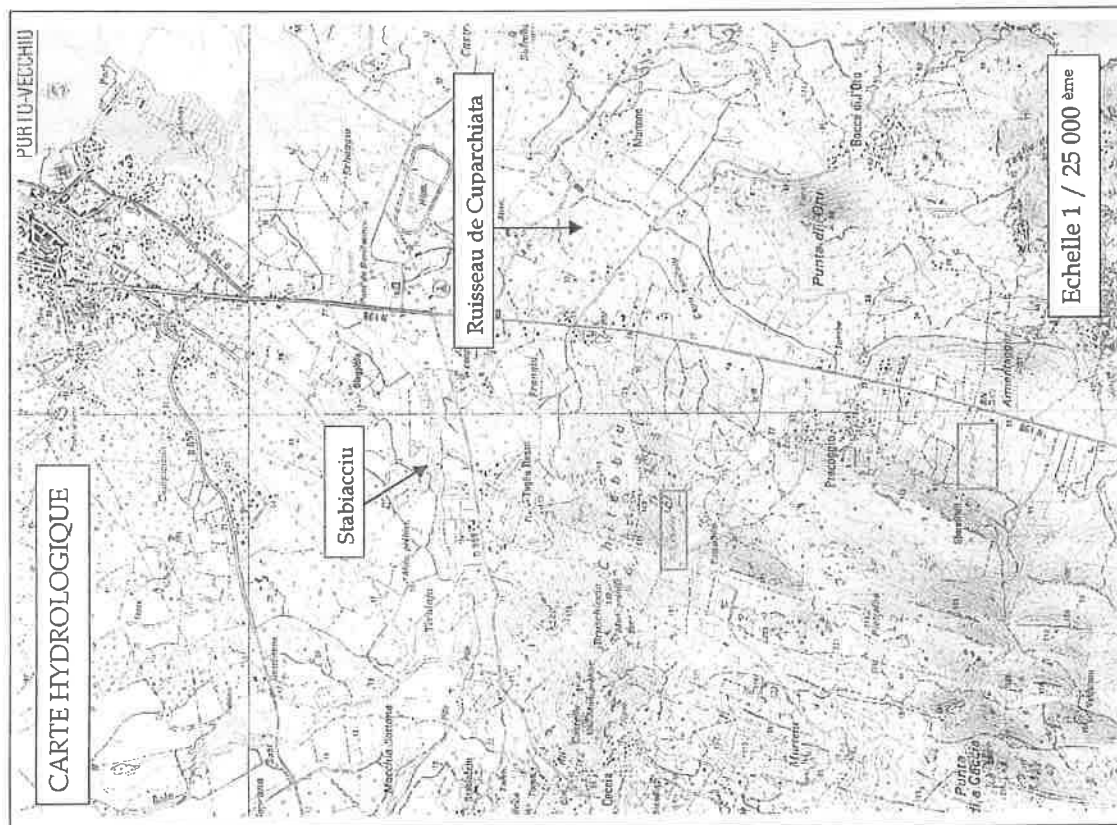
II.5 - FAUNE

La faune de l'aire d'aménagement est riche et variée. La faune cynégétique se compose de grand gibier (sanglier), de petit gibier sédentaire et de migrateurs terrestres.

Les zones littorales, et en particulier les zones humides, abritent une avifaune riche et variée.

On rencontre également la petite faune typique des zones urbaines et adaptée aux activités humaines.

Compte tenu des caractéristiques du milieu, aucune espèce protégée n'est répertoriée.



II.6 - FLORE

La flore de la zone d'étude est représentative de celle habituellement rencontrée dans les zones périurbaines du bassin méditerranéen.

Quelques zones boisées sont réparties sur le site. La strate arborée est principalement constituée de feuillus (chênes verts, chênes lièges), complétée localement par des pins. Le maquis (cistaie) est l'écosystème prédominant.

Certains endroits sont fortement influencés par l'homme et ne constituent pas véritablement un milieu naturel à différents titres (les coupes, le débroussaillage régulier de la végétation le long de la route). Le sol y est alors en nature de maquis bas, chénaie, herbes diverses, nu et d'agrément pour des parcelles construites.

II.7 - PATRIMOINE ET PAYSAGE

La zone d'étude s'inscrit dans un paysage où se rapportent plusieurs sites archéologiques à l'Ouest de la route nationale :

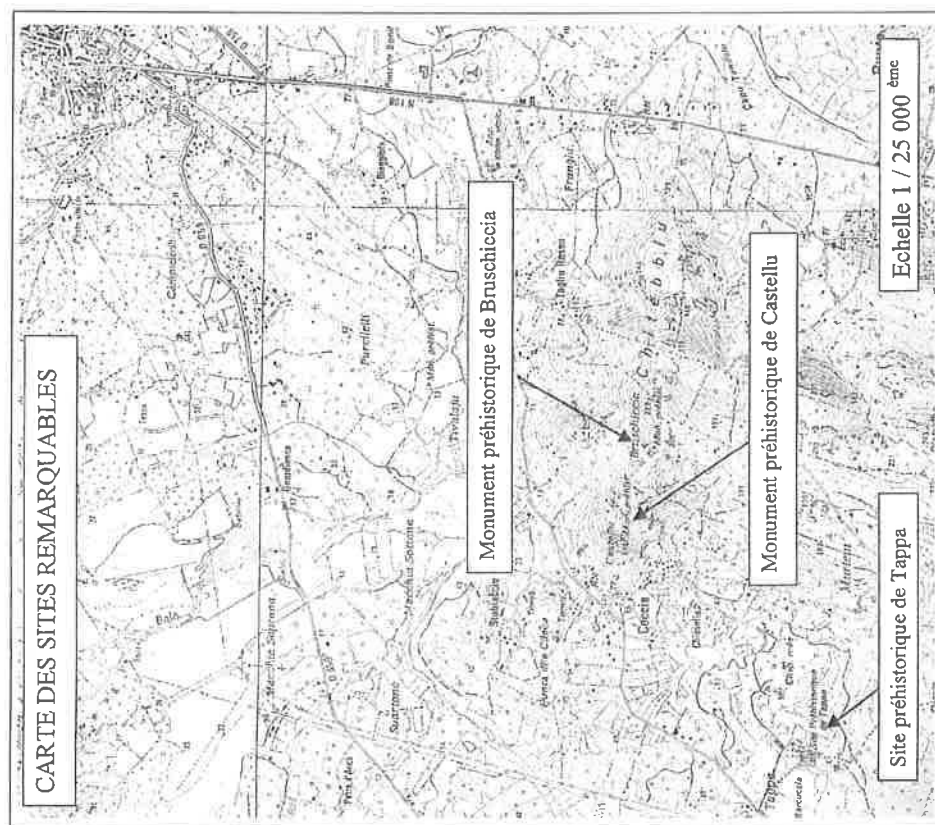
- le site préhistorique de Tappa, à environ 3 km,
- les monuments préhistoriques de Bruschiccia et Castellu à 1,3 et 2,5 km.

Par ailleurs, de nombreux hameaux d'installation ancienne et dispersés à travers la zone présentent un intérêt architectural et patrimonial non négligeable.

La subéraie de Porto-Vecchio, d'une surface de 7980 hectares, couvre un très vaste secteur qui s'étend autour du Golfe de Porto-Vecchio jusqu'à la plaine de Sotta et les collines orientales de Figari.

La RN 198 s'inscrit dans un milieu périurbain peu dense, avec un habitat dispersé de part et d'autre de la route. Elle dessert en particulier les hameaux de Précojo et de Bocca do l'Oro.

D'une manière générale, les villas sont en retrait par rapport à la route nationale. On y accède par des chemins privés.



II.8 - OCCUPATION DES SOLS

La commune de Porto Vecchio ne dispose pas d'un POS. Le Règlement National d'Urbanisme (RNU) est donc applicable. La section de projet concernée se trouve en zone périurbaine caractérisée par des constructions diffuses (habitations et activités).

On note à ce titre la présence de réseaux publics d'eau et d'électricité sur tout le linéaire de l'aménagement.

Du fait de sa position, le tourisme représente une activité économique importante dans cette zone, mais le contexte économique se caractérise également par une urbanisation en expansion régulière, aussi bien le long de la route nationale que le long des axes transversaux.

Les zones à vocation touristique ainsi que l'habitat sont donc localisés à proximité de la côte et le long du principal axe de communication que constitue la route nationale 198.

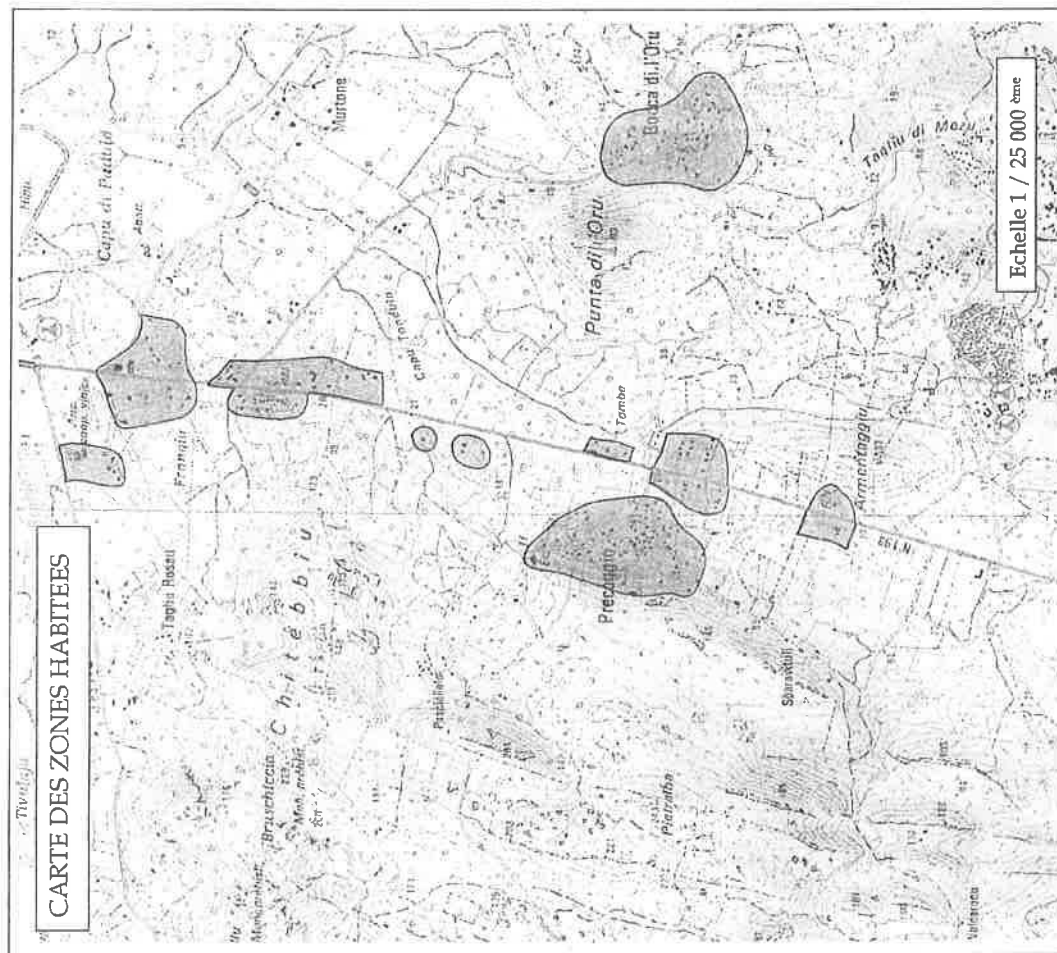
La Commune de Porto-Vecchio est également soumise à la Loi Littoral du 3 Janvier 1986.

II.9 - CIRCULATION

Le développement touristique de la côte au Sud de Porto-Vecchio génère un trafic intense en été dans la zone d'étude. Il s'agit d'un trafic de desserte qui vient cisailer le courant principal de la RN 198.

Dans ce cas, il se crée un bouchon qui s'étend sur 2 à 3 km à partir du carrefour entre la RN 198 et la RD 859 et sur les voies secondaires pouvant aller jusqu'à 200 ou 300 m en amont du carrefour.

Il est à noter qu'en dehors de la période estivale les problèmes sont quasi-inexistants et que la vocation d'axe de transit prime.



III - IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES

III.1 - CLASSIFICATION DES IMPACTS

Le projet retenu crée des impacts de nature différente que l'on classe de la façon suivante :

- les impacts positifs,
- les impacts négatifs.

III.1.1 - Impacts positifs

Le projet retenu aura des impacts participant à la justification du projet, notamment dans le cadre de l'amélioration :

- de la circulation,
- de la sécurité,
- du cadre de vie,
- des conditions favorables pour un meilleur développement socio-économique.

III.1.2 - Impacts négatifs

Les impacts négatifs entraînent de la part du Maître d'Ouvrage des mesures destinées à supprimer, compenser ou réduire les conséquences entraînées par le projet qui seraient dommageables pour l'environnement.

Parmi ces impacts négatifs, on distingue principalement :

a, Les effets directs

Le caractère direct indique un effet provoqué par la réalisation du projet lui-même et concerne directement son environnement.

b, Les effets indirects

Le caractère indirect ne qualifie que les effets induits indirectement par le projet sur l'environnement.

c, Les effets permanents

Les effets permanents sont susceptibles d'être constatés durant toute la durée de l'exploitation de la voie.

d, Les effets temporaires

Le caractère temporaire ne s'applique qu'à une seule période du fonctionnement du projet, en particulier lors de sa construction.

III.2 - IMPACTS POSITIFS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE

L'aménagement de la route nationale 198 aura plusieurs effets positifs.

III.2.1 - Amélioration des conditions de circulation et de la sécurité

L'aménagement proposé va permettre :

- d'améliorer la fluidité du trafic sur la route nationale, en particulier pendant la période estivale,
- de canaliser les points de blocage suite à l'arrêt des véhicules venant des axes transversaux en bord de chaussée.

III.2.2 - Amélioration du cadre de vie

L'amélioration des conditions de circulation sur la RN 198 va permettre, par une meilleure répartition des flux, d'atténuer les nuisances sonores et de mieux disperser les gaz polluants.

III.2.3 - Conditions favorables pour un meilleur développement socio-économique

L'aménagement de la route nationale va permettre de structurer la desserte du secteur, notamment les habitations dispersées existantes ou futures, ainsi que les plages.

Dans un cadre plus large, l'aménagement de cette section de la RN198, s'inscrivant dans le Schéma Directeur des Routes Nationales de Corse (1995), permettra d'améliorer les liaisons dans la Corse du Sud et plus largement entre Bastia et Bonifacio.

III.3 - EFFETS NEGATIFS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES

III.3.1 - Impacts temporaires et mesures envisagées

L'aménagement de la route nationale, pendant la phase de travaux, va occasionner une gêne vis-à-vis des riverains et des établissements touristiques.

Il s'agit notamment :

- du bruit lié aux engins : le phénomène de nuisance sonore sera réduit au mieux en application de la réglementation affectant le matériel utilisé. Conformément au décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, préalablement au démarrage du chantier, le Maître d'Ouvrage fournira au Préfet les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. En tout état de cause la voirie locale sera réhabilitée en fin de chantier.

- des émissions de poussières et des risques de pollution chimique (hydrocarbures, huiles). L'impact des poussières et des particules fines sur les cours d'eau existants sera toutefois limité, aucun ruisseau pérenne n'étant répertorié directement dans la zone d'étude.

- des ralentissements inévitables du trafic durant le chantier et d'une dégradation possible de la voirie locale. On veillera à réhabiliter la voirie locale en fin de chantier.

- des dépôts provisoires de matériaux. On s'efforcera de limiter les défrichements et les terrassements aux surfaces strictement nécessaires aux travaux, et d'une manière générale de limiter les emprises de chantier.

- d'une altération temporaire du paysage sous emprise et d'une dégradation ponctuelle du paysage en périphérie de projet. Le projet prendra donc en compte un enherbement des réalisations de terrassements ainsi qu'un respect des emprises au droit du chantier.

En tout état de cause, les travaux devront s'effectuer hors saison estivale et nécessiteront un phasage lors de leur exécution.

III.3.2 - Impacts permanents et mesures envisagées

III.3.2.1 - Impacts sur le milieu physique

L'impact sur le milieu physique sera limité. Le relief et la géologie globale du site ne seront pas modifiés, la hauteur des déblais et remblais étant limitée. De plus des dépôts de matériaux seront envisagés en cas de matériaux excédentaires.

L'aménagement n'aura pas d'impact sur la qualité des eaux potables, les zones de captage existantes étant situées à l'amont de ce dernier. De plus le seul ruisseau traversant l'aménagement est non pérenne. Toutefois tous les écoulements secondaires interceptés seront rétablis par des ouvrages hydrauliques.

L'aménagement, en augmentant les surfaces imperméabilisées, va provoquer une augmentation du phénomène de ruissellement des eaux pluviales et une augmentation du débit de pointe aux exutoires. Ainsi le projet prévoit un système d'assainissement routier qui recueillera les eaux de ruissellement avant de les rejeter dans un réseau de collecte existant ou vers la mer. Les rejets dans le

milieu naturel seront limités et tout risque d'augmentation du volume des eaux de ruissellement peut être écarté.

Enfin ce projet est soumis aux dispositions de Décret n° 92-742 du 29 Mars 1993 pris pour l'application de la Loi sur l'Eau n° 92-3 du 3 Janvier 1992. La Loi sur l'Eau relative à ce projet fait l'objet d'un document annexe.

III.3.2.2 - Impacts sur le milieu naturel

Le projet crée un effet d'emprise de largeur variable le long de la route nationale, sur des espaces parfois boisés. Des plantations compensatoires seront donc mises en œuvre en corrélation avec les aménagements paysagers.

Concernant la végétation sous l'emprise des travaux et qui sera détruite, il ne sera relevé aucun impact particulier.

Le projet reprend intégralement le tracé actuel. Le milieu biologique ne présente aucune sensibilité floristique au faunistique particulière. Aucun effet spécifique n'est donc à attendre.

III.3.2.3 - Impacts sur le paysage

Sur le plan paysager, les terrassements, peu importants compte tenu de la topographie existante, vont provoquer une modification limitée de la perception de certains secteurs.

Les travaux effectués vont provoquer ponctuellement des coupures de végétation bordant la route nationale, qui donne actuellement une ambiance naturelle au paysage.

D'une manière générale l'aménagement, en particulier les carrefours giratoires, renforcera l'ambiance urbaine et minérale créée par la route.

Le projet viendra se substituer à un espace bien souvent non entretenu actuellement. En outre un aménagement paysager accompagnera donc le projet, afin d'assurer la cohérence spatiale qui fait défaut actuellement à la zone d'étude. Il prévoit un enherbement des talus de remblai, un traitement des carrefours giratoires, etc.

L'aménagement s'inscrit aux abords des habitations et modifiera les perspectives visuelles des riverains en leur soumettant un réseau linéaire local.

Enfin, pour les usagers de la RN 198, outre le confort et l'amélioration des conditions de circulation, cet aménagement offrira une ambiance visuelle de qualité : celle d'un véritable boulevard urbain. En outre, chaque changement de séquence du projet fera l'objet d'un traitement paysager fort afin de marquer sensiblement les zones urbaines et périurbaines.

III.3.2.4 - Impacts sur le milieu urbain

Le projet n'aura aucun impact sur l'habitat existant, aucun bâtiment n'étant actuellement situé sur l'emprise de la future plate-forme.

D'un point de vue réglementaire, toutes les zones concernées par le projet sont compatibles avec l'aménagement de l'infrastructure.

Dans le cas d'emprise sur des terrains privés une acquisition ou indemnisation sera effectuée par la Maître d'Ouvrage.

L'aménagement proposé améliore sensiblement les conditions d'accès aux habitations et offre un meilleur confort de circulation pour les usagers de la route nationale et une sécurité accrue pour les riverains et les piétons. De plus le projet n'engendrera pas de trafic supplémentaire et le niveau sonore actuel sera maintenu.

Les voies parallèles assurent la desserte des habitations et commerces situés le long de la RN 198 et des autres activités riveraines ou commerciales qui seront créées ultérieurement. Il conviendra de veiller à ce que les futures opérations d'urbanisation regroupent leurs accès vers les futurs points d'échange ou sur les voies latérales.

Le projet se justifie donc par le fait qu'il offre un meilleur cadre de vie, ainsi que des conditions favorables pour un meilleur développement socio-économique. Le principal impact sur l'environnement se caractérise par le fait que l'aménagement va permettre le développement d'une urbanisation organisée, en lieu et place d'une urbanisation diffuse et clairesmée.

III.3.2.5 - Impacts sur le patrimoine

Aucun site remarquable n'est répertorié dans la zone concernée par l'aménagement.

Toutefois, avant la réalisation des travaux, des sondages prospectifs et des fouilles préalables pourront éventuellement être préconisés.

III.3.2.6 - Impacts sur le cadre de vie

La route nationale 198 est la principale source de bruit et de pollution de l'aire d'étude. Les effets de l'aménagement sur la santé sont traités plus loin.

III.3.2.7 - Impacts sur la sécurité

L'aménagement de la route nationale 198 aura donc pour principales conséquences :

- la suppression des mouvements de cisaillement,
- la réduction de la vitesse,
- l'amélioration de la traversée piétonne.

Les impacts permanents sur la sécurité sont donc largement positifs.

III.3.2.8 - Impacts sur la vie économique

Du point de vue touristique, le projet aura un impact positif en rendant l'entrée Sud de Porto-Vecchio plus accueillante et facilitera les accès aux habitations et commerces.

La conception même du projet et les aménagements qui l'accompagnent, tentent de proposer un nouvel élément du patrimoine et du paysage, tout en respectant et en renforçant les caractéristiques naturelles du site.

III.3.2.9 - Impacts acoustiques

III.3.2.9.1 - Contexte réglementaire

Les obligations applicables dans le cadre de la construction d'infrastructures nouvelles ou la transformation d'infrastructures existantes reposent sur les textes réglementaires suivants :

- loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit (article 12 relatif à la conception, l'étude et la réalisation des infrastructures de transport terrestres),
- décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,
- arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,
- circulaire n° 97-110 du 12 octobre 1997.

III.3.2.9.2 - Spécificités du projet d'aménagement de la RN198

L'aménagement de la RN198 est un aménagement sur place. Dans ce cas précis, les objectifs de protection sont fixés si la transformation est jugée significative.

La transformation est jugée significative (article 2 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995) si l'aménagement est de nature à induire une augmentation des niveaux sonores supérieure à 2 dB(A) ; Lorsque les travaux de transformation de la route augmentent les niveaux sonores à terme de plus de 2 dB(A) par comparaison avec la situation sans modification à terme, il y a lieu de mettre en œuvre des protections acoustiques de nature à respecter les seuils suivants en période diurne fixés par l'article 3 de l'arrêté du 5 mai 1995 :

- si LA eq (6h - 22h) avant travaux < 60 dB(A), alors LA eq (6h - 22h) après travaux < 60 dB(A),
- si LA eq (6h - 22h) avant travaux > 65 dB(A), alors LA eq (6h - 22h) après travaux > 65 dB(A),
- si 60 dB(A) < LA eq (6h - 22h) avant travaux < 65 dB(A), alors LA eq (6h - 22h) après travaux < LA eq (6h - 22h) avant travaux.

Si, par contre, la transformation n'augmente pas le niveau sonore de plus de 2 dB(A) à terme, il n'y a pas d'obligation de protection.

III.3.2.9.3 - Impact acoustique du projet

Comme il a été précisé au paragraphe précédent, l'aménagement de la route nationale 198 objet du présent dossier est un aménagement sur place. En effet le tracé en plan de la route nationale actuelle est globalement conservé. Des voies parallèles sont créées de part et d'autre, cependant le trafic y sera moindre que le trafic de la route nationale proprement dit. En outre la vitesse des véhicules sur les voies parallèles sera moins élevée que celle sur l'axe principal.

On note un léger décalage de l'axe existant de la route nationale vers l'ouest dans trois secteurs :

- au niveau des deux sections aménagées suivant le profil en travers type n°2 (aménagement urbain), décalage d'environ 3 mètres,
- au niveau du cinéma Empire, décalage d'environ 6 mètres.

Toutefois, dans le premier cas l'aménagement proposé va avoir pour principale conséquence une réduction des vitesses, et dans le deuxième cas on note la présence d'aucune habitation à proximité directe de la route nationale.

De plus, d'après le « Guide du Bruit des Transports Terrestres » (publication du CETUR), les seules modifications notables apportées par le projet étant le décalage précité, il s'avère que les incidences du futur aménagement au niveau acoustique sont négligeables, et en tout état de cause largement inférieures à 2 dB(A), limite retenue pour prendre en compte les impacts du projet dans l'aménagement.

Enfin, l'aménagement proposé ne modifie en rien l'évolution attendue du trafic chaque année (de l'ordre de + 2,5% par an), en ce sens qu'il n'induit aucun trafic supplémentaire.

Aucune mesure d'atténuation des niveaux sonores ne sera donc nécessaire.

III.4 - EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE ET MESURES COMPENSATOIRES ENVISAGEES

III.4.1 - Introduction

Le présent « volet sanitaire » s'attache à évaluer les impacts de l'aménagement sur place de la route nationale 198 entre la route menant au Golfe de Santa Giulia et le carrefour avec la RD 859, sur la santé humaine, conformément à l'article L 122-3 du Code de l'Environnement (article 19 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, modifiant l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976) qui apporte des compléments aux études d'impact des projets d'aménagement.

Cet article L 122-3 impose notamment que soient étudiés et présentés dans le cadre de l'élaboration des études d'impact, les effets du projet sur la santé humaine et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser des conséquences de ces effets.

« Le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum une analyse de l'état initial du site et de son environnement, l'étude des modifications que le projet y engendrerait, l'étude de ses effets sur la santé, et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables pour l'environnement et la santé ; (...) » extrait de l'article L 122-3.

La circulaire DGS (Direction Générale de la Santé) n° 2001-185 du 11 avril 2001 relative à l'analyse des effets sur la santé dans les études d'impact, précise la liste des informations devant au minimum figurer dans le présent volet.

Cette évaluation nécessite :

- d'initier la réflexion par une identification des dangers pour la santé : nuisances acoustiques, risque de pollution des eaux ou de l'air,...
- de définir les effets pour chacun des dangers évoqués. Cette partie s'appuiera sur la réglementation en vigueur, sur les recherches en cours ou les recommandations des organismes nationaux ou internationaux (Organisation Mondiale de la Santé...),
- de caractériser la population susceptible d'être exposée en insistant sur les populations à risque, ainsi que les facteurs externes pouvant favoriser une éventuelle exposition (présence d'installations à

risques, conditions météorologiques,...), sur la base des éléments recensés dans l'état initial,

- de conclure, par recoupement des informations, sur le risque potentiel du projet vis à vis de la santé humaine.

Le présent chapitre repose donc sur la circulaire de la Direction Générale de la Santé n° 2001-185 du 11 avril 2001 relative à l'analyse des effets sur la santé dans les études d'impact et sur le guide méthodologique de l'Institut de Veille Sanitaire édité en mai 2000.

III.4.2 - Etat initial du site

L'état initial est largement traité dans le chapitre intitulé « Analyse de l'état initial du site et de son environnement » du présent dossier.

L'objectif consiste à rappeler les principales sensibilités du milieu par rapport aux risques de pollution. Les principales sensibilités sont les suivantes :

- les eaux de surface se résument à la présence du ruisseau de Cuparchiata, non pérenne,
- le milieu naturel est caractérisé par une végétation méditerranéenne sans intérêt faunistique ou floristique particulier,
- l'urbanisation est caractérisée par une répartition diffuse des habitations le long de la route nationale et des voies adjacentes.

La méthodologie envisagée ici s'appuie sur une quantification de la consommation et des émissions induites par le trafic sur l'aire d'étude, à l'aide du logiciel IMPACT - ADEME.

Cet outil de calcul développé à partir des travaux d'un groupe d'experts européens à l'origine de la réalisation de COPERT II (computer program to calculate emissions from road transport) évalue la consommation de carburant et les émissions de divers polluants d'un flux de véhicules modélisé.

Il effectue les pondérations nécessaires des facteurs d'émissions de chaque classe technologique de véhicules selon son taux de présence sur la voirie et

calcule la surémission des trajets « à froid », des pertes par évaporation, les surémissions de poids lourds en cas de déclivité.

Une évaluation des émissions liées au trafic a été réalisée et donne les résultats suivants :

Flux maximum journalier émis par le trafic routier sur la RN198 en 2001
(kg/j)

Horizon considéré	Consommation énergétique	CO	CO ₂	NO _x	COV	Particules	SO ₂
2001*	20210	723	63802	390	100	12	11

* Charge journalière pondérée sur le réseau : 31 750 véhicules / jour (en août), avec 3,5% de poids lourds

III.4.3 - Analyse des dangers potentiels pour la santé en phase chantier

III.4.3.1 - Incidences en phase chantier

La phase chantier constitue une période de nuisance particulière, différente de la phase d'exploitation. Cette période peut se révéler pénalisante pour l'environnement.

La création des pistes, la circulation des engins, les terrassements, le fonctionnement d'engins motorisés, des centrales d'enrobés ou de bitume et certains traitements (liants hydrauliques,...) entraînent une perturbation des milieux qui peut, indirectement, se répercuter sur la santé humaine. Les impacts concernent d'une part les pollutions des engins et véhicules à moteur (NO_x, CO, COV, benzène, particules, SO₂, plomb, cadmium, CO₂ pour les effets de serre), et d'autre part la pollution sensible qui concerne les odeurs, la transparence de l'air, les vibrations et les poussières.

Le chantier se développant en zone périurbaine pourra se traduire par une gêne pour les populations riveraines (augmentation du stress par exemple). Le personnel de chantier reste néanmoins le plus exposé aux pollutions directes.

Les poussières ont un effet sur la santé des personnes situées à proximité et présentent des impacts sur les végétaux, dont certains entrent dans la chaîne alimentaire de l'homme.

III.4.3.2 - Mesures en phase chantier

Face aux impacts de chantier, les mesures restent limitées, mais découlent le plus souvent de bon sens.

En présence de sources fixes émettrices de polluants, le personnel de chantier devra éviter de travailler en exposition directe à ces émissions. Pour les odeurs et la transparence de l'air il n'y a pas de mesures particulières à prendre, si ce n'est de s'éloigner des zones concernées dans la mesure du possible.

Le personnel soumis fréquemment à des poussières et lors de traitements spécifiques devra porter des masques adaptés.

Le chantier sera soumis à un plan environnement chantier s'inscrivant dans le plan d'assurance qualité imposé à toutes les entreprises intervenant sur le chantier.

Certaines installations de chantier peuvent être soumises à la réglementation au titre de la protection de l'environnement (ICPE). Il sera donc nécessaire de tenir compte des prescriptions figurant dans l'arrêté préfectoral correspondant.

III.4.4 - Analyse des dangers potentiels pour la santé en phase d'exploitation.

III.4.4.1 - La pollution de l'air

III.4.4.1.1 - Données générales

Les pollutions sont dues à l'émission de produits gazeux et particulaires issus de la combustion des carburants, de l'usure de certaines pièces ou constituants (freins, pneumatiques,...) et des revêtements, de la remise en suspension des particules déposées sur la chaussée et de l'évaporation d'hydrocarbures aux postes de distribution des carburants.

La pollution de l'air engendrée par la circulation automobile est très difficile à appréhender en raison du très grand nombre de substances qu'elle met en jeu. De nombreux facteurs physico-chimiques interviennent dans les teneurs atmosphériques en polluants primaires (polluants directement émis) ou secondaires (polluants résultant de réactions chimiques). Parmi ces facteurs on peut citer : les conditions météorologiques (anémométrie, ensoleillement), la topographie, la hauteur d'émission ou la présence d'autres polluants.

En outre, ces substances ont chacune un comportement propre (origine, taux d'émission, mode d'absorption et d'élimination dans l'organisme, action sur la santé), mais elles ont également une action globale qui met en jeu des synergies complexes.

Les transports routiers représentent près de 60% de la consommation nationale de produits pétroliers. Cette consommation s'accompagne de l'émission de nombreux polluants dont les principaux sont :

- **le dioxyde de carbone**, qui résulte de l'oxydation du carburant,
- **le monoxyde de carbone**, produit par la combustion incomplète du carburant,
- **les oxydes d'azote**, qui proviennent de l'oxydation de l'azote de l'air,
- **le dioxyde de soufre**, produit par oxydation du soufre présent dans le gazole,
- **les composés organiques volatiles** : hydrocarbures aromatiques monocycliques (benzène, toluène, xylène, aldéhydes...) qui s'évaporent lors de l'alimentation des véhicules,
- **les hydrocarbures aromatiques polycycliques**, présents en phase gazeuse ou adsorbés sur les particules,
- **les particules**, d'origines très variées, parmi lesquelles la combustion incomplète du carburant, l'usure et le frottement des plaquettes de freins, des pneumatiques, des embrayages, des carrosseries ou des revêtements, la remise en suspension des particules sédimentées,
- **les métaux lourds**, dont le plomb, le cadmium et le zinc, qui sont présents dans les huiles et les carburants.

Ces polluants primaires peuvent ensuite subir des transformations pour former des polluants secondaires, eux aussi toxiques. Parmi ces polluants secondaires, on peut citer l'anhydride sulfureux (H_2SO_4) qui se forme par contact

du dioxyde de soufre avec les molécules d'eau. C'est également le cas de l'ozone (O_3) qui se forme à partir des hydrocarbures et des oxydes d'azote sous l'effet du rayonnement solaire.

Tous ces produits ne sont pas rejetés dans l'atmosphère uniquement par la circulation automobile : le chauffage domestique, l'industrie, les incendies ou les éruptions volcaniques constituent autant de sources de pollution atmosphérique. Cependant la part du trafic automobile dans les émissions de polluants dans l'atmosphère augmente avec le temps, pour deux raisons :

- l'application des normes et le recours massif à l'énergie d'origine électro-nucléaire, qui s'accompagne de la diminution des rejets depuis les sources fixes,
- l'accroissement du parc automobile (en particulier du parc diesel) et du trafic.

III.4.4.1.2 - Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé

Le développement de cette partie trouve des limites dans l'état actuel de la connaissance scientifique et technique et des avancées méthodologiques. Néanmoins sa rédaction a été établie à partir de la synthèse d'ouvrages bibliographiques récents et offre donc des informations actuelles.

Les effets directs

La contamination humaine par effet direct s'effectue essentiellement par inhalation et à moindre mesure par contact (épiderme, muqueuses).

Les effets potentiels des polluants atmosphériques sur la santé suivis dans cette étude sont listés ci-après :

- Le CO atmosphérique diffuse à travers la paroi alvéolaire des poumons, lieu du contact et des échanges respiratoires entre air et sang, se dissout dans le sang, puis se fixe sur l'hémoglobine, bloquant l'apport d'oxygène sur l'organisme.

Aux concentrations rencontrées dans les villes, il peut être responsable de crises d'angine de poitrine, d'épisodes d'insuffisance cardiaque ou d'infarctus chez les personnes sensibles.

- Le CO_2 n'a pas d'effet direct démontré sur la santé humaine, et des concentrations nocives ne se rencontrent jamais en milieu ouvert.
- Les NO_x sont des irritants respiratoires qui atteignent l'alvéole pulmonaire en quantité importante car leur structure chimique les rend peu solubles. Après pénétration dans les plus fines ramifications des voies respiratoires, les NO_x accroissent la sensibilité des bronches aux infections : bronchites, œdème du poumon...

- Les hydrocarbures sont absorbés au niveau du poumon, et une partie est rapidement éliminée par le rein, tandis que l'autre est transformée au niveau de l'organisme (foie, moelle osseuse). Si une corrélation nette n'a pas pu être établie entre l'apparition de cancers et de leucémies et le taux de pollution en hydrocarbures, les chercheurs ont mis en évidence que certains hydrocarbures ont expérimentalement un effet mutagène et cancérogène, en particulier les hydrocarbures aromatiques polycycliques.

- Les particules inhalées en grande quantité, peuvent générer des troubles respiratoires et des épisodes asthmatiques, qui touchent principalement les enfants en raison de leur fragilité. En outre, il a été montré que les micro-particules provenant des moteurs diesel peuvent provoquer des cancers chez les animaux de laboratoire.

- Les métaux lourds fixés sur les particules sont également responsables de troubles spécifiques :

- le plomb est un poison du système nerveux (saturnisme) et engendre des troubles sur la biosynthèse de l'hémoglobine. Heureusement la généralisation de l'essence sans plomb (depuis 1989) et la diésélisation du parc ont entraîné une baisse notable des teneurs constatées.
- le zinc est moins nocif, mais sa présence s'accompagne de celle du cadmium, dont la toxicité est très forte.

- Le dioxyde de soufre SO_2 est produit par oxydation du soufre présent dans le gazole. Élément phytotoxique très agressif, il peut se manifester par des

brûlures, des nécroses, des taches. Un jaunissement progressif des feuilles et des chloroses entraîne une sénescence précoce et une baisse des rendements. Des expositions courtes à concentration élevée peuvent générer des troubles respiratoires surtout par temps de brouillard. De plus, l'anhydride sulfureux H_2SO_4 , qui se forme par contact du SO_2 avec les molécules d'eau (polluant secondaires) est une des composantes des pluies acides.

- L'ozone, polluant secondaire, ne fait pas partie des polluants suivis dans cette étude mais il se forme à partir des précurseurs ici étudiés : NO_x , CO , hydrocarbures. Il présente une toxicité similaire à celle des NO_x mais à dose inférieure : baisse de la capacité pulmonaire aggravée par des activités sportives et les asthmatiques et irritation des muqueuses (les yeux notamment).

Les effets indirects

Les effets des polluants atmosphériques sur la santé humaine peuvent être indirects, et résulter du transfert de substances toxiques à travers la chaîne alimentaire.

L'évaluation de cet impact est généralement difficile à appréhender.

La zone d'étude est actuellement un secteur à vocation naturelle, ponctué d'une urbanisation diffuse le long de la route nationale et des voies adjacentes, parfois sous forme de hameaux.

L'ensemble des végétaux, à la base de la chaîne alimentaire, peut le cas échéant servir d'intermédiaire dans le transfert de la pollution au bétail.

Certaines études ont ainsi mis en évidence que le plomb pouvait s'accumuler dans le foie, les reins, les os et les muscles des animaux, même si la plus grande partie est éliminée avec les déchets naturels.

Le mode de contamination des végétaux diffère selon le type de polluants :

- les polluants gazeux peuvent pénétrer par les stomates des plantes et engendrer des perturbations diverses, variables selon la nature du polluant, sa concentration dans l'atmosphère et la sensibilité des végétaux : modifications physiologiques, lésions diverses, atteintes cytologiques, sénescence précoce...

- les particules, essentiellement constituées de métaux lourds et d'hydrocarbures, subissent quant à elles un cheminement plus complexe. Celles dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ont une vitesse de chute négligeable par rapport aux mouvements de convection de l'air et peuvent rester longtemps en suspension dans l'air : elles sont assimilables aux produits gazeux et se comportent comme eux. Inversement, les particules dont la taille est supérieure à 10 micromètres de diamètre tombent rapidement au voisinage de la source et peuvent alors contaminer les végétaux.

Cette contamination peut s'effectuer de deux manières :

- soit directement par retombée des particules sur les feuilles et piégeage dans la cuticule,
- soit indirectement par absorption racinaire à partir d'un sol contaminé.

Dans le premier cas, les particules sont simplement absorbées sur les feuilles, tandis que dans le second les polluants tels que les métaux lourds et les hydrocarbures sont alors bio-accumulés dans les structures internes des végétaux.

III.4.4.1.3 - La pollution à grande échelle

Les émissions polluantes liées à la mise en service de l'aménagement de la RN 198 génèrent un impact négligeable vis à vis de la pollution à grande échelle, bien qu'elles contribuent à accentuer :

- l'effet de serre,
- l'acidification des pluies.

De plus, malgré l'augmentation de trafic projetée, les émissions polluantes liées au trafic routier sur la RN198 vont avoir tendance à diminuer au fil des années, grâce aux compensations apportées par le renouvellement du parc automobile et l'apparition de technologies plus propres.

En revanche, la consommation énergétique et le CO_2 vont fortement augmenter en raison de l'augmentation du trafic.

Les émissions polluantes dans le secteur d'étude subiront une augmentation importante liée à l'importance des circulations globales sur le réseau.

III.4.4.1.4 - La diffusion des polluants dans la zone d'étude

La circulation automobile génère une pollution diffuse. Les concentrations de polluants les plus élevées sont généralement mesurées au voisinage de la source de pollution.

Certains phénomènes engendrés par les pollutions se répercutent cependant à plusieurs milliers de kilomètres : pluies acides, effet de serre, altération de la couche d'ozone.

La diffusion et la dispersion de la pollution atmosphérique sont des phénomènes complexes faisant intervenir de nombreux paramètres, notamment les conditions climatiques, la topographie ou la morphologie de l'infrastructure émettrice.

La turbulence atmosphérique joue un rôle important dans la dispersion des polluants à l'échelle locale et régionale. Cette turbulence se manifeste par des variations de vitesse et de direction du vent. Elle a deux origines : une thermique liée aux différences de température de l'atmosphère et une dynamique liée aux obstacles et à l'hétérogénéité du sol.

Les situations de stabilité sont les plus défavorables à la dispersion des polluants. Elles peuvent engendrer des pollutions locales importantes. Cette stabilité est particulièrement élevée lors des épisodes d'inversion de température (couche d'air chaud surmontant une couche d'air froid).

On ne dispose pas actuellement de méthodes reconnues permettant de mesurer de façon fiable les concentrations atmosphériques liées aux polluants émis.

Considérant les paramètres environnementaux de la zone d'étude, on peut cependant avancer les remarques suivantes :

- la fréquence des vents dans l'aire d'étude est un facteur favorable à la diffusion des polluants,

- le caractère interurbain de l'infrastructure permet d'éviter l'exposition directe de zones peuplées sur la plupart de l'itinéraire.

III.4.4.1.5 - Mesures réductrices envisagées

L'itinéraire emprunté par la RN198 traverse en majorité des milieux naturels dans lesquels la dispersion des polluants est rapide.

On peut donc estimer dans ces milieux ouverts que l'effet sur la population de la pollution atmosphérique engendrée par l'aménagement est faible.

Les mesures applicables au projet d'aménagement paysager consistent principalement à replanter les secteurs où les travaux auront un effet d'emprise sur la végétation existante.

III.4.4.2 - La pollution des eaux

III.4.4.2.1 - Les effets de la pollution des eaux

La pollution des eaux peut entraîner des incidences sur la santé humaine par :

- effet direct : pollution des eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable,
- effet indirect : intégration progressive dans la chaîne alimentaire de l'homme.

Ces pollutions, qu'elles agissent de manière directe ou indirecte, sont de trois ordres :

- pollution chronique

Il s'agit de charges polluantes accumulées sur la chaussée par usure du revêtement et des pneumatiques ou par l'émission des gaz d'échappement. Ces pollutions sont transportées par les eaux lors des épisodes pluvieux. Les plus nocives sont les métaux lourds comme le plomb et les hydrocarbures. Les calculs effectués dans le cadre du dossier au titre de la Loi sur l'Eau montrent que ce type de pollution reste limité.

- pollution accidentelle

Elle est consécutive à un accident de circulation au cours duquel sont déversées des matières dangereuses. Il s'agit, dans 70% des cas, d'hydrocarbures.

- pollution saisonnière

Il s'agit des sels de déverglaçage ou des produits phytosanitaires utilisés à certaines époques de l'année. Elle est assez peu fréquente en région Méditerranée.

Par ailleurs, lors de la phase travaux, certaines pollutions peuvent provenir :

- des engins de chantier (hydrocarbures...),
- des travaux pour réaliser les terrassements ou la plate-forme et ses annexes (matières en suspension, laitance de ciment...).

Ces effets devraient rester limités du fait de la mise en œuvre d'un réseau d'assainissement adapté.

III.4.4.2.2 - Les mesures d'atténuation de la pollution des eaux

Les mesures de protection consisteront à mettre en place un dispositif de collecte des eaux de ruissellement de la plate-forme routière. La RN198 sera ainsi bordée le long de son parcours de fossés ou caniveaux.

III.4.4.3 - Les nuisances acoustiques

III.4.4.3.1 - Effets du bruit sur la santé

Les effets des nuisances sonores vis-à-vis de la santé humaine sont difficilement quantifiables et plus ou moins marqués selon la prédisposition physiologique ou psychologique de la personne qui les subit.

Le bruit agit par deux mécanismes neurophysiologiques :

- par voie auditive spécifique (c'est à dire l'oreille et le nerf auditif pour conduire aux aires du cerveau qui traduisent les sensations auditives),
- par une voie neurologique indirecte qui active les structures nerveuses non auditives.

III.4.4.3.2 - Effets acoustiques

L'exposition à un bruit intense, si elle est prolongée ou répétée, provoque une baisse de l'acuité auditive.

La perte d'audition, sous l'effet du bruit, est le plus souvent temporaire. Après un certain temps de récupération dans le calme, on retrouve une capacité auditive normale. Néanmoins, cette perte d'audition peut parfois être définitive, soit à la suite d'une exposition à un bruit unique particulièrement fort (140 dB(A) et plus), soit à la suite d'une exposition à des bruits élevés (85 dB(A) et plus) sur des durées de plusieurs années. Si le traumatisme sonore est important, les cellules ciliées de l'oreille interne finissent par éclater ou dégénérer de façon irréversible.

Outre ces cas particuliers, même si les émissions sonores occasionnées par un aménagement ou une activité ne sont pas susceptibles de provoquer une altération irréversible de l'appareil auditif, elles peuvent toutefois générer une gêne pour les riverains.

III.4.4.3.3 - Effets non auditifs du bruit

Le bruit met en jeu l'ensemble de l'organisme sous forme d'une réaction générale de stress traduisant la mobilisation de toutes nos fonctions de défense.

Une étude réalisée en 1998 par le Ministère de la Santé (« Les effets du bruit sur la santé ») montre que le bruit peut être à l'origine de plusieurs maladies psychosomatiques et d'atteintes du système nerveux :

Augmentation du risque cardio-vasculaire

Le bruit provoque une accélération de la fréquence cardiaque et constitue un facteur de risque d'hypertension artérielle et d'infarctus du myocarde. Le taux de consultations médicales est plus élevé en zones bruyantes qu'en zones calmes.

Stress psychologique

« La gêne psychologique est la sensation perceptive et affective exprimée par les personnes soumises au bruit. Elle représente une expression globale témoignant des effets ressentis par les personnes exposées. C'est pourquoi elle sert de base à la détermination des seuils d'exposition utilisés, notamment dans l'action réglementaire ».

Les personnes anxieuses, hypocondriaques, dépressives... constituent des populations à risque. Elles présentent généralement une hypersensibilité au bruit qui représente un facteur aggravant.

Troubles du sommeil

Le bruit interfère avec la fonction réparatrice du sommeil, perturbant ce dernier de diverses façons : il augmente le temps d'endormissement, éveille le sujet endormi, l'empêche de se rendormir, affecte sa durée et la succession des différents stades de sommeil. Il conduit finalement à une structure du sommeil semblable à celle des patients dépressifs, caractérisée par la réduction ou la disparition des stades du sommeil lent profond, du raccourcissement de la latence d'apparition du sommeil paradoxal et sa moindre durée.

Pour assurer de bonnes conditions de sommeil, le niveau de bruit dans une chambre à coucher ne doit pas dépasser 30 - 35 dB(A).

Diminution des performances

Le bruit diminue les performances, notamment chez les enfants d'âge scolaire. Ces effets ont été observés dans des classes soumises à un niveau de bruit supérieur à 70 dB(A). Ceci implique un risque pour le développement intellectuel de l'enfant : déficit de l'attention visuelle, difficultés à se concentrer, entraînant des effets néfastes vis-à-vis du développement du langage et de l'apprentissage de la lecture.

III.4.4.3.4 - Conclusions sur les effets du bruit

Les nuisances sonores sont à l'origine de troubles nerveux.

Cependant, on observe une variation notable de la sensibilité des personnes face à une nuisance sonore d'égale intensité. Aussi n'est-il pas forcément possible de corrélérer un niveau sonore avec une gêne occasionnée.

III.4.4.3.5 - Mesures en faveur des nuisances acoustiques

Comme spécifié par le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, le Maître d'Ouvrage est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de l'infrastructure soient limitées à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normale des bâtiments riverains ou des espaces traversés.

Conformément aux recommandations, les niveaux réglementaires sont obtenus en priorité par un traitement de l'infrastructure ou de ses abords (protection à la source).

Dans le cas de l'aménagement de la RN198, cette dernière constitue aujourd'hui la principale source de nuisance sonore. Son aménagement n'entraîne pas de nuisances sonores supplémentaires.

Pendant la phase chantier, la réglementation sur les périodes de travail et les niveaux de bruit des engins de chantier seront strictement appliqués.

LISTE DES CONTACTS POUR LA COLLECTE DES INFORMATIONS

- Cellule Départementale des Etudes de Sécurité
- Direction Régionale des Affaires Culturelles (service Archéologie) à Ajaccio,
- Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) à Bastia,
- Météo France, centre départemental de la Corse du Sud
- CETE d'Aix en Provence
- Mairie de Porto Vecchio, service Urbanisme