

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 d'un créneau de dépassement à 2 x 2 voies au lieu-dit "Campu Rossu" du PR 108,800 au PR 110,500 et rectification de virages au lieu-dit "Muzzile" du P.R.111,700 au P.R.112,200.

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

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

Mr Gilles SIMEONI - Président du Conseil Exécutif

RCS / SIRET

2 3 2 0 0 0 0 1 8 0 0 0 1 9

Forme juridique Région

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)	Créneau de dépassement d'une longueur de 2 400 m et rectification de virages d'une longueur de 400 m. Longueur totale de l'aménagement 2 800 m.
51 a)	Défrichements soumis à autorisation : de plus de 0,5 ha et inférieure à 25 ha. Surface de défrichement estimée pour le projet : 3,15 ha. La collectivité Territoriale de Corse propose de replanter une partie des espèces défrichées sur des délaissés (emprises CTC), hors talus rocheux, d'une surface totale d'environ 1,5 ha. Les essences à replanter seront déterminées en concertation avec le Conservatoire Botanique National de Corse.

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 prévoit :

- L'aménagement d'un créneau de dépassement à 2 x 2 voies au lieu dit "Campu Rossu", la rectification de quelques courbes, la création de deux carrefours avec voie de tourne-à-gauche aux extrémités de l'aménagement et la création d'une contre-allée sur le délaissé de la route actuelle.
- La rectification de virages au lieu-dit "Muzzile" prévoit la suppression de la chicane existante et la création d'un tracé neuf rectiligne côté Golo. L'ensemble de l'aménagement est réalisé en remblai d'une hauteur d'environ 5 m.
- La réalisation d'un assainissement longitudinal (fossé enherbé en terre) rejet dans les différents ouvrages de traversée.
- Le redimensionnement des ouvrages de traversée existants et mise en place de deux ouvrages de traversée sous le remblai routier de Muzzile afin de rétablir le fonctionnement naturel de la zone inondable, pour une crue centennale.
- La mise en place d'un dispositif de protection des talus de remblai routier pour la rectification de virages (protection végétale, enrochements et matelas de pierres).
- L'aménagement paysager : remodelage des délaissés de l'ancienne route, végétalisation et plantation des talus de remblais (essences implantées choisies dans le cortège floristique mixte du maquis et de la ripisylve),...

4.2 Objectifs du projet

L'aménagement de la RT 20 entre Ajaccio et Bastia s'inscrit dans le schéma Directeur des Routes Territoriales de Corse qui définit les grandes orientations à long terme. Dans la zone d'étude entre Ponte Leccia et Ponte Novu, la RT 20 est une route à 2 voies bidirectionnelle, qui traverse le cœur montagneux de l'île, cela implique le recours à des caractéristiques géométriques médiocres. Celles-ci sont pénalisantes pour le confort de l'utilisateur, limitent les possibilités de dépassement et allongent le temps de parcours.

Objectifs poursuivis par la Collectivité Territoriale de Corse :

- Progression de la sécurité par un traitement des points accidentogènes sur les tronçons considérés,
- Amélioration des caractéristiques géométriques, en supprimant les rayons trop faibles (< 120 m) et constituant des points dangereux pour l'automobiliste,
- Suppression des accès riverains mal assurés et dangereux.

Le principal objectif de l'aménagement de Campu Rossu et Muzzile consiste donc à réaliser un aménagement avec des caractéristiques homogènes sur l'ensemble de l'itinéraire afin d'assurer de meilleures conditions de circulation pour les usagers (sécurité et temps de parcours acceptable).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux consisteront :

- En la réalisation d'un remblais d'une hauteur de 5 m côté Golo pour la rectification de virages au lieu-dit Muzille.

Les talus de remblais seront protégés par des enrochements et un matelas de pierre.

Les travaux se situant hors circulation, l'impact sur la circulation de la RT 20 sera minimisé et limité aux accès du chantier.

Une signalisation appropriée permettra de sécuriser la zone des travaux.

- En la réalisation de déblais côté montagne pour la création de la 2 x 2 voies de Campu Rossu.

Le trafic sera perturbé durant les travaux qui nécessiteront une adaptation spécifique de l'accessibilité aux particuliers 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 volumes de terrassement (déblais/remblais) s'équilibrent entre les deux aménagements.

Les travaux sont prévus pour une durée d'environ 18 mois en partie en période hivernale.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La RT 20 possède une situation stratégique majeure car, outre la liaison entre Ajaccio, Corte et Bastia, elle permet la connexion avec d'autres routes territoriales et départementales qui assurent l'irrigation en profondeur de l'île.

Cet aménagement permettra de sécuriser et de fluidifier le trafic dans la traverse du hameau de Campu Rossu. Il sera donc bénéfique tant pour les usagers de la RT20 que pour les riverains.

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).

Il a été soumis à une Déclaration d'Utilité Publique et une Etude d'Impact. Il a été déclaré d'Utilité Publique le 11 septembre 2007 (en annexe, l'arrêté n°2007-254-10).

Les travaux ont débuté avec la démolition de deux habitations (situés sur l'emprise du projet).

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

Demande d'Autorisation de Défrichement (Articles L.341-3, R.341-3 et suivants du code forestier)

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

Grandeurs caractéristiques		Valeur	
<u>Créneau de dépassement de Campu Rossu</u>		<u>Rectification de virages</u>	
- Longueur d'aménagement	2 400 m	- Longueur d'aménagement	400 m
- Longueur du créneau	1 240 m	- Largeur de la plate-forme	10,50 m
- Largeur de la plate forme totale	18,10 m	- Largeur de la chaussée	3,50 m
- Largeur de la chaussée à 2 voies	7,00 m	- Largeur de l'accotement	1,75 m
- Largeur de la GBA	0,60 m		
- Largeur de l'accotement	1,75 m		

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques ¹
Commune de Valle di Rostino	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. <u>9</u> ° <u>15</u> ' <u>26</u> " <u>94</u> E Lat. <u>42</u> ° <u>28</u> ' <u>28</u> " <u>35</u> N
	Point d'arrivée : Long. <u>9</u> ° <u>13</u> ' <u>41</u> " <u>34</u> E Lat. <u>42</u> ° <u>28</u> ' <u>13</u> " <u>02</u> N
	Communes traversées :
	Valle di Rostino

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 ? Arrêté n°2007-254-10 du 11 septembre 2007

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui ☐ Non ☒

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

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 ?

Les terrains sur le lieu du projet sont composés en partie de zones boisées et de zones en fiches.

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

La commune de Valle di Rostino n'est pas dotée de POS/PLU.
Elle est soumise au RNU.

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.
en zone de montagne ?	☒	☐	Commune de Valle di Rostino. Le projet se situe à une altitude variant entre 168 et 178 m.
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
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 ?	☐	☒	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
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 ?	☒	☐	Le projet est concerné par un Plan de Prévention du Risque Inondation "Vallées du Golo, de l'Asco et de la Tartagine" approuvé le 20 Avril 2002 et en cours de révision.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☐	☒	

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 ?

Veillez 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 ?	☐	☒	La rectification de virages au lieu-dit Muzzile est en déficit de matériaux, alors que celui de Campu Rossu est en déblai excédentaire. Une partie des remblais de Campu Rossu seront mis en déblais pour la rectification de virages. L'autre partie sera stockée sur les délaissés de route de la CTC.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Les travaux entraînent en grande partie la suppression de terrains boisés et de terrains en friches. L'étude d'impact, instruite en 2005, a montré dans son volet environnemental que l'impact du projet sur le milieu naturel reste limité. De plus, un accompagnement paysager a été proposé pour optimiser l'intégration du projet tout particulièrement au niveau des rectifications de courbes et dans les zones en remblais et en déblais.
	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 ?	☒	☐	Les travaux entraînent en grande partie la suppression de terrains boisés (soit une surface d'environ 3,15 ha).
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	Le projet est concerné par un Plan de Prévention du Risque Inondation "Vallées du Golo, de l'Asco et de la Tartagine" approuvé le 20 Avril 2002 et en cours de révision. La rectification de virages au lieu-dit Muzzile se situe en zone d'aléa très fort. L'aménagement de Campu Rossu se situe en limite de la zone d'aléa très fort (côté Bastia) et en limite de la zone d'aléa fort (côté Ponte Leccia).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	☐	☒	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.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	Durant la phase travaux, une gêne sonore pourrait être perçue de façon locale à proximité des zones habitées mais elle reste temporaire.
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐ ☐	☒ ☒	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☐	☒	Une évaluation des polluants au droit du projet a été réalisée dans l'étude d'impact. Elle a mis en évidence une consommation énergétique en sensible hausse au regard des données de l'état actuel mais une nette amélioration des indicateurs polluants en dehors du CO2.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Une étude hydraulique et un dossier de Loi sur l'Eau, réalisés en 2004, ont proposé : - la mise en place d'un réseau pluvial longitudinal (fossé en terre), Celui-ci collectera les eaux de talus et de versant, ainsi que les eaux de la route pour les rejeter dans les différents ouvrages de traversée, - le redimensionnement des ouvrages de traversée existants et la mise en place de deux ouvrages hydrauliques sous le talus de remblais. Le réseau pluvial et hydraulique ont été dimensionnés pour une crue centennale.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	☒	

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.

Une déclaration d'utilité publique et une étude d'impact ont été réalisées en 2007, relative à la réalisation du créneau de dépassement à 2 x 2 voies de Campu Rossu (P.R.108,800 au P.R.110,500) et la rectification de virages au lieu-dit Muzzile (P.R.117,700 au P.R.112,200), entre la section Ponte Leccia – Ponte Novu de la RT 20, sur la commune de Valle di Rostino.

L'arrêté d'Utilité Publique est présenté en annexe.

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 <u>ou</u> , 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
- Observations de la DREAL
- Eléments de réponse apportés aux observations de la DREAL
- Dossier de DUP
- Arrêté d'Utilité Publique
- Etude paysagère

9. Engagement et signature

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

Fait à le,

Signature



COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE
DIRECTION GENERALE ADJOINTE AUX
INFRASTRUCTURES, ROUTES ET TRANSPORTS
DIRECTION DES ROUTES

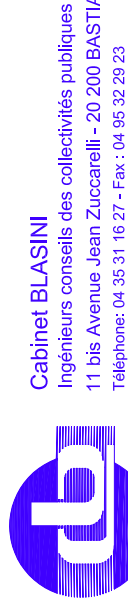
Collectivité Territoriale
de Corse

COMMUNE DE VALLE DI ROSTINO
RT 20

RECTIFICATION DE VIRAGES AU LIEU-DIT "MUZZILE"
DU PR 111,700 AU PR 112,200

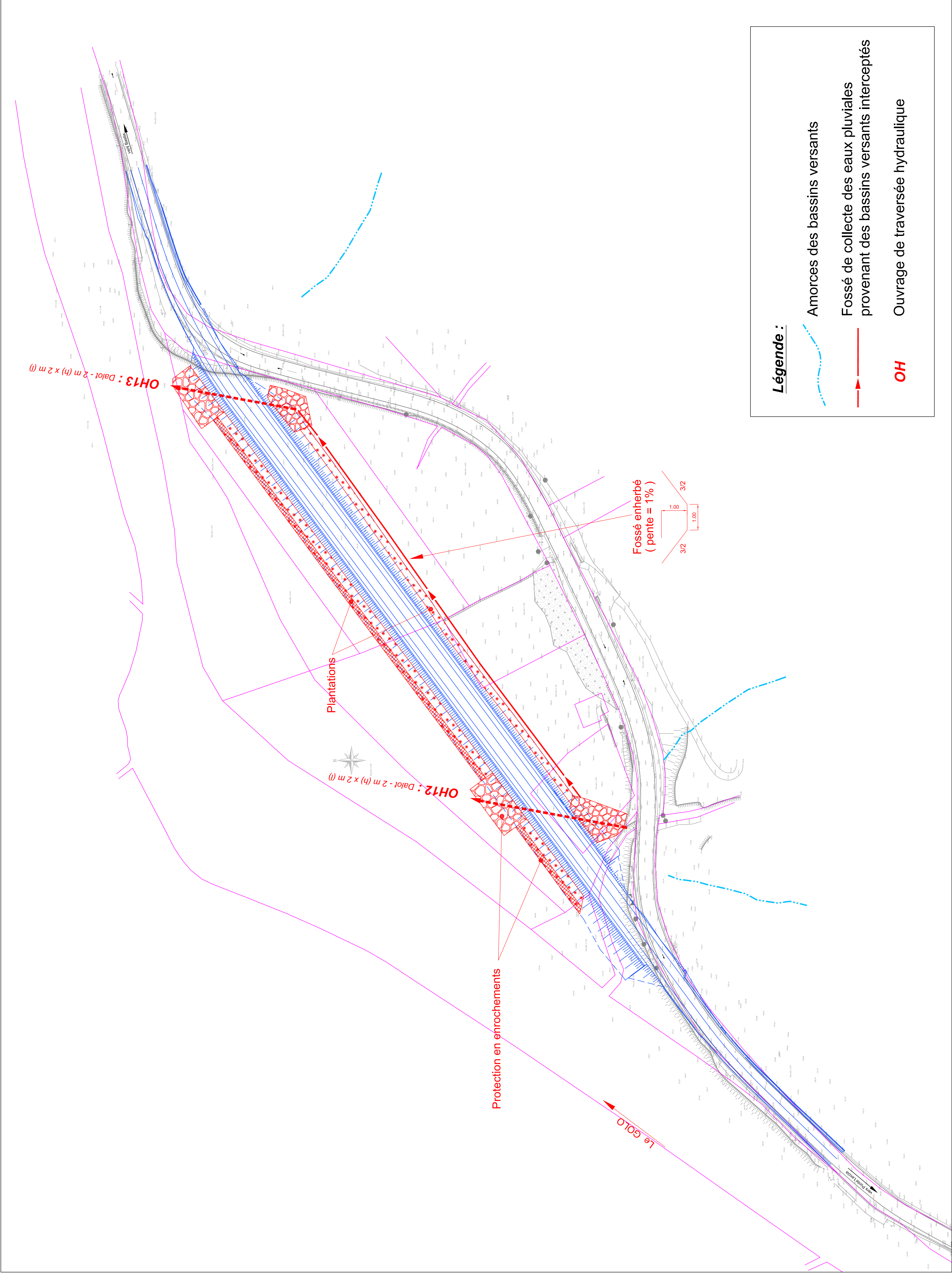
VUE EN PLAN ET SCHEMA DE PRINCIPE PLUVIAL

Echelle 1/1 000 ème



Cabinet BLASINI
Ingénieurs conseils des collectivités publiques
11 bis Avenue Jean Zuccarelli - 20 200 BASTIA
Téléphone: 04 35 31 16 27 - Fax : 04 95 32 29 23

DECEMBRE 2016





Légende :

- Amorces des bassins versants
- Fossé de collecte des eaux pluviales provenant des bassins versants interceptés
- OH Ouvrage de traversée hydraulique

 COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE DIRECTION GENERALE ADJOINTE AUX INFRASTRUCTURES, ROUTES ET TRANSPORTS DIRECTION DES ROUTES	COMMUNE DE VALLE DI ROSTINO RT 20 AMENAGEMENT DU CRENEAU DE DEPASSEMENT AU LIEU-DIT "CAMPU ROSSU" DU PR 108.800 AU PR 110.500		VUE EN PLAN ET SCHEMA DE PRINCIPE PLUVIAL PLANCHE 1	Echelle 1/11 000 ème DECEMBRE 2016
---	---	--	---	--



Cabinet BLASINI
Ingénieurs conseil des collectivités publiques
11 rue de la République - 20100 Bastia
Téléphone : 04 91 31 12 27 Fax : 04 91 31 29 25



Légende :

Amorces des bassins versants

Fossé de collecte des eaux pluviales
provenant des bassins versants interceptés

OH

Ouvrage de traversée hydraulique

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

DIRECTION GENERALE ADJOINTE AUX
INFRASTRUCTURES, ROUTES ET TRANSPORTS

DIRECTION DES ROUTES

COMMUNE DE VALLE DI ROSTINO

RT 20

AMENAGEMENT DU CRENEAU DE DEPASSEMENT
AU LIEU-DIT "CAMPU ROSSU"
DU PR 108.800 AU PR 110.500

Cabinet BLASINI

Ingenieurs conseil des collectivités publiques

11 rue de la République - 20100 Bastia - France
Tél : 04 91 92 22 22 - Fax : 04 91 92 22 23

DECEMBRE 2016

VUE EN PLAN ET SCHEMA DE PRINCIPE PLUVIAL

PLANCHE 2

Echelle 1:1 000 ème

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

DIRECTION GENERALE DES SERVICES

DIRECTION DES ROUTES ET DES INFRASTRUCTURES

SERVICE DES ROUTES (HAUTE CORSE)

ROUTE NATIONALE N°193

SECTION PONTE LECCIA - PONTE NOVU

CRENEAU DE CAMPO ROSSO (PR 108+800 - PR 110+500)

DEVIATION DE MUZILLE (PR 111+700 - PR 112+200)



DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE



CORSE INFRASTRUCTURES ET ENVIRONNEMENT
11 avenue Jean Zuccarelli - 20 200 BASTIA
Téléphone : 04 95 55 01 00 - Fax : 04 95 55 01 04
E-mail : c.i.e-bastia@wanadoo.fr

SEPTEMBRE 2004

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE CORSE

DIRECTION GENERALE DES SERVICES

DIRECTION DES ROUTES ET DES INFRASTRUCTURES

SERVICE DES ROUTES (HAUTE CORSE)

ROUTE NATIONALE N°193

SECTION PONTE LECCIA - PONTE NOVU

CRENEAU DE CAMPO ROSSO (PR 108+800 - PR 110+500)

DEVIATION DE MUZILLE (PR 111+700 - PR 112+200)

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION

D'UTILITE PUBLIQUE

SEPTEMBRE 2004

SOMMAIRE

A. OBJET DE L'ENQUETE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	7
1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE	8
1.1. Modalités d'application propres à la loi Bouchardeau	8
1.2. Le projet et les documents d'urbanisme	8
1.3. Regroupement des enquêtes et modalités	8
2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION	9
2.1. A l'issue de l'enquête publique	9
2.2. La Déclaration d'Utilité Publique	9
3. LORS DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	9
3.1. L'acte déclaratif d'utilité publique	9
3.2. Classement de la voie au titre de la loi « Bruit »	9
4. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	10
4.1. Les études de détail	10
4.2. L'enquête parcellaire	10
4.3. La procédure d'expropriation	10
5. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	11
B. PLANS DE SITUATION	13
C. NOTICE	16
1. CADRE GENERAL DE L'OPERATION	17
1.1. Objet de l'opération	17
1.2. Présentation de l'opération	17
1.3. Rappel des études antérieures	19
1.4. Caractéristiques du projet	20
2. ACQUISITIONS FONCIERES	23
3. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES	23
D. PLAN GENERAL ET PROFILS EN TRAVERS TYPES DU CRENEAU DE CAMPO ROSSO	24

E. ETUDE D'IMPACT	29
1. RESUME NON TECHNIQUE	31
2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL ET DE SON ENVIRONNEMENT	37
2.1. Le milieu naturel	37
2.2. Le milieu humain	47
2.3. Le paysage	55
3. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	58
3.1. Caractéristiques du projet	58
3.2. Les effets sur le milieu naturel	58
3.3. Les effets sur le milieu humain	69
3.4. Les effets sur le paysage	73
4. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	75
4.1. Les objectifs de l'aménagement	75
4.2. Les variantes étudiées	75
4.3. L'aménagement proposé	76
5. MESURES D'ATTENUATION, DE SUPPRESSION OU DE COMPENSATION ET ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES	78
5.1. Les mesures générales liées aux travaux	78
5.2. La protection des milieux récepteurs	79
5.3. Le patrimoine culturel	79
5.4. L'activité agricole	79
5.5. La desserte locale	79
5.6. Les protections acoustiques	79
5.7. Les réseaux et les équipements	80
5.8. L'indemnisation de la propriété foncière	80
5.9. Les mesures compensatoires	80
5.10. L'estimation sommaire des dépenses	82
6. LA QUALITE DE L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE	83
6.1. Généralités	83
6.2. Les seuils à respecter	84
6.3. La situation actuelle	85
6.4. Les effets de l'aménagement sur la qualité de l'air et la santé	86
6.5. Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité	91

7. METHODES D'EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	93
7.1. Méthodologie	93
7.2. Organismes contactés	93
8. EQUIPE D'ETUDE	94

PREAMBULE

Le présent dossier est dressé en vue de l'enquête publique relative à la réalisation du créneau de dépassement à 2 x 2 voies de Campo Rosso (P.R.108,80 à P.R.110,50) et la déviation de Muzille (P.R.117,70 et P.R.112,20), entre la section Ponte Leccia – Ponte Novu de la R.N.193, sur la commune de Valle di Rostino.

Ce dossier est établi conformément à la procédure par la loi n°83-630 du 12 Juillet 1983 modifiée, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et à son décret d'application n°85-453 du 23 Avril 1985.

L'enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique, nécessaire à la réalisation des travaux d'aménagements et à l'acquisition des terrains correspondants, dans le cadre de la procédure d'expropriation.

Le Maître d'Ouvrage est la Collectivité Territoriale de Corse.

La commune de Valle di Rostino est concernée par le projet.

Le dossier comprend les pièces suivantes :

- A. Objet de l'enquête – informations juridiques et administratives
- B. plan de situation
- C. Notice
- D. Plan général des travaux
- E. Etude d'impact

A. OBJET DE L'ENQUETE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

L'enquête publique porte sur les travaux d'aménagement du créneau de dépassement à 2 x 2 voies de Campo Rosso (P.R.108,80 à P.R.110,50) et la déviation de Muzille (P.R.117,70 et P.R.112,20), entre la section Ponte Leccia – Ponte Novu de la R.N.193, sur la commune de Valle di Rostino.

1.1. MODALITES D'APPLICATION PROPRES A LA LOI BOUCHARDEAU

Le décret n°85-435 du 23 Avril 1985 a créé une distinction entre deux types d'enquêtes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique :

- La procédure dite désormais « de droit commun » : c'est la procédure classique qui existait avant le décret du 23 Avril 1985.
- La procédure « spécifique » aux enquêtes préalables portant sur des opérations entrant dans le champ d'application de la loi n°83-630 du 23 Avril 1985 modifiée, au titre de laquelle les travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 millions d'Euros doivent être soumis à l'enquête publique. Ceci notamment quand les projets sont susceptibles d'affecter l'environnement, en raison de leur caractère, de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées.

Le présent projet rentre dans le cadre de la procédure spécifique. Cette procédure « spécifique » a pour particularité :

- De faire désigner le Commissaire-Enquêteur par le Président du Tribunal Administratif et non par le Préfet.
- De porter la durée minimale de l'enquête à 1 mois au lieu de 15 jours.
- D'offrir une meilleure publicité de la procédure et une meilleure accessibilité du public au dossier mis à l'enquête (obligation d'une période de visiter les lieux, possibilité à l'initiative du Commissaire-Enquêteur, de faire compléter le dossier par le Maître d'Ouvrage, d'organiser une réunion publique, de prolonger la durée de l'enquête).

1.2. LE PROJET ET LES DOCUMENTS D'URBANISME

La commune de Valle di Rostino ne dispose pas de Plan d'Occupation des Sols.

1.3. REGROUPEMENT DES ENQUETES ET MODALITES

Toutes les enquêtes nécessaires à la Déclaration d'Utilité Publique seront regroupées par le Préfet, comme le prévoit la circulaire du 27 Décembre 1985.

2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

2.1. A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le Commissaire Enquêteur établira son rapport et émettra un avis en précisant si celui-ci est favorable à l'opération. Cet avis sera transmis, avec l'ensemble du dossier et des registres et avis, au Préfet du département. Le Préfet transmettra l'ensemble de ces pièces, accompagnées de ses réponses aux remarques du commissaire au ministre chargé de l'Equipeement qui saisira à son tour le Conseil d'Etat pour avis.

Ce dossier sera soumis par le Préfet à la collectivité expropriante.

Le rapport du commissaire enquêteur restera à la disposition du public, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, dans la mairie de Valle di Rostino, dans la sous préfecture ainsi qu'à la préfecture de département.

2.2. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La déclaration d'utilité publique de l'opération sera prononcée par arrêté préfectoral et sera publiée au recueil des actes administratifs. En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans le délai de deux mois à compter de sa publication au dit recueil.

3. LORS DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

3.1. L'ACTE DECLARATIF D'UTILITE PUBLIQUE

L'acte déclaratif d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article 4 de la loi n°95-101 du 2 Février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

3.2. CLASSEMENT DE LA VOIE AU TITRE DE LA LOI « BRUIT »

Afin d'éviter la constitution de « points noirs bruits » ultérieurs, les futures constructions au voisinage de la voie devront prendre en compte son existence. A cet effet, en application de l'article 13 de la loi du 31 Décembre 1992, le Préfet procédera au classement de la voie en fonction de son niveau de bruit prévisible et à la définition des secteurs de nuisances associées. Les constructions nouvelles dans ces secteurs devront respecter des règles d'isolement acoustique minimales.

Aussi ces secteurs seront portés à connaissance de la commune concernée et mentionnés dans les certificats d'urbanisme.

4. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

4.1. LES ETUDES DE DETAIL

Le Maître d'Ouvrage engagera sous sa propre responsabilité et en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détail nécessaires à la définition précise du projet.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête pourra s'avérer nécessaire.

4.2. L'ENQUETE PARCELLAIRE

La définition précise du projet permet de déterminer l'emprise de l'aménagement. Elle est suivie par des enquêtes parcellaires organisées sur la commune de Valle di Rostino par le Préfet du département. Ces enquêtes, au cours desquelles les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits, permettront de définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

4.3. LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles et des éventuels remboursements, la procédure d'expropriation sera conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

5. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

La présente enquête et les procédures correspondantes sont notamment régies par des :

Codes

- **Le Code de l'Environnement** notamment les articles L 123-1 à L 123-14, relatifs aux enquêtes publiques concernant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement. Les articles L 122-1 et L-122-3 relatifs aux études d'impact.
- **Le Code de l'Urbanisme** et plus particulièrement les articles L 123-8 et R 123-35 du Code de l'Urbanisme, relatifs à la mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols, ainsi que les articles L 300 et L 300-1 afférent à la concertation préalable formalisée.
- **Le Code de la Voie Routière** (Loi n°89-413 du 22 Juin 1989 et le décret n°89-631 du 4 Septembre 1989),

Lois

- **La loi n°76-629 du 10 Juillet 1976** relative à la protection de la nature et le décret n°77-1141 du 12 Octobre 1977, modifié par le décret n°93-245 du 25 Février 1993.
- **La Loi n°83-630 du 12 Juillet 1983** relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.
- **La Loi n°92-1444 du 31 Décembre 1992**, relative à la lutte contre le bruit.
- **La Loi n°93-24 du 8 Janvier 1993** sur la protection et la mise en valeur des paysages et modification de certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques (notamment les articles 20 et 21).
- **La Loi n°95-101 du 2 Février 1995**, relative au renforcement de la protection de l'environnement.
- **La Loi n°96-1236 du 30 Décembre 1996** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- **La Loi n°2002-276 du 27 Février 2002** relative à la démocratie de proximité et **la circulaire du 27 Mars 2002** relative à la mise en œuvre de la loi n°2002-276.

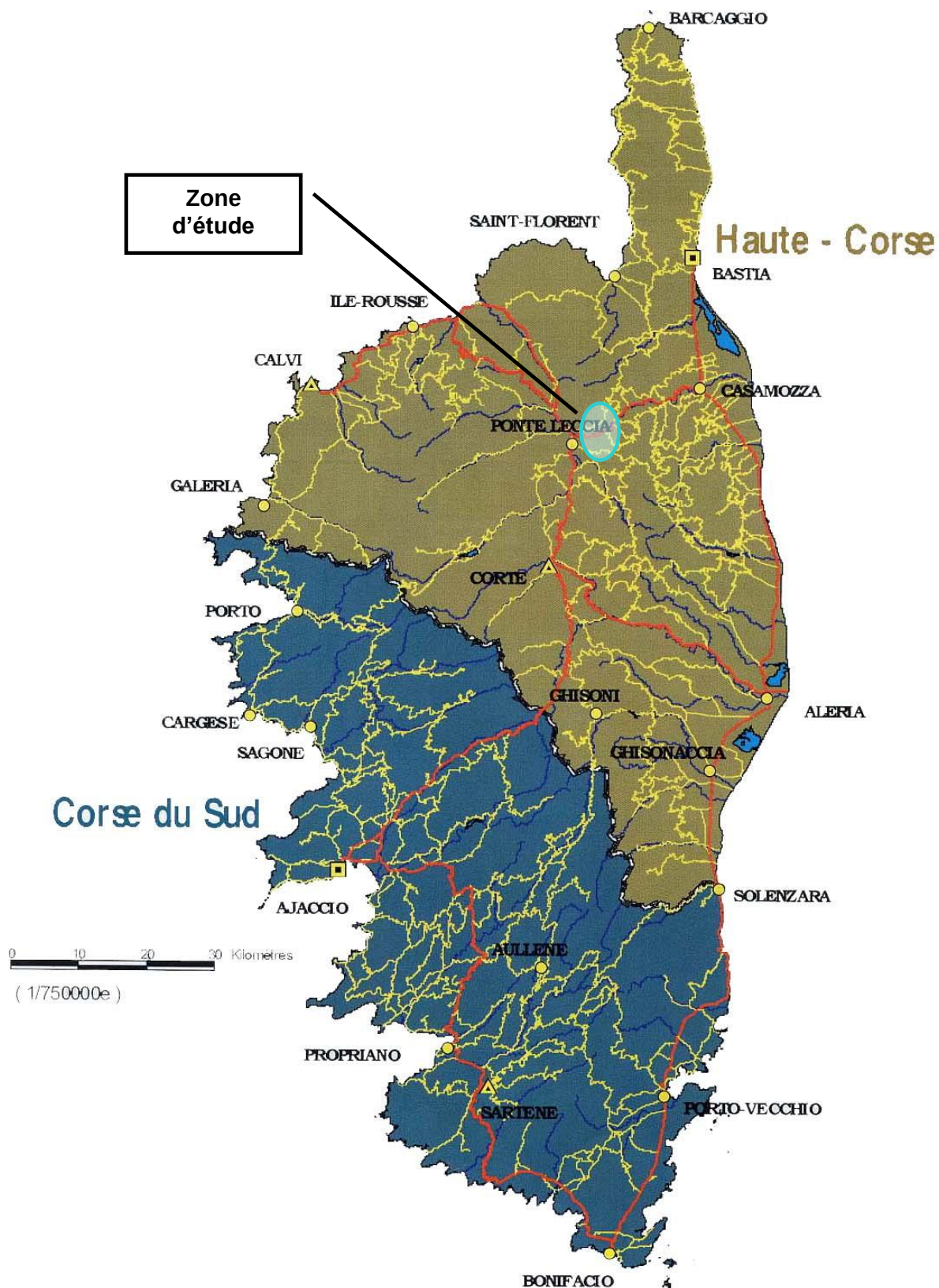
Décrets d'application et arrêtés

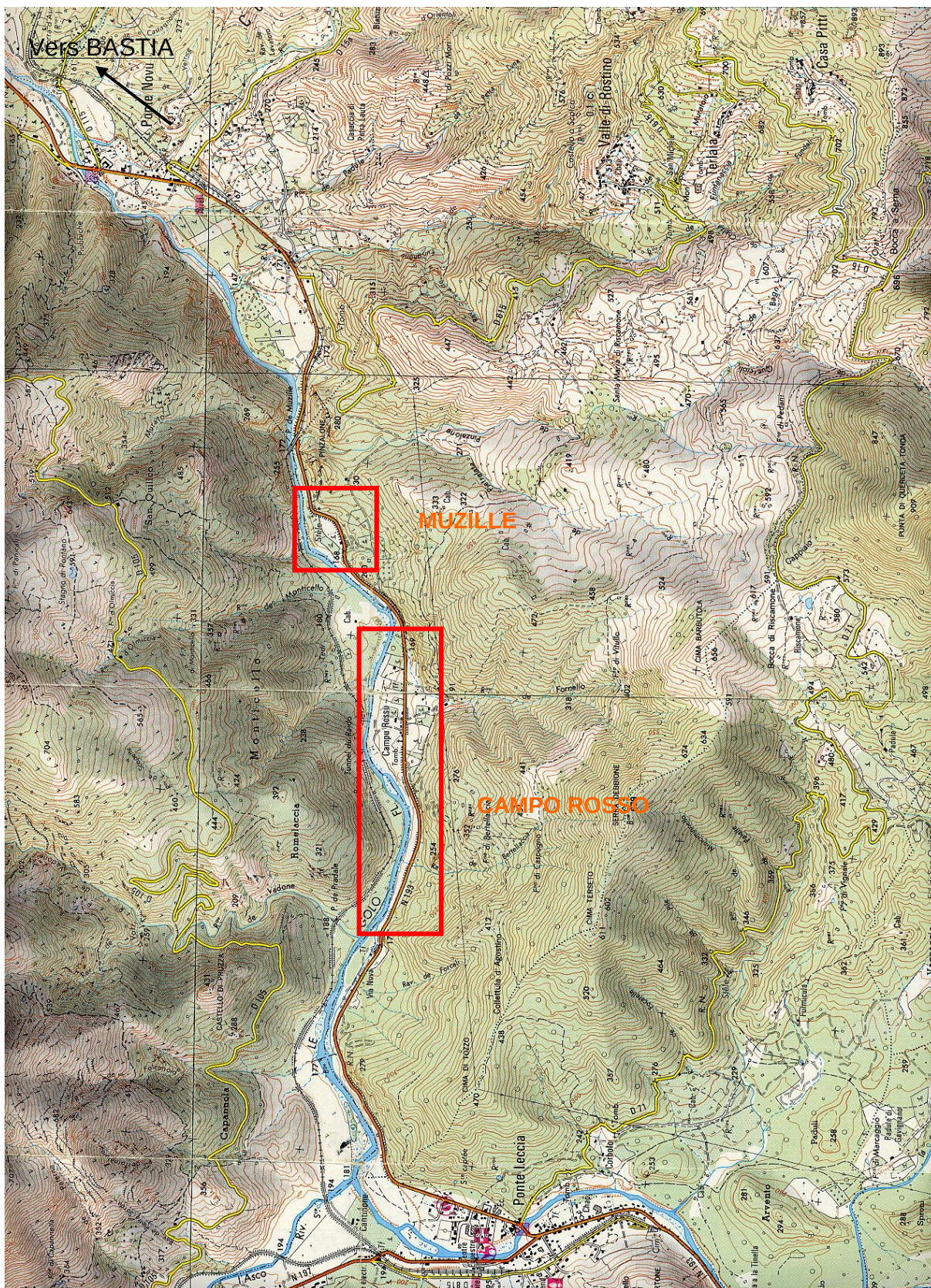
- **Le Décret n°85-453 du 23 Avril 1985** modifié pris pour l'application du 12 Juillet 1983 déjà citée, la circulaire du Premier Ministre, du 27 Septembre 1985, précisant notamment la mise en œuvre du décret précité.
- **Le Décret n°93-245 du 25 Février 1993** relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant l'annexe au décret n°85-453 du 23 Avril 1985 modifié pris pour l'application de la loi du 12 Juillet 1983 déjà citée, la circulaire du Premier Ministre, du 27 Septembre 1985, précisant notamment la mise en œuvre du décret précité.

- **Le Décret n°93-743 du 29 Mars 1993** relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration au titre de la loi sur l'eau.
- **Le Décret n°95-21** relatif au classement des infrastructures de transports terrestres en matière de lutte contre le bruit.
- **Le Décret n°2002-767 du 1^{er} Août 2003** modifiant le décret n°77-1141 du 12 Octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n°76-629 du 10 Juillet 1976 sur la protection de la nature et le décret n°85-453 du 23 Avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 Juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.
- **Le Décret n°2002-1341 du 5 Novembre 2002** relatif à la désignation et l'indemnisation des commissaires enquêteurs.
- **L'Arrêté du 5 Mai 1995** relatif au bruit des infrastructures routières.

B. PLANS DE SITUATION

LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE





C. NOTICE

1. CADRE GENERAL DE L'OPERATION

Le présent dossier est dressé en vue de l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique relative à la réalisation du créneau de dépassement à 2 x 2 voies de Campo Rosso (P.R.108,80 à P.R.110,50) et la déviation de Muzille (P.R.117,70 et P.R.112,20), entre la section Ponte Leccia – Ponte Novu de la R.N.193, sur la commune de Valle di Rostino.

1.1. OBJET DE L'OPERATION

La Collectivité Territoriale de Corse a engagé depuis environ 8 ans, un programme de modernisation du réseau routier régional.

L'aménagement de la route nationale 193 entre Ajaccio et Bastia s'inscrit dans le schéma Directeur des Routes Nationales de Corse qui définit les grandes orientations à long terme.

La R.N.193 constitue l'axe structurant de l'intérieur de l'île sur lequel vient se connecter l'ensemble du réseau routier national ainsi que de très nombreuses routes départementales.

Dans la zone d'étude entre Ponte Leccia et Ponte Novu, la R.N.193 est une route à 2 voies bidirectionnelle, qui traverse le cœur montagneux de l'île, cela implique le recours à des caractéristiques géométriques médiocres. Celles-ci sont pénalisantes pour le confort de l'usager, limitent les possibilités de dépassement et allongent le temps de parcours.

Objectifs poursuivis par la Collectivité Territoriale de Corse :

- Progression de la sécurité par un traitement des points accidentogènes sur les tronçons considérés,
- Amélioration des caractéristiques géométriques, en supprimant les rayons trop faibles (< 120 m) et constituant des points dangereux pour l'automobiliste,
- Suppression des accès riverains mal assurés et dangereux.

Le principal objectif consiste à réaliser un aménagement avec des caractéristiques homogènes sur l'ensemble de l'itinéraire afin d'assurer de meilleures conditions de circulation pour les usagers (sécurité et temps de parcours acceptable).

1.2. PRESENTATION DE L'OPERATION

L'opération consiste à réaliser :

- **Un créneau de dépassement à 2 x 2 voies au lieu dit « Campo Rosso »**

Cet aménagement d'une longueur de 1 700 m, prévoit l'élargissement de la route actuelle par l'amont. Quelques courbes sont rectifiées afin d'en améliorer la géométrie. Les travaux consisteront en :

- La création de deux créneaux de dépassement (1 110 m dans le sens Corte-Bastia et 760 m dans le sens Bastia-Corte). La section de 2 x 2 voies ainsi créée, sera équipée d'une barrière de protection en béton (type DBA) afin d'éviter tout franchissement de la chaussée.

- La mise en place de deux carrefours avec îlots séparateurs et voie de tourne-à-gauche aux extrémités de l'aménagement (desserte du restaurant l'Espace et du hameau de Campo Rosso).
- La création de deux contre-allées pour desservir les habitations du hameau de Campo Rosso.
- La création d'une contre-allée sur le délaissé de la route au niveau du restaurant l'Espace afin d'en assurer la desserte.

Côté Sud l'élargissement de la route nécessitera la démolition d'une habitation.

Le profil en long du projet est identique à l'existant.

L'assainissement longitudinal prévoit un fossé trapézoïdal en pied de talus, côté Sud. Celui-ci collectera les eaux de talus et de versant, ainsi que les eaux de la route pour les rejeter dans les différents ouvrages de traversée. Il a été dimensionné pour une crue centennale Q100.

Ce fossé sera enherbé et lorsque la pente sera supérieure à 1,5%, le fond du fossé sera revêtu.

Un caniveau de crête de talus de déblai est également prévu dans la zone de glissement (du profil 61 au profil 81).

Dans la traversée du hameau de Campo Rosso (PT83 à PT114), une canalisation enterrée sera mise en place le long de la route, sous le caniveau béton de type montagne, sur une longueur de 640 m. Des regards à grille seront prévus tous les 30 m.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit le redimensionnement des ouvrages de traversée pour le débit centennal, et leur remplacement si nécessaire. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier et des travaux dans le lit mineur du Golo (protection végétale, enrochements libres sur une longueur de 80 m).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo.

Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

- **Une déviation au lieu dit « Muzille »**

Cette opération consiste à supprimer la « chicane de Muzille » (série de courbes dont le rayon est inférieur à 120 m), en rectifiant le tracé par la création de deux rayons de 240 m de raccordement à l'existant reliés entre eux par un alignement droit de 340 m. Ce tracé d'une longueur de 530 m est proche de la route actuelle scindant en deux la parcelle qu'elle traverse. L'ensemble de l'aménagement est réalisé en remblai d'une hauteur d'environ 5 m. Il éloigne le tracé de la seule habitation du secteur.

L'assainissement longitudinal est composé d'un fossé mis en place en pied de talus de remblai, côté sud. Il collectera les eaux provenant du bassin versant intercepté par le projet ainsi que les eaux ruisselant sur le talus routier.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit la réalisation de deux ouvrages de traversée sous le remblai routier afin de rétablir le fonctionnement naturel de la zone inondable. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier (protection végétale, enrochements libres).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo.

Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

1.3. RAPPEL DES ETUDES ANTERIEURES

Un dossier de Diagnostic (géométrique et sécuritaire) a été réalisé par la Collectivité Territoriale de Corse en 1998 et propose un principe d'aménagement de la R.N.193, entre Ponte Leccia et Casamozza. Plusieurs considérations s'imposent :

- **Section Campo Rosso :**

Les alignements droits existent sans être suffisants pour assurer 20% de possibilités de dépassement. Par ailleurs il existe deux points particulièrement dangereux sur ce tronçon générant la majorité des accidents : On dénombre dix accidents ayant occasionné un blessé grave et 20 blessés légers (données CDES pour la période 1998-2003) :

- Dans l'alignement du hameau de Campo Rosso,
- Entre la zone de glissement de terrain et le restaurant « L'Espace ».

- **Section de Muzille :**

Elle est composée de quatre virages sur 500 m, qui rendent impossible ou dangereux les dépassements pour l'automobiliste. Entre les PR 111+700 et 112+200, cinq accidents ont occasionné deux blessés graves et six blessés légers (données CDES pour la période 1998-2003).

Une étude d'Avant Projet Sommaire et un dossier de comparaison ont été réalisés en Octobre 2001 qui présentaient plusieurs variantes de tracé. L'Assemblée de Corse a délibéré favorablement sur l'aménagement du créneau de Campo Rosso le 17/07/03 et sur la déviation de Muzille le 17/04/03. La commune de Valle di Rostino a délibéré favorablement sur les aménagements le 01/06/02.

1.4. CARACTERISTIQUES DU PROJET

1.4.1. Créneau de dépassement de Campo Rosso

Les caractéristiques géométriques du projet sont les suivantes :

♦ Tracé en plan

Longueur d'aménagement	2 400 m
Catégorie de route	R80

♦ Profil en long

Le profil en long du projet est identique à l'existant.

Pente maxi.	2,17%
Pente mini.	0,17%

♦ Profil en travers – 2 x 2 voies en section courante

Largeur de la plate forme	22,40 m
Largeur de la chaussée à 2 voies unidirectionnelles	7,00 m
Largeur du terre plein central	2,20 m
Largeur de l'accotement, côté amont	2,00 m
Largeur du caniveau type montagne	1,00 m
Largeur de l'accotement, côté aval	2,00 m
Largeur de la berme, côté aval	1,20 m

♦ Longueur du créneau

Sens Bastia - Corte	760 m
Sens Corte - Bastia	1 110 m

♦ Profil en travers – 2 voies bidirectionnelles dans le hameau

Largeur de la plate forme	24,70 m
Largeur de la voie	3,50 m
Largeur du terre plein central	2,20 m
Largeur de l'accotement	2,00 m
DBA séparateur	1,00 m
Largeur de la contre-allée	4,00 m
Largeur du caniveau type montagne	1,00 m
Largeur de l'accotement côté aval	0,50 m

♦ Terrassements

Les volumes de terrassements sont :

Déblais : 114 600 m³
Remblais : 3 200 m³

• Hydraulique et assainissement

L'assainissement longitudinal prévoit un fossé trapézoïdal en pied de talus, côté Sud. Celui-ci collectera les eaux de talus et de versant, ainsi que les eaux de la route pour les rejeter dans les différents ouvrages de traversée. Il a été dimensionné pour une crue centennale Q100.

Ce fossé sera enherbé et lorsque la pente sera supérieure à 1,5%, le fond du fossé sera revêtu.

Un caniveau de crête de talus de déblai est également prévu dans la zone de glissement (du profil 61 au profil 81).

Dans la traversée du hameau de Campo Rosso (PT83 à PT114), une canalisation enterrée sera mise en place le long de la route, sous le caniveau béton de type montagne, sur une longueur de 640 m. Des regards à grille seront prévus tous les 30 m.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit le redimensionnement des ouvrages de traversée pour le débit centennal, et leur remplacement si nécessaire. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier et des travaux dans le lit mineur du Golo (protection végétale, enrochements libres sur une longueur de 80 m).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo.

Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

• Aménagements paysagers

Les aménagements généraux consistent en la cicatrisation et la végétalisation des talus afin que l'état initial soit rétabli au mieux. Les ambiances de maquis forestier et de ripisylve devront être maintenues. Les éléments du patrimoine tels que murets, devront être conservés autant que possible.

Lorsque le versant rocheux sera entaillé de façon importante par le projet, l'intégration paysagère consistera à adoucir l'angle de raccordement avec le terrain naturel, à créer un ou plusieurs redans afin de rompre l'ampleur du talus. Elle sera basée sur la végétalisation des parties les moins rocheuses (Cistes, Genêts, Plantains,...).

Au niveau de la zone de glissement, le nouveau tracé s'éloigne de la route actuelle. L'espace ainsi généré pourrait être valorisé par la création d'une aire de repos. Entre le nouveau tracé et la route actuelle, des boisements d'arbres (Chênes verts, Aulnes, Genêts,..) permettraient de lier les deux espaces.

Pour signaler la zone habitée, un alignement d'arbres tiges (micocoulier, mimosa) sera implanté le long de la route au Nord de la contre-allée.

Les terre-pleins centraux et latéraux seront de texture minérale (béton balayé).

Un nouvel éclairage permettra de sécuriser la traversée du hameau de Campo Rosso.

1.4.2. Déviation de Muzille

Les caractéristiques géométriques du projet sont les suivantes :

◆ Tracé en plan

Longueur d'aménagement	530 m
Catégorie de route	R80

◆ Profil en long

Le profil en long du projet est identique à l'existant.

Pente maxi.	1%
Pente mini.	0,10%

◆ Profil en travers type

Largeur de la plate forme	14,20 m
Largeur de la voie	3,50 m
Largeur de l'accotement	2,00 m
Largeur de la berme	1,20 m
Largeur du caniveau type montagne	1,00 m

◆ Terrassements

Les volumes de terrassements sont :

Déblais : 1 600 m ³
Remblais : 30 650 m ³

• Hydraulique et assainissement

L'assainissement longitudinal est composé d'un fossé mis en place en pied de talus de remblai, côté sud. Il collectera les eaux provenant du bassin versant intercepté par le projet ainsi que les eaux ruisselant sur le talus routier.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit la réalisation de deux ouvrages de traversée sous le remblai routier afin de rétablir le fonctionnement naturel de la zone inondable. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier (protection végétale, enrochements libres).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo.

Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

- **Aménagements paysagers**

Les talus de remblais seront stabilisés et végétalisés par des espèces arbustives dont la taille préservera les échappées visuelles latérales et axiales. Les essences implantées en massif denses seront choisies dans le cortège floristique mixte du maquis et de la ripisylve.

Concernant la zone de délaissée de Muzille entre le tracé routier dévier et la R.N. actuelle, elle a fait l'objet d'un remodelage et d'un aménagement paysager de sa moitié Est. L'ancien tracé sera conservé dans sa moitié Ouest pour desservir les locaux. L'autre moitié sera remodelée pour éviter d'être transformé en dépotoir.

2. ACQUISITIONS FONCIERES

Des acquisitions foncières sont nécessaires pour la réalisation de cette opération :

- **Section Campo Rosso** : Le tracé du créneau de dépassement traverse une zone en friches (31 200 m²), boisée (12 400 m²) et constructible (6 000 m²). Cet aménagement nécessitera également l'acquisition d'une maison située en bordure Sud de la route du hameau.

- **Section Muzille** : Le tracé de la déviation se situe en partie sur une zone en friches (9 960 m²) et une zone boisée (1 815 m²).

3. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

3.1. SECTION CAMPO ROSSO

Voir Délibération CTC.

3.2. SECTION MUZILLE :

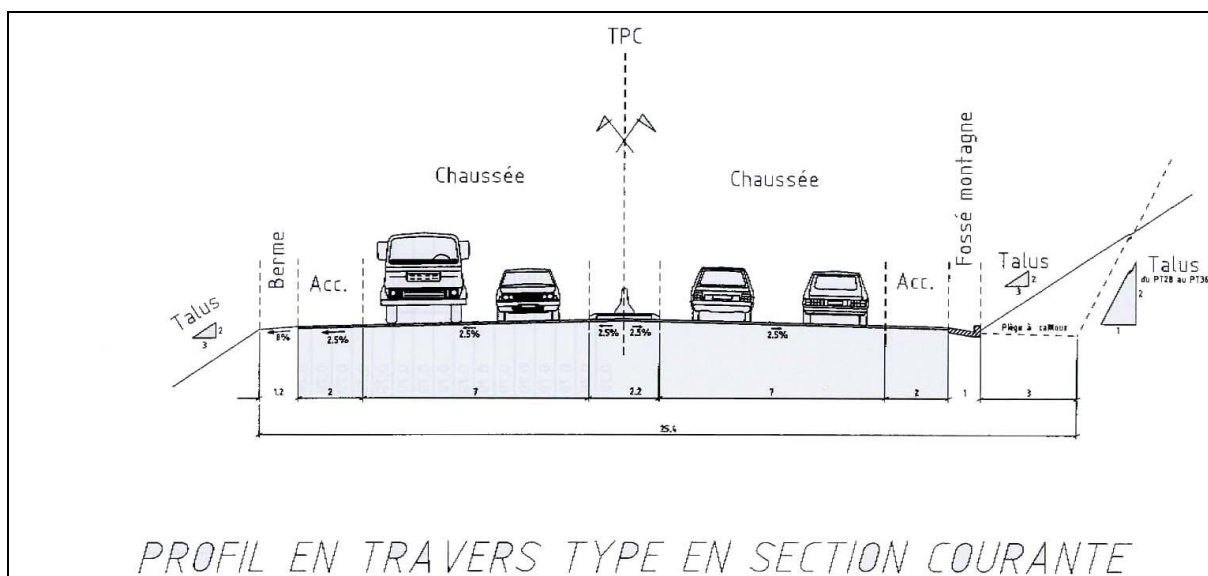
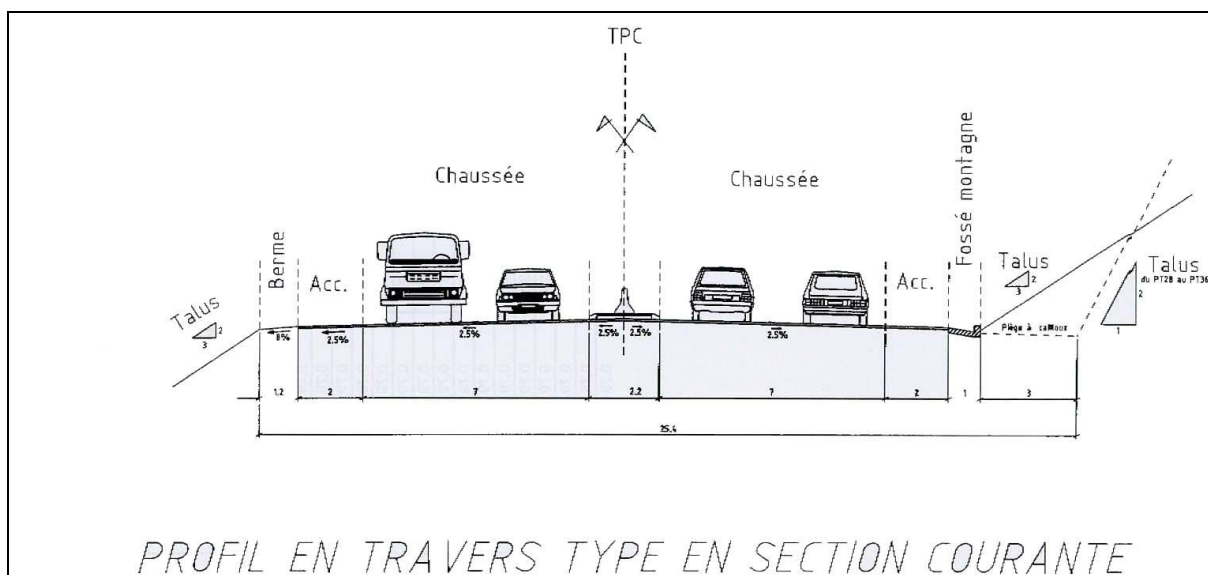
Voir Délibération CTC.

D. PLANS DU PROJET ET PROFILS EN TRAVERS TYPES DU CRENEAU DE CAMPO ROSSO ET DE LA DEVIATION DE MUZILLE

VUES EN PLAN DE CAMPU ROSSU

(Voir annexe)

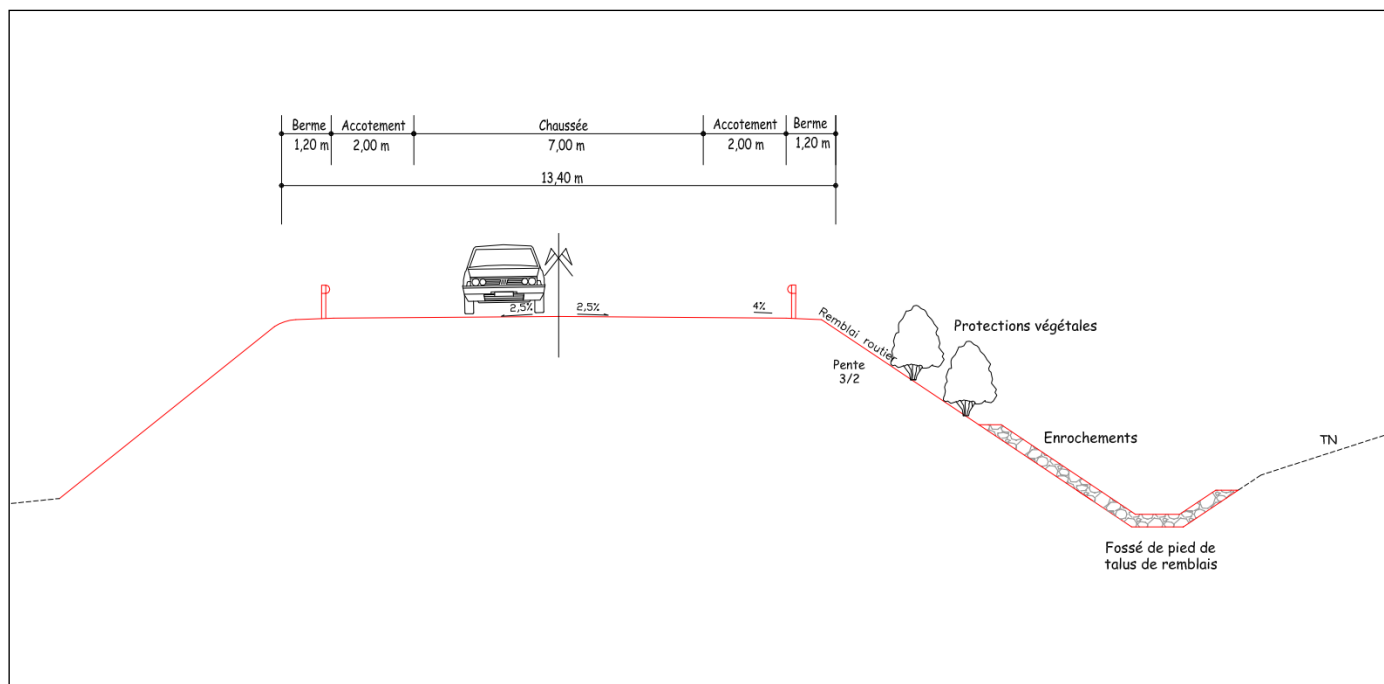
PROFILS EN TRAVERS TYPES DE CAMPO ROSSO



VUE EN PLAN DE MUZZILE

(Voir annexe)

PROFIL EN TRAVERS TYPE DE MUZZILE



E. ETUDE D'IMPACT

INTRODUCTION

Ce document est établi conformément à la loi n°76-629 du 10 Juillet 1976 et au décret d'application n°77-1141 du 12 Octobre 1977 modifié, pris pour application de celle-ci.

L'étude d'impact comprend les chapitres réglementaires suivants :

1. Le résumé non technique
2. L'analyse de l'état initial du site et de son environnement
3. L'analyse des effets du projet sur l'environnement
4. Le rappel des objectifs de l'aménagement
5. Les mesures de suppression, d'atténuation ou de compensation et l'estimation sommaire des dépenses
6. L'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air et la santé
7. Les méthodes d'évaluation des effets du projet sur l'environnement
8. La présentation de l'équipe d'étude,

1. RESUME NON TECHNIQUE

Le projet se situe sur la commune de Valle di Rostino en Haute Corse, sur la R.N.193.

Dans la zone d'étude entre Ponte Leccia et Ponte Novu, la R.N.193 est une route à deux voies bidirectionnelle, qui traverse une région montagneuse, impliquant des caractéristiques géométriques médiocres.

Sur la section de Campo Rosso, nous notons la présence :

- D'un restaurant situé en bordure de la R.N.193, à l'extrémité Sud de la zone d'étude,
- Du hameau de Campo Rosso à l'extrémité Nord de la section, constitué d'une dizaine d'habitations réparties le long de la route nationale.

L'aménagement de la section de Muzille concerne une habitation et son terrain attenant, situés en bordure de la R.N.193 et du Golo.

Des comptages sur la R.N.193 ont été effectués par les services de la Direction Départementale de l'Equipeement aux deux stations les plus proches de la zone d'étude pour l'année 2003. Pour la station de Barchetta (PR124+900), ils font état d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.) de 7 564 véh./jour dont 5,2% de poids lourds. Pour la station de Ponte Leccia (PR105+200), le TMJA est de 6 108 véh./jour dont 3,8% de poids lourds.

En matière d'accidentologie, le relevé des accidents pour la période 1998/2003 révèle :

- *Section Campo Rosso : (PR 108+800 – PR 110+500) : dix accidents corporels dont un blessé grave et vingt blessés légers.*
- *Section Muzille (PR 111+700 – PR 112+200) : cinq accidents corporels dont deux blessés graves et six blessés légers.*

La commune de Valle di Rostino n'est pas dotée de Plan d'Occupation des Sols.

LE PROJET

Les principaux objectifs poursuivis par la Collectivité Territoriale de Corse :

- Progression de la sécurité par un traitement des points accidentogènes sur les tronçons considérés,
- Amélioration des caractéristiques géométriques, en supprimant les rayons trop faibles (< 120 m) et constituant des points dangereux pour l'automobiliste,
- Suppression des accès riverains mal assurés et dangereux.

Le principal objectif consiste à réaliser un aménagement avec des caractéristiques homogènes sur l'ensemble de l'itinéraire afin d'assurer de meilleures conditions de circulation pour les usagers (sécurité et temps de parcours acceptable).

Le projet prévoit :

- **Un créneau de dépassement à 2 x 2 voies au lieu dit « Campo Rosso » sur environ 2,4 km**

Cet aménagement d'une longueur de 1 700 m, prévoit l'élargissement de la route actuelle par l'amont. Quelques courbes sont rectifiées afin d'en améliorer la géométrie. Les travaux consisteront en :

- La création de deux créneaux de dépassement (1 110 m dans le sens Corte-Bastia et 760 m dans le sens Bastia-Corte). La section de 2 x 2 voies ainsi créée, sera équipée d'une barrière de protection en béton (type DBA) afin d'éviter tout franchissement de la chaussée.
- La mise en place de deux carrefours avec îlots séparateurs et voie de tourne-à-gauche aux extrémités de l'aménagement (desserte du restaurant l'Espace et du hameau de Campo Rosso).
- La création de deux contre-allées pour desservir les habitations du hameau de Campo Rosso.
- La création d'une contre-allée sur le délaissé de la route au niveau du restaurant l'Espace afin d'en assurer la desserte.

Côté Sud l'élargissement de la route nécessitera la démolition d'une habitation.

Le profil en long du projet est identique à l'existant.

L'assainissement longitudinal prévoit un fossé trapézoïdal en pied de talus, côté Sud. Celui-ci collectera les eaux de talus et de versant, ainsi que les eaux de la route pour les rejeter dans les différents ouvrages de traversée. Il a été dimensionné pour une crue centennale Q100.

Ce fossé sera enherbé et lorsque la pente sera supérieure à 1,5%, le fond du fossé sera revêtu.

Un caniveau de crête de talus de déblai est également prévu dans la zone de glissement (du profil 61 au profil 81).

Dans la traversée du hameau de Campo Rosso (PT83 à PT114), une canalisation enterrée sera mise en place le long de la route, sous le caniveau béton de type montagne, sur une longueur de 640 m. Des regards à grille seront prévus tous les 30 m.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit le redimensionnement des ouvrages de traversée pour le débit centennal, et leur remplacement si nécessaire. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier (protection végétale).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo. Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

- **La déviation de Muzille sur 500 m**

Cette opération consiste à supprimer la « chicane de Muzille » (série de courbes dont le rayon est inférieur à 120 m), en rectifiant le tracé par la création d'une voie nouvelle composée d'un alignement droit et de courbes de raccordement à l'existant. Ce tracé d'une longueur de 530 m est proche de la route actuelle scindant en deux la parcelle qu'elle traverse. L'ensemble de l'aménagement est réalisé en remblai.

L'aménagement est accompagné de deux ouvrages d'équilibre (traversée de route) de manière à disposer de bonnes conditions d'écoulement des eaux et afin d'éviter la rétention d'eau dans la cuvette créée entre le délaissé de route et la nouvelle voie.

L'assainissement longitudinal est composé d'un fossé mis en place en pied de talus de remblai, côté sud. Il collectera les eaux provenant du bassin versant intercepté par le projet ainsi que les eaux ruisselant sur le talus routier.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit la réalisation de deux ouvrages de traversée sous le remblai routier afin de rétablir le fonctionnement naturel de la zone inondable. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier (protection végétale, enrochements).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo. Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

Dans le cadre de la réalisation de ces deux aménagements, un accompagnement paysager est programmé pour optimiser l'intégration du projet tout particulièrement au niveau des rectifications de courbes.

Il aura pour objectif de structurer et d'identifier l'infrastructure modifiée et de souligner sa lisibilité pour l'utilisateur et le riverain.

LES EFFETS ATTENDUS ET LES MESURES REDUCTRICES ET D'INTEGRATION DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Les principaux effets mis en évidence :

L'aménagement de l'itinéraire entre Ponte Leccia et Ponte Novu a comme objectifs d'assurer les conditions de sécurité des usagers et des riverains, tout en assurant une fluidité correcte le long de l'itinéraire.

Le projet du créneau de Campo Rosso limite l'intrusion négative dans le site puisque son emprise occupe dans sa quasi-totalité l'assise de la route actuelle. Il sécurise la traversée du hameau et le lieu dit Via Nova par la suppression des accès directs (réalisation d'une contre allée et d'un carrefour de retournement,...) et par la mise en place d'un éclairage public.

La réalisation de la déviation de Muzille améliore les caractéristiques géométriques et sécuritaires de ce tronçon en supprimant « la chicane de Muzille » (composée de quatre virages sur environ 500 m). De plus elle aura un impact positif sur l'environnement puisque le nouveau tracé éloigne la route de la seule habitation du secteur.

Ces aménagements nécessiteront la mise en œuvre de dispositions particulières (aménagement paysager, protection des talus de remblai par enrochements, ouvrages d'équilibre, protection des berges du Golo,...).

Les mesures réductrices et d'intégration du projet sont les suivantes :

- Gestion rigoureuse du chantier pour éviter les risques d'apports polluants dans le milieu naturel,
- Indemnisation de la propriété foncière,
- Rétablissement des réseaux interceptés,
- Aménagements paysagers (valorisation des découvertes visuelles, requalification paysagère des zones urbanisées, ...),
- Etablissement d'un diagnostic archéologique avant tous travaux.

L'Etude Hydraulique réalisée par SPI INFRA et l'Etude Paysagère réalisée par CAREX ENVIRONNEMENT seront présentées en annexes.



Traversée du hameau de Campo Rosso



Garage situé au début du hameau de Campo Rosso (en direction de Bastia)



Restaurant « L'Espace » et quelques habitations, situés au lieu dit Via Nova (Campo Rosso)



Habitation située en bordure de route nationale (Muzille)

2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL ET DE SON ENVIRONNEMENT

2.1. LE MILIEU NATUREL

2.1.1. Le milieu physique

➤ Le relief

La commune de Valle di Rostino appartient à la Corse Alpine. L'ensemble oriental est marqué par trois massifs : le massif de Tenda, le chaînon montagneux Nord-Sud du Cap Corse et le bassin du Nebbio. Ils se rejoignent au Sud pour former la Castagniccia, région massive entaillée par de nombreux torrents, en particulier des affluents du Golo.

La zone d'étude est caractérisée par des zones collinaires qui connaissent une morphologie très compartimentée due à la présence du cours d'eau le Golo qui découpe l'espace. Le Golo présente des berges abruptes avec une végétation dense, dominée principalement par des surfaces boisées.

L'ensemble de cette unité se développe à une altitude comprise entre 200 et 280 m.

➤ La géologie

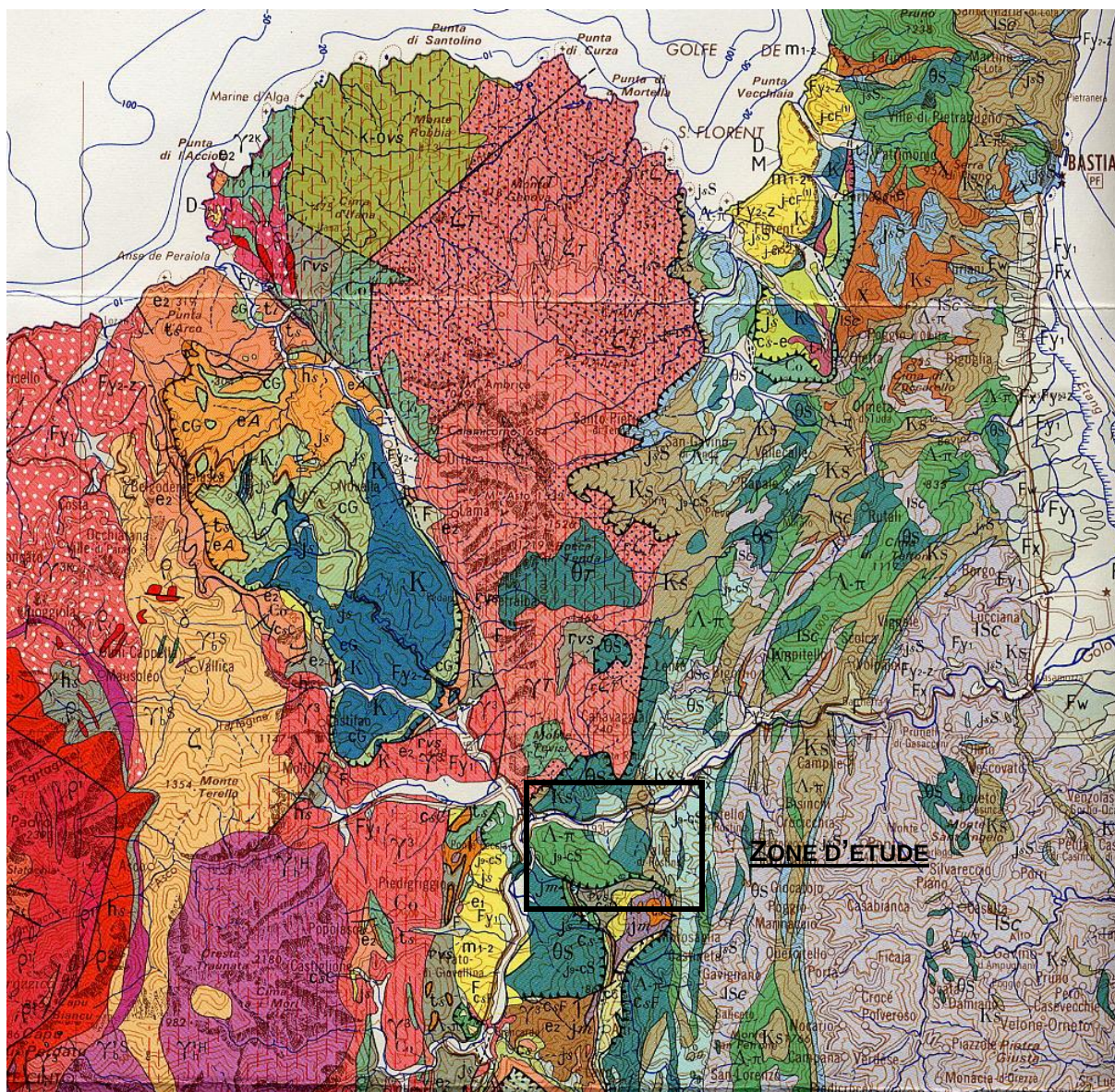
Le secteur de Campo Rosso est situé dans la moyenne vallée du Golo, en rive droite du fleuve.

Le tracé de la route actuelle se cale bien sur la géologie et met en évidence une succession de secteurs droits, constitués d'alluvions du Golo ou de ses affluents et de secteurs courbes, marqués par la présence de collines de schistes et de roches vertes (serpentinites, gabbros, basaltes) qui ont mieux résisté à l'érosion et forment localement des gorges.

On peut y décrire des talus de schistes feuilletés, à comportement de rocher hétérogène dans trois secteurs principaux. En face du restaurant « l'Espace » (côté Corte), dans la zone de Campo Rosso, à l'Ouest du petit hameau et dans le raccordement aux Gorges de Muzille (côté Bastia).

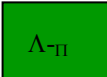
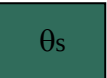
Dans les secteurs droits, dans la plaine, on peut décrire, sous un manteau de colluvions d'épaisseur métrique, des alluvions anciennes grossières du Golo, constituées de gros galets hétérométriques, emballés dans un liant sablo gréseux de cohésion variable, mais globalement meuble.

La carte géologique de la zone d'étude est présentée en page suivante.



LEGENDE

TERMES OPHIOLITQUES DES SCHISTES LUSTRES

	Serpentines, péridotites
	Gabbros
	Pillow – Lavas et prasinites

➤ Le climat

Par sa situation au cœur du golfe de Gênes, la Corse s'intègre naturellement dans la zone du climat méditerranéen aux affinités subtropicales ou tempérées suivant les régions.

La zone d'étude bénéficie d'un climat tempéré :

- Hivers doux et pluvieux,
- Etés chauds et secs,
- Pluviosité moyenne,
- Influence maritime permettant d'avoir peu de températures négatives.

La station la plus proche de la zone d'étude se situe à Ponte Leccia, en fonction depuis 1971. La méthode du Gradex a été utilisée pour la détermination du débit centennal (Voir étude hydraulique). L'ajustement d'une loi de Grumbel à la chronique des pluies maximales annuelles journalières donne les résultats suivants :

- Ordonnée à l'origine : 58 mm
- Gradex des pluies : 29,44 mm

➤ L'hydrologie

Le milieu aquatique est représenté par le Golo. Il s'agit d'un fleuve côtier. Il prend sa source sous le sommet Bocca di Guagnerola, près du Col de Vergio et se jette en mer au Sud de l'étang, à proximité de l'aéroport de Bastia-Poretta, sur la façade Est de la Corse.

C'est un cours d'eau encaissé dans la zone montagneuse, puis apparemment calme de la plaine jusqu'à l'embouchure.

Le bassin versant du Golo culmine à 2 710 m et s'étend sur 78 km avec une pente moyenne de 3,5%. Son bassin versant a une superficie de 1 036 km².

Le cours d'eau est jaugé à environ 10 km en aval de la zone d'étude, à la station Barchetta (926 km²). Les débits de crue ont été estimés à cette station dans le cadre de l'étude relative au risque d'inondation dans la vallée du Golo, réalisée pour la DDE de Haute Corse en Novembre 1998.

Les débits décennaux et centennaux sont estimés à :

Q10 (m3/s)	Q100 (m3/s)
810	2 100

Entre la zone d'étude et la station, le cours d'eau ne reçoit que des affluents mineurs : le bassin versant du Golo intercepté au droit de la zone d'étude est de 870 km².

Le nouveau système d'évaluation de la qualité des eaux « SEQ'EAU » permet d'exprimer pour le Golo, différents types d'altérations :

- Altération par les matières en suspension	Très bonne
- Altération par les matières organiques et oxydables	Bonne
- Altération par les matières azotées	Très bonne
- Altération par les nitrates	Bonne
- Altération par les micro-organismes	Mauvaise
- Altération par les métaux et les pesticides	Mauvaise
- Qualité hydrobiologique	Bonne

➤ Zones inondables

En Novembre 1998, le BCEOM a réalisé une étude hydraulique intitulée « Etude du risque inondation dans les vallées du Golo, de l'Asco et de la Tartagine » pour le compte de la DDE.

Dans le secteur de Campo Rosso, les zones sensibles se situent en rive droite du Golo, dans le méandre de Campo Rosso où sont implantées quelques habitations. Selon la carte d'aléas du BCEOM, l'aire d'étude est située en partie :

- en zone d'aléa fort (hauteur d'eau comprise entre 0,5 m et 1m) de l'extrémité Sud de la section jusqu'au restaurant l'Espace,
- en zone d'aléa très fort (hauteur d'eau > 1 m) sur une cinquantaine de mètres au Nord du restaurant.

La traversée du hameau de Campo Rosso est en dehors de la zone inondable.

Le secteur de Muzille est en zone d'aléa fort.

En ce qui concerne la zone d'étude (en aléa moyen et fort), les prescriptions communes extraites du règlement du PPRI sont les suivantes :

• En zone d'aléa fort

Les articles concernant ce secteur tendent à améliorer la sécurité des personnes, des constructions existantes, et prescrire des mesures pour rendre « acceptable » le risque encouru par les nouvelles constructions dont le développement reste sévèrement limité.

Les autorisations dans les Parties Non Actuellement Urbanisées sont les suivantes (extrait Article 3.1) :

1. Les bâtiments et les logements liés et nécessaires à l'exploitation agricole.
2. Les travaux d'infrastructure publique, à condition de ne pas rehausser de façon significative les lignes d'eau et de ne pas entraver l'écoulement des crues, ou modifier les périmètres exposés.

3. Les ouvrages et aménagements hydrauliques, ou de protection à condition de ne pas aggraver le risque d'inondation.
4. Les extractions de matériaux, à condition de ne pas aggraver le risque d'inondation.
5. Les constructions et installations à usage de gestion des cours d'eau et celles nécessaires à l'exploitation des captages d'eau potable et des réseaux divers.
6. Les aménagements de terrains de pleins airs, de sports et de loisirs, à condition de pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.
7. Les remblais seront strictement limités aux constructions et installations autorisées.

Les Parties Actuellement Urbanisées concernent les logements individuels et collectifs (Article 3.2)

Sont interdits tout ce qui n'est pas autorisé par les Articles 3.1 et 3.2

- **En zone d'aléa moyen**

Les articles concernant ce secteur tendent à améliorer la sécurité des personnes, des constructions existantes, et prescrire des mesures pour rendre « acceptable » le risque encouru par les nouvelles constructions.

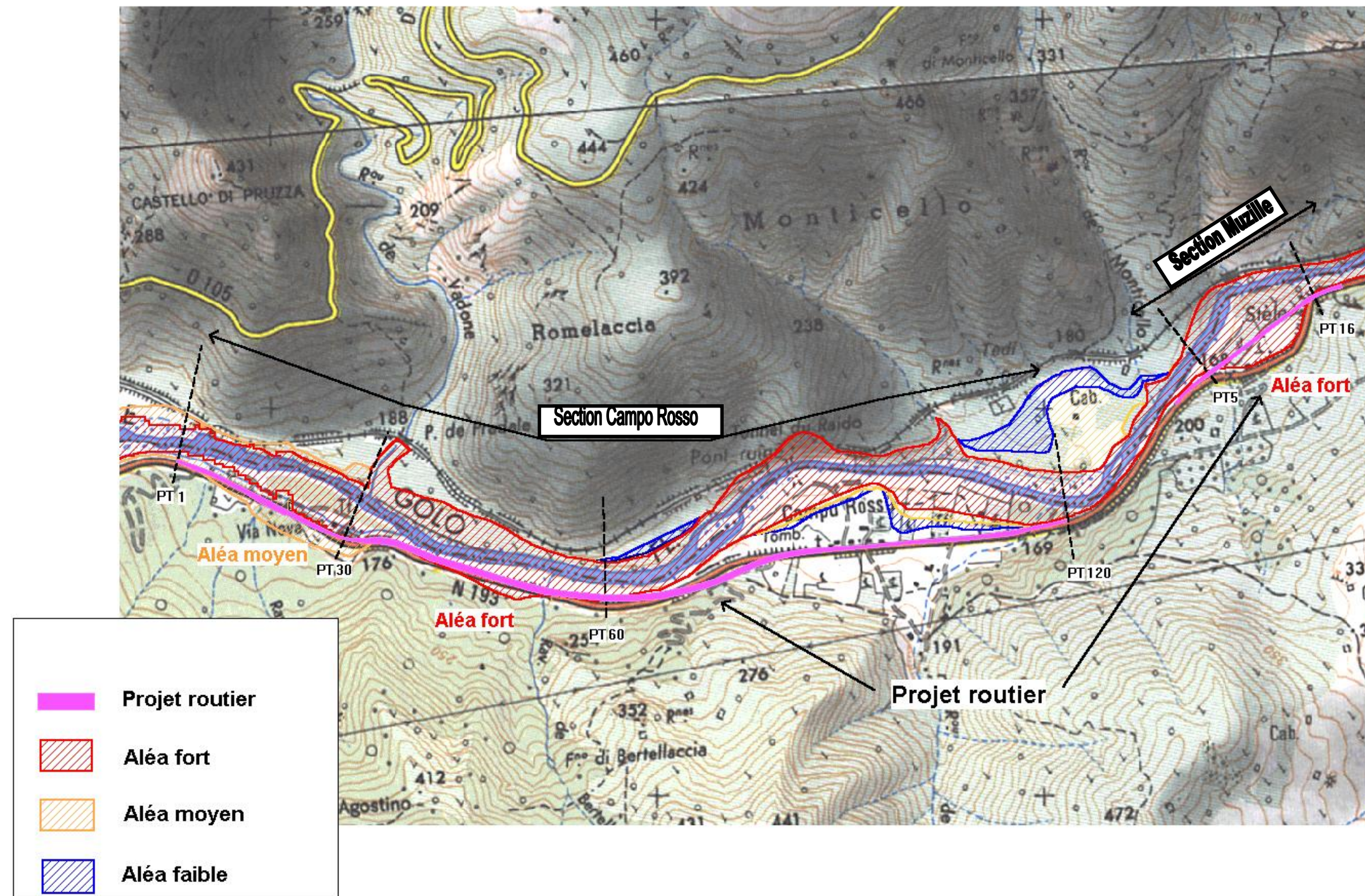
Les autorisations dans les Parties Non Actuellement Urbanisées sont les suivantes (Article 3.1) :

1. Les bâtiments et les logements directement liés et nécessaires à l'activité agricole.
2. L'aménagement ou l'extension limitée des terrains de campings et de caravanings.
3. Les aires de stationnement, à condition de ne pas rehausser de façon significative les lignes d'eau et de ne pas entraver l'écoulement des crues, ou de modifier les périmètres exposés.
4. Les extractions de matériaux, à condition de ne pas aggraver le risque d'inondation.
5. Les aménagements de terrains de plein air, de sports,..., à condition de ne pas aggraver les risques et de ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.
6. Les remblais sont strictement limités aux constructions et installations autorisées.

Les Parties Actuellement Urbanisées concernent les logements individuels et collectifs (Article 3.2).

Sont interdits tout ce qui n'est pas autorisé par les Articles 3.1 et 3.2

Zones inondables du Golo au droit du projet routier - Ech 1/10000
(source PPRI du Golo)



➤ Les usages de l'eau du Golo

En amont du secteur d'étude, à Ponte Leccia, le Golo est utilisé pour la pratique d'activité nautique tel que le canoë-kayak.

D'après le Schéma piscicole du Golo, la zone de Ponte Leccia présente un intérêt halieutique certain.

Deux zones de baignade ont été recensées :

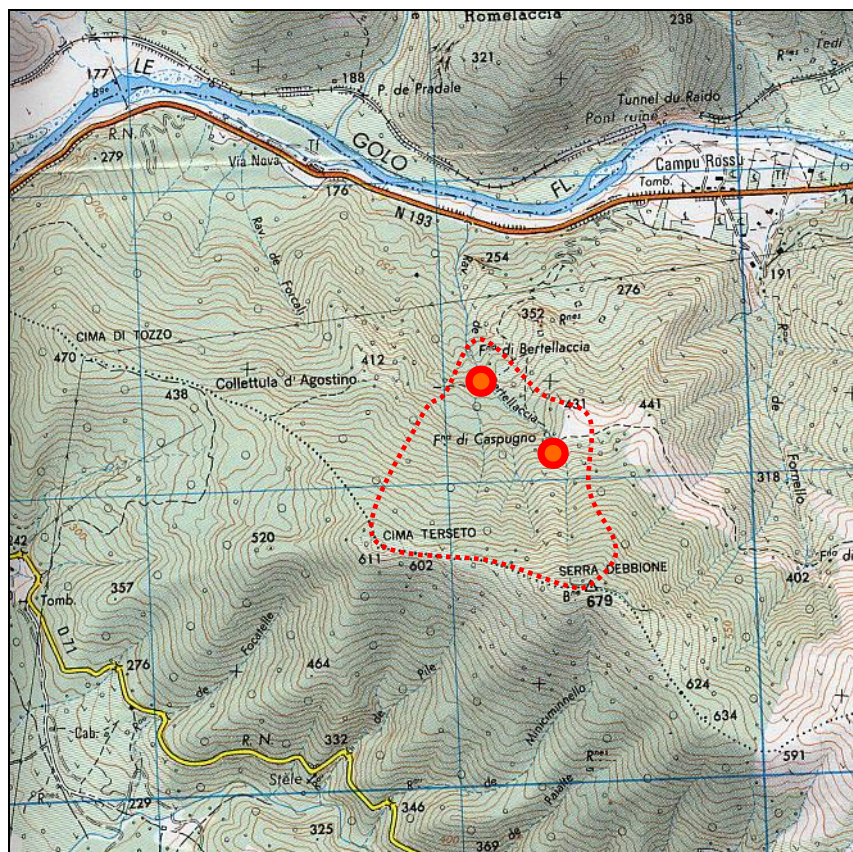
- A Ponte Leccia, à 2 km en amont du projet,
- A Ponte Novu, à 4 km en aval du projet.

Le seul prélèvement d'eau potable recensé est situé à Volpajola, à environ 15 km en aval du projet.

➤ L'hydrogéologie

Le secteur d'étude est concerné par les sources de Caspugno et Bertellaccia. A ce jour ces ressources ne sont pas toujours réglementairement autorisées pour un usage alimentaire. Elles sont situées en amont de la route, au niveau du ravin de Bertellaccia. Leur périmètre de protection éloigné est situé en dehors de la zone d'étude.

Localisation des captages et de leurs périmètres de protection éloignée



2.1.2. Le milieu biologique

Aucune ZNIEFF (Zone d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) ou ZICO (Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux) n'est signalée sur la zone d'étude.

La zone d'étude ne présente pas de patrimoine faunistique et floristique à caractère exceptionnel.

➤ La flore

Du début du projet jusqu'au déblais du virage situés à l'aval du restaurant « l'Espace » (profil 30), le paysage est marqué par des aménagements d'espaces verts de type urbain : Prunus Pissardi, Mûrier, Cyprès de l'Arizona, Noyer, Platane..., côtoyant le maquis (Ciste, Genêt, Lentisque, arbousier, Laurier tin, Myrte commune,...) et les friches sur les versants.



Restaurant « l'Espace » (sens Corté-Bastia)

Le tronçon situé entre le virage du restaurant « l'Espace » (profil 30) et la zone de glissement de terrain (profil 70) est constitué par des espaces majoritairement forestiers. A l'amont de la R.N.193 on distingue une chênaie assez dense (Chêne vert et Chêne liège) et à l'aval la ripisylve du Golo (Aulne glutineux, Aulne de Corse, Peuplier Noir, Peuplier Blanc, Saule blanc,...).



Ripisylve du Golo (Corté-Bastia)

La traversée du hameau de Campo Rosso est marquée par des jardins, pâturages et bosquets. La R.N. 193 est bordée de haies champêtres constituées de Figuier, Chêne vert, Frêne orme. Les haies situées au droit des jardins sont constituées d'essences plus ornementales tels que Pin, Cyprès de l'Arizona,...



Traversée du hameau de Campo Rosso (sens Corté-Bastia)

Dans la section de Muzille, la R.N.193 s'écarter du Golo et délimite ainsi une enclave de ripisylve associée à des pâturages ou anciennes cultures. Ce tronçon est marqué par les masses végétales denses de la ripisylve du Golo (Peuplier blanc) et du maquis qui occupe les versants.



Terrain situé entre le Golo et la route nationale (sens Corté-Bastia)

➤ La faune

Les travaux étant prévus sur la quasi-totalité de l'emprise actuelle de la R.N., la faune est quasiment inexistante.

Cependant la vallée du Golo sert de refuge à quelques espèces d'oiseaux (Bergeronnette, Bouscarde de Cetti, Mésange, Verdier, Chardonneret,...) et à des mammifères (rongeurs : Rat noir, Souris domestique, Mulot sylvestre, Musaraigne, Hérisson, Tortue d'Hermann, Lézard Tiliguerta, Couleuvre verte et jaune...), mais c'est surtout le maquis qui abrite une faune abondante (Sanglier, Renard, Belette, Couleuvre à collier, Lézard de Sicile, Milan Royal,...).

Au Nord de la zone d'étude (Ponte Leccia) la faune aquatique du Golo présente un intérêt halieutique certain, car il correspond à la zone de présence de truite, de 2, 3 ans et plus

Il existe une activité de chasse sur le secteur. Une Association de chasse communale « Amicale Rustinica » gère l'activité cynégétique de ce territoire. Les principales espèces évoluant sur le site sont le Sanglier, la Perdrix rouge, le Lièvre, les Turdidés et la Bécasse.

Aucune réserve de chasse officielle n'existe dans le secteur d'étude.

2.2. LE MILIEU HUMAIN

2.2.1. La population et le milieu bâti

➤ Les données de population

Concernant la commune de Valle di Rostino, le Recensement Général de la Population de 1999 fait apparaître les données INSEE suivantes :

Désignation	1982	1990	1999
VALLE DI ROSTINO	108	83	83

(Source : INSEE 1999)

Après une chute de la population de plus de 20 % entre 1982 et 1990, la commune de Valle di Rostino est relativement stable depuis 1990. Cette stabilité est due à un équilibre entre le taux de variation du solde migratoire et naturel.

Variation 90/99	Taux de variation annuel total	Taux de variation annuel dû au solde migratoire	Taux de variation annuel dû au solde naturel
VALLE DI ROSTINO	0,00	+ 2,81%	+ -2,81%

(Source : INSEE 1999)

➤ Le milieu bâti

Section de Campo Rosso

Cette section est représentée par :

- le hameau de Campo Rosso situé à l'extrémité Nord de l'aménagement, qui se caractérise par une zone d'habitat diffus (une dizaine de maison). Le bâti se répartit de part et d'autre de la route nationale.

Ce tronçon ne possède aucun caractère urbain (absence de passage piéton, de trottoirs,...).

- le restaurant « l'Espace » situé en bordure de la R.N. à l'extrémité Sud de la zone d'étude.

Section de Muzille

L'aménagement de la section concerne une habitation et son terrain attenant situés en bordure de la R.N.193 et du Golo.

2.2.2. Les activités économiques et les équipements

➤ Les activités économiques

Les activités locales de la commune sont :

L'agriculture

Si le tourisme est aujourd'hui l'activité principale de la Corse, l'agriculture occupe toujours une place importante dans l'économie de l'île.

Dans la commune de Valle di Rostino, on distingue essentiellement une agriculture tournée vers l'élevage.

Commune	Exploitation	SAU (ha)	Superficie fourragère (ha)	Agrumes (ha)	Vigne (ha)	Bovins
Valle di Rostino	100	301	301	0	0	194

(Source :INSEE/RGA2000)

SAU : Surface Agricole Utilisée

Les commerces et services

Le restaurant « l'Espace » et un garage sont les seules activités de la zone d'étude, situées aux abords de la R.N.193 à Campo Rosso.

Le tourisme

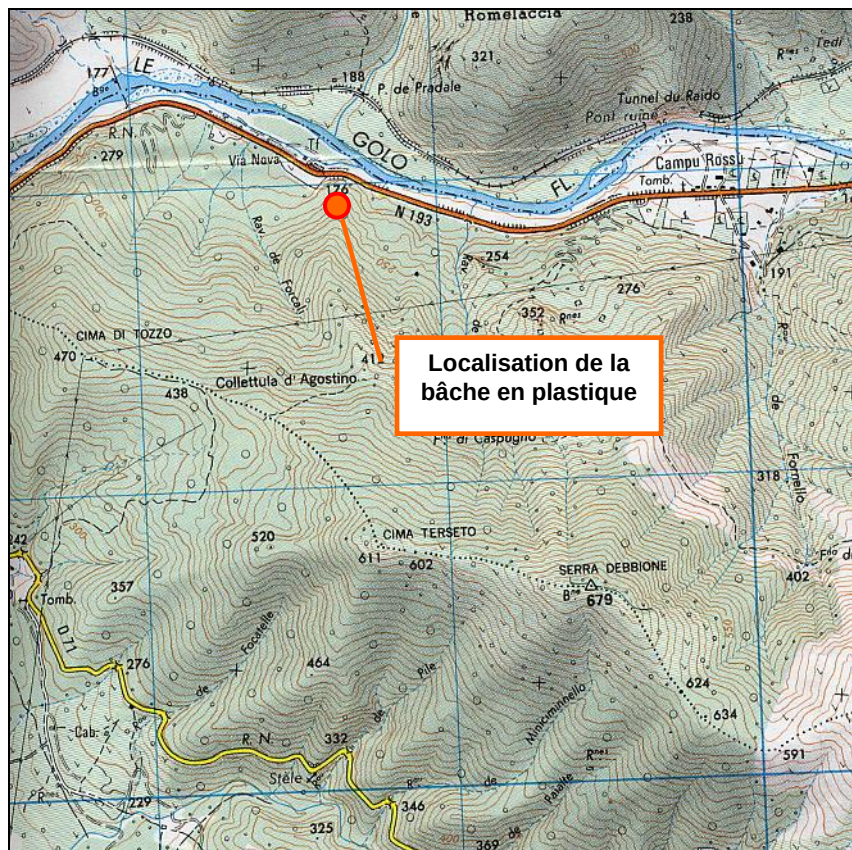
La zone d'étude ne possède aucun établissement touristique

➤ Les équipements et les réseaux

Les équipements

On recense une bâche en plastique pour l'alimentation en eau potable du hameau de Via Nova, situé en crête. A côté, on trouve une bâche béton, actuellement hors service.

Une micro-centrale est située à proximité immédiate du projet (après le restaurant l'Espace, vers Ponte Leccia). Cette zone est soumise à des lâchers d'eau par EDF.



Vue de la bâche béton, hors service

Les réseaux

Sur la zone d'étude, on retrouve généralement en bordure de voie les réseaux d'EDF, de France Télécom.

On recense également une ligne EDF moyenne tension enterrée le long de la R.N., côté aval.

2.2.3. La qualité et le cadre de vie

➤ Le patrimoine culturel

Aucun monument protégé ou site classé n'a été signalé sur la zone d'étude.

➤ La voirie et la desserte locale

La zone d'étude est concernée par la route nationale 193, route Est-Ouest relativement sinueuse, reliant les villages de montagne à la mer. On recense une dizaine d'accès privatifs (hameau de Campo Rosso et lieu dit Via Nova). La R.N. ne comporte pas d'aménagement particulier (carrefour, contre-allée,...).

➤ Les trafics et les accidents

Les trafics

Des comptages sur la R.N.193 ont été effectués par les services de la Direction Départementale de l'Équipement aux deux stations les plus proches de la zone d'étude :

- Station Barchetta (PR124+900)

Les comptages font état d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.) de 7 564 véh./jour dont 5,2% de poids lourds, pour l'année 2003. Pour l'année 2002, le TMJA est de 7 379 véh./jour dont 5,0% de poids lourds. Pour l'année 2003, le TMJA se décompose ainsi :

Année 2003	Moyenne Journalière Mensuelle (MJM)	% poids lourds	Moyenne Journalière Annuelle (MJA)
Janvier	5 842 véh	5,3%	7 564 véh/jour dont 5,2% de poids lourds
Février	5 884 véh	5,3%	
Mars	6 457 véh	5,2%	
Avril	7 481 véh	5,5%	
Mai	7 633 véh	5,7%	
Juin	8 428 véh	5,8%	
Juillet	9 807 véh	5,4%	
Août	10 662 véh	4,0%	
Septembre	8 420 véh	5,5%	
Octobre	7 366 véh	5,3%	
Novembre	6 520 véh	4,6%	
Décembre	6 123 véh	4,6%	

On note une pointe de 10 662 véh./jour pour le mois d'Août et une chute du trafic à 5 842 véh./jour pour le mois de Janvier.

- *Station Ponte Leccia (PR124+900)*

Les comptages font état d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.) de 6 108 véh./jour dont 3,8% de poids lourds, pour l'année 2003. Pour l'année 2002, le TMJA est de 5 796 véh./jour dont 3,6% de poids lourds. Pour l'année 2003, le TMJA se décompose ainsi :

Année 2003	Moyenne Journalière Mensuelle (MJM)	% poids lourds	Moyenne Journalière Annuelle (MJA)
Janvier	4 448véh	3,7%	6 108 véh./jour dont 3,8% de poids lourds
Février	4 545véh	3,6%	
Mars	5 124 véh	4,0%	
Avril	5 903 véh	4,2%	
Mai	6 159véh	4,3%	
Juin	6 864 véh	4,2%	
Juillet	7 999 véh	3,7%	
Août	9 009 véh	2,7%	
Septembre	7 134 véh	4,2%	
Octobre	5 953 véh	4,1%	
Novembre	5 215 véh	3,5%	
Décembre	4 816 véh	3,6%	

On note une pointe de 9 009 véh./jour pour le mois d'Août et une chute du trafic à 4 448 véh./jour pour le mois de Janvier.

Les accidents

En matière d'accidentologie, le relevé des accidents pour la période 1998/2003 révèle :

- *Section Campo Rosso : (PR 108+800 – PR 110+500)* : dix accidents corporels dont un blessé grave et vingt blessés légers.

Huit accidents ont eu lieu le jour et deux la nuit dont quatre lors d'une manœuvre de dépassement et cinq en sortie de route (avec obstacle fixe).

Ces accidents ont été recensés :

- Dans l'alignement du hameau de Campo Rosso (en agglomération),
- Entre la zone de glissement de terrain et le restaurant « L'Espace ».

- *Section Muzille (PR 111+700 – PR 112+200)* : cinq accidents corporels dont deux blessés graves et six blessés légers.

Les cinq accidents ont eu lieu de jour dont deux lors d'une manœuvre de dépassement et deux en sortie de route (avec obstacle fixe).

Ces accidents se situent entre les virages de la chicane de Muzzile.

➤ **Les contraintes réglementaires**

Le Plan d'Occupation des Sols/Plan Local d'Urbanisme

La commune de Valle di Rostino n'est pas dotée de POS/PLU. Elle est soumise au RNU(Règlement National d'Urbanisme).

Les autres réglementations

En Novembre 1998, le BCEOM a réalisé une étude hydraulique intitulée « Etude du risque inondation dans les vallées du Golo, de l'Asco et de la Tartagine » pour le compte de la Direction Départementale de l'Equipement. Cette étude permet d'appréhender les risques dans les secteurs concernés.

➤ **L'ambiance sonore**

Le bruit – rappels et définition

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère, il est caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et par son niveau exprimé en décibel (A).

La gêne vis à vis du bruit est affaire d'individu, de situation, de durée : toutefois, on admet généralement qu'il y a gêne, lorsque le bruit perturbe les activités habituelles (conversation/écoute TV/repos).

Les niveaux de bruit sont régis par une arithmétique particulière (logarithme) qui fait qu'un doublement du trafic, par exemple, se traduit par une majoration du niveau de bruit de 6 dB(A). De la même manière, une division par deux du trafic entraîne une diminution de bruit de 3dB(A).

Pour se protéger du bruit de la circulation automobile, le principe général consiste à éloigner la route des habitations ou à la masquer par des écrans ou des buttes de terre : le cas échéant, la mise en place de fenêtres acoustiques est aussi une solution très efficace fenêtre fermée bien évidemment.

ECHELLE DES BRUITS DANS L'ENVIRONNEMENT EXTERIEUR DES HABITATIONS

ORIGINE DU BRUIT	DB(A)	IMPRESSION SUBJECTIVE
Bordure périphérique de Paris (200 000 véh/j)	80	Insupportable
Proximité immédiate (2 m) d'une autoroute	75	Très gênant – discussion très difficile
Niveau de bruit en ville	65	Très bruyant
Niveau de bruit derrière un écran	60	Bruyant
200 m route nationale/niveau réglementaire la nuit	55	Relativement calme
300 m route nationale/rue piétonne	50	Calme, bruit de fond d'origine mécanique
Campagne le jour sans vent/cour fermée	40	Ambiance très calme
Campagne la nuit sans vent/chambre calme	30	Ambiance très calme
Montagne enneigée/studio enregistrement	15	Silence

La réglementation en vigueur

La réglementation en vigueur est régie par les textes suivants :

- La Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit ;
- Le décret d'application n°95-22 du 09 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,
- L'arrêté du 28 juin 1996 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans le secteur affectés par le bruit.

Elle précise les niveaux sonores à respecter suivants :

Si le L_{aeq} initial ≤ 60 dB(A)	L_{aeq} futur ≤ 60 dB(A)
Si $60 < L_{aeq}$ initial < 65 dB(A)	L_{aeq} futur $\leq L_{aeq}$ initial
Si L_{aeq} initial > 65 dB(A)	L_{aeq} futur ≤ 65 dB(A)

Au regard du décret 95-22 du 09 janvier 1995 et de l'article 2 de l'arrêté du 05 mai 1995, le niveau sonore résultant de la modification devra respecter pour les périodes diurnes (L_{aeq} 6h-22h) et nocturnes (L_{aeq} 22h-6h), les valeurs suivantes :

Usage et Nature des Locaux	$L_{eq}(6h-22h)$	$L_{eq}(22h-6h)$
Etablissement de santé, de soins et d'action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et salles réservées au séjour des malades	57 dB(A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignement	60 dB(A)	
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	

L'ambiance évaluée aux abords de la R.N.193, état actuel

Une évaluation du niveau de bruit le long de la traversée état actuel a été effectuée à partir d'un logiciel d'application du Guide du Bruit des Transports Terrestres. Nous avons retenu pour cette évaluation un Trafic Moyen Journalier Annuel de 6 108 véh/j (station Ponte Leccia) et un taux de poids lourds de 3,8% (données CDES 2003).

- **Section Campo Rosso**

Au niveau du restaurant « L'Espace »

A l'état actuel, l'évaluation acoustique fait apparaître un niveau sonore de 67 dB(A) pour un point de mesure situé à 18 m de la chaussée (en façade de terrasse du restaurant) et à une hauteur de 2 m.

Une évaluation du niveau sonore a été effectuée au niveau de l'angle du restaurant, point le plus défavorable (le plus proche de la route). Elle fait apparaître un niveau sonore de 71 dB(A).

Au niveau du hameau de Campo Rosso

A l'état actuel, l'évaluation acoustique fait apparaître un niveau sonore de 73 dB(A) pour un point de mesure situé à 5 m de la chaussée (en façade d'habitations) et à une hauteur de 2 m.

- **Section Muzille**

Au niveau de l'habitation

A l'état actuel, l'évaluation acoustique fait apparaître un niveau sonore de 70 dB(A) pour un point de mesure situé à 9 m de la chaussée (en façade d'habitation) et à une hauteur de 2 m.

2.3. LE PAYSAGE

Au niveau de la zone d'étude, la R.N.193 située au fond de la vallée du Golo, traverse un paysage de moyenne montagne qui est constitué de schistes lustrés aux formes arrondies, et localement hérissé de crêtes rocheuses.

➤ Composantes spatiales

Les versants aux pentes soutenues et aux formes arrondies, presque uniformément couverts de maquis et de quelques massifs boisés épargnés par les incendies. La végétation est dominée par les cistes, les genêts, les lentisques qui donnent son caractère typique au maquis. D'anciennes cultures en terrasses abandonnées sont encore visibles par les stries horizontales qu'elles constituent.

Le fond de vallée marqué par la présence du Golo et de sa ripisylve, c'est là que se concentre la majorité des infrastructures : la R.N. 193 en rive droite, la voie ferrée en rive gauche et les habitations le long de la route nationale.

➤ Structure paysagère

La section de la R.N.193 présente 5 séquences successives entre les P.R.108+800 et 112+200. La structure générale de la section est marquée par la linéarité (orientée Est-Ouest) de la vallée du Golo et des infrastructures associées : R.N.193, voie ferrée, canal,...

Séquence 1

Du début du projet jusqu'au déblais du virage situés à l'aval du restaurant l'Escale, la R.N.193 traverse en ligne droite un secteur où l'occupation humaine se matérialise sur la rive droite du Golo par la présence d'un canal, d'une petite centrale hydroélectrique et surtout par les bâtiments liés au restaurant l'Escale et ses annexes. Ce tronçon présente une identité paysagère hétéroclite sans unité où les aménagements d'espace verts côtoient le maquis et les friches.

Séquence 2

Du restaurant l'Espace jusqu'à la zone de glissement, le tronçon se déroule dans des espaces à ambiance majoritairement forestière. La zone de glissement laisse apparaître des déblais rocheux et de tout venant un peu chaotique.

Séquence 3

La section située entre la zone de glissement et l'entrée du hameau de Campo Rosso, correspond à un élargissement de la vallée mis à profit pour l'implantation du village. Le bâti est installé majoritairement en bordure de la route nationale. Des jardins, pâturages et bosquets complètent l'occupation du sol au niveau de la terrasse alluviale. La R.N.193 est bordée de haies champêtres.

Séquence 4

Cette séquence intermédiaire située entre Campo Rosso et Muzille, est marquée par le caractère forestier des versants et l'étroitesse de la ripisylve.

Séquence 5

Cette séquence située au lieu-dit Muzille s'écarte du Golo. Ce tronçon est marqué par la juxtaposition d'éléments minéraux : affleurement rocheux, murs de soutènement de la voie ferrée qui côtoient les masses végétales denses de la ripisylve et du maquis qui occupe les versants.

Dans le cadre de la réalisation de l'aménagement du créneau de dépassement de Campo Rosso et de la déviation de Muzille, un accompagnement paysager est programmé pour optimiser l'intégration du projet tout particulièrement au niveau des rectifications de courbes.

Il aura pour objectif de structurer et d'identifier l'infrastructure modifiée et de souligner sa lisibilité pour l'utilisateur et le riverain.

Un plan d'occupation des sols est présenté en page suivante.

STRUCTURE PAYSAGERE ET OCCUPATION DU SOL

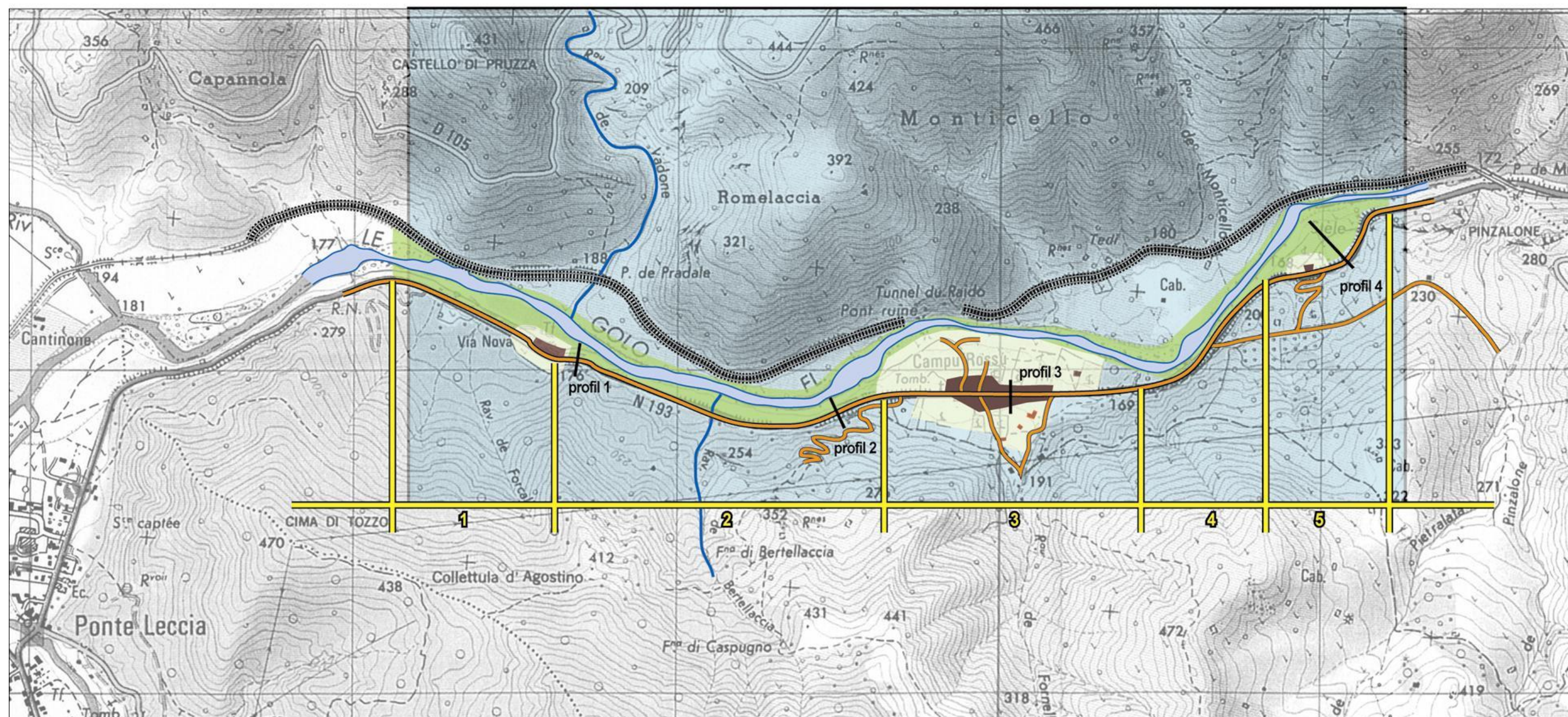


Echelle : 1 / 12 500

Communauté Territoriale de Corse

Créneau de Campo Rosso - RN 193
Dossier élaboré par le bureau d'études : Carex Environnement

03088



LEGENDE



3. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

3.1. CARACTERISTIQUES DU PROJET

3.1.1. Evolution des surfaces imperméabilisées

La surface imperméabilisée passe de 1,5 hectares à 4,3 hectares sur Campo Rosso et de 0,43 hectare à 0,54 hectare sur Muzille.

3.1.2. Evolution de la circulation routière

La circulation est évaluée à 6 108 véhicules par jour en 2003, dont 3,8 % de poids lourds (station de Ponte Leccia, PR105+200).

Le projet, de par sa nature et son extension géographique limitée, n'est pas de nature à accroître sensiblement la circulation des véhicules sur la RN193.

3.2. LES EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL

3.2.1. Les effets sur les milieux récepteurs

➤ Incidences du projet sur les écoulements

Section Campo Rosso

D'après l'étude hydraulique, le projet routier empiète par endroits de plus de 15 m sur le lit majeur du Golo. Sur le reste du tracé, le projet routier n'empiète pas de manière significative sur le lit majeur du Golo. Une comparaison entre la ligne d'eau et les vitesses d'eau au droit du projet a montré qu'il n'y avait pas de variation significative entre l'état actuel et après aménagement.

De plus les crues du Golo sont susceptibles d'affecter la stabilité de la route. L'étude hydraulique prévoit donc des protections sur le talus (enrochements libres, enherbement des talus,...).

Section Muzille

Le nouveau tracé routier se situe en remblai dans la zone inondable du Golo. Le remblai routier est hors d'eau sur l'ensemble du secteur pour la crue décennale. Pour la crue centennale, la hauteur au pied du remblai est d'environ 3 à 4 m. Une comparaison entre la ligne d'eau et les vitesses d'eau au droit du projet entre l'état actuel et après aménagement a montré que le projet routier n'induit pas de variation significative de la ligne d'eau (inférieur de 10 cm). Les vitesses d'eau en lit mineur restent pratiquement identiques.

L'étude hydraulique affirme que le risque d'érosion est faible sur une grande partie du projet routier. Les seuls secteurs à risque sont situés au niveau des raccordements à la route existante. En effet à cet endroit la route se rapproche du lit mineur du Golo et les vitesses sont plus élevées. L'étude hydraulique prévoit donc des protections sur le talus (enrochements libres, enherbement des talus,...).

➤ Incidences du projet sur la qualité des eaux

La pollution des eaux provient des déversements, rejets et écoulements, et plus généralement de toute action susceptible de modifier les caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques des eaux.

Les différentes formes de pollution susceptibles d'être engendrées par le projet sont :

- La pollution en phase travaux,
- La pollution saisonnière en phase d'exploitation,
- La pollution chronique en phase d'exploitation,
- La pollution accidentelle en phase d'exploitation.

a. Pollution en phase travaux

Pendant la réalisation des travaux, deux types d'événements doivent généralement être pris en compte :

- Le déversement accidentel de produits polluants, lors d'incidents de chantier, ou au cours des opérations d'entretien des engins,
- Le lessivage des terrains dénudés, susceptibles d'entraîner de grandes quantités de matières en suspension (M.E.S) dans les cours d'eau.

La pollution de nature chimique

Celle-ci peut provenir d'un incident de chantier notamment au cours du ravitaillement des engins ou de leur entretien. La lutte contre une telle pollution s'avère toujours difficile, et les produits déversés, généralement chargés en hydrocarbures (gasoil, huile de graissage), peuvent présenter des effets néfastes, du fait de la migration de ces substances dans le sous-sol. Toutefois, une bonne organisation du chantier permet de réduire l'éventualité de tels accidents.

Par ailleurs, la mise en place de l'enrobé de la chaussée peut conduire à la libération de substances organiques qui sont susceptibles, selon les produits utilisés, d'être également polluantes.

La pollution par les matières en suspension

Elles ont pour origines les particules de terrain entraînées par le ruissellement des eaux de pluie. Elles sont apportées principalement par les opérations de terrassement (apport en M.E.S) et la circulation des engins (poussières). Elles peuvent provoquer une pollution de type « mécanique » sur les écosystèmes aquatiques lorsque ceux-ci existent (colmatage des frayères, inhibition de la fonction de nutrition des espèces, réduction de la photosynthèse).

Les opérations de terrassements devront être particulièrement surveillées afin d'en limiter l'incidence sur le milieu naturel.

La pollution accidentelle

Celle-ci peut provenir de l'accident d'un engin de chantier transportant des matières dangereuses. Les conséquences peuvent être plus ou moins graves suivant les produits déversés, il est donc nécessaires de prendre en compte ce risque.

b. La pollution saisonnière en phase d'exploitation

Elle correspond essentiellement à l'utilisation de deux types de produits : les fondants de déverglçage (en hiver) et les produits phytosanitaires (surtout au printemps).

Les fondants de déverglçage sont utilisés dans le secteur de Muzille : zone encaissée et située à proximité immédiate du Golo.

Le risque de pollution par les produits phytosanitaires d'entretien est également présent. Ce sont essentiellement des herbicides, utilisés pour réduire la croissance des plantes, dans certaines zones particulières très limitées (sous les glissières, sous les panneaux), comme des zones où le fauchage est impossible.

De tels produits sont peu mobiles dans le sol (herbicide racinaire) ou rémanent (herbicide systématique). Ainsi les incidences du projet apparaissent négligeables pour ce qui concerne la pollution saisonnière.

c. La pollution chronique en phase d'exploitation

La pollution chronique est provoquée par la circulation des véhicules (émissions de substances gazeuses, usure de la chaussée et des pneumatiques) et l'entretien du réseau viaire. Elle correspond principalement à un apport en M.E.S., D.C.O. (demande chimique en oxygène), hydrocarbures et métaux lourds (plomb Pb, zinc Zn, cuivre Cu, cadmium Cd). Ces éléments sont lessivés par les eaux des précipitations et entraînés vers les milieux aquatiques récepteurs.

La pollution chronique a généralement peu d'effet sur la qualité de la nappe phréatique. En effet, les éléments solides en suspension dans l'eau auxquels sont fixés la plupart des métaux lourds et des hydrocarbures, sont facilement retenus dans les couches superficielles du sol.

1) Présentation des types de polluants

Les calculs des taux de polluants seront effectués pour :

- La pollution de nature physique et plus particulièrement mécanique (M.E.S.),
- La pollution de nature chimique à dominante minérale (métaux lourds et hydrocarbures),
- La pollution de nature chimique à dominante organique.

- ***La pollution mécanique***

Il s'agit des particules fines, notamment les argiles, en suspension dans les eaux agitées. Elles décantent à des vitesses variables selon leur taille, lorsque l'agitation cesse. A noter que, pour les métaux comme les hydrocarbures, l'essentiel de la charge polluante chronique est véhiculé sous forme de matières en suspension.

- ***La pollution de nature chimique à dominante minérale***

Les métaux lourds

Certains ions métalliques (plomb, cadmium, zinc) sont toxiques pour les organismes vivants, à partir d'une concentration qui varie selon les éléments et pour chaque organisme.

Le plomb constitue l'un des principaux apports polluants des routes et l'un des éléments les plus nocifs. Il est libéré par la combustion des carburants (type »super «), à noter que les apports se trouvent réduits depuis l'adoption du « sans-plomb ». Pour une route de 1 ha de chaussée et connaissant un trafic réduit de 10 000 véh/j, on peut estimer à 0,9 à 1,1 kg/an.

Les hydrocarbures

Il s'agit des produits de toute nature (huiles, essences) résidus du fonctionnement des véhicules. Les hydrocarbures présentent un double caractère polluant, de par leur caractère hydrophobe d'une part (ils s'étalent à la surface des eaux où ils bloquent les échanges gazeux) de par leur toxicité pour les organismes vivants d'autre part.

- ***La pollution de nature chimique à dominante organique***

Les apports d'éléments organiques entraînent une consommation d'oxygène par les micro-organismes qui dégradent ces composés. Une trop forte consommation d'oxygène est néfaste aux organismes vivants, en bloquant leur respiration.

On exprime la pollution organique grâce à deux indices :

La D.C.O. ou Demande Chimique en Oxygène : elle permet d'évaluer la quantité de matière organique en suspension dans l'eau,

La D.B.O.₅ ou Demande Biochimique en Oxygène en 5 jours : elle rend compte de la quantité d'oxygène nécessaire à la dégradation de la matière organique par les micro-organismes présents dans l'eau, en 5 jours d'incubation à l'obscurité.

2) Calcul des taux de polluants

Les charges en pollution déposées sur la route peuvent être évaluées en appliquant les valeurs de charge polluante par hectare imperméabilisé établies par le SETRA dans son document l'Eau et la Route élaboré en 1993 et actualisées par le CETE en 2002 :

Paramètre de pollution :	Charge de pollution pour 10 000 véhicules/jour	
DBO5 :	33	kg/ha
DCO :	400	kg/ha
MEST :	1200	kg/ha
Hydrocarbures (HC) :	10	kg/ha
Plomb (Pb) :	0.2	kg/ha
Zinc (Zn) :	2.5	kg/ha

En appliquant cette méthode d'évaluation, les charges polluantes déposées seront ainsi les suivantes :

- **Sur Campo Rosso**

Charges déposées en kg/an		
	Avant projet (S = 1,47 ha)	Après projet (S = 4,3 ha)
DBO5	29.6	86.7
DCO	359.2	1050.6
MEST	1077.5	3151.7
HC	9.0	26.3
Pb	0.2	0.5
Zn	2.2	6.6

Sur Campo Rosso, il est fort probable que cette méthode de calcul surévalue les valeurs de charge polluante « après projet » car à trafic constant, l'aménagement du créneau de dépassement n'est pas susceptible de générer plus de pollution que la route dans son état actuel, même si la surface imperméabilisée augmente.

- **Sur Muzille**

Charges déposées en kg/an		
	Avant projet (S = 0,43 ha)	Après projet (S = 0,54 ha)
DBO5	9.5	10.9
DCO	114.8	131.9
MEST	344.5	395.8
HC	2.9	3.3
Pb	0.1	0.1
Zn	0.7	0.8

Les valeurs de charges polluantes évoluent très faiblement.

d. La pollution accidentelle en phase d'exploitation

Ce type de pollution est consécutif à un accident au cours duquel sont déversées des matières dangereuses. Ces déversements peuvent avoir des conséquences plus ou moins graves en fonction des paramètres suivants :

- La saison,
- Les conditions météorologiques, en particulier la présence et l'intensité de pluies qui vont accroître la vitesse d'écoulement du produit vers l'exutoire,
- La nature du produit polluant notamment son éventuelle hydrophilie,
- La sensibilité de la ressource en eau,
- La rapidité d'intervention.

La RN 193 est un axe peu fréquenté, avec un faible pourcentage de poids lourds. Le risque d'accident est donc faible.

3.2.2. Evaluation des protections à mettre en oeuvre

➤ Vis à vis de la pollution chronique

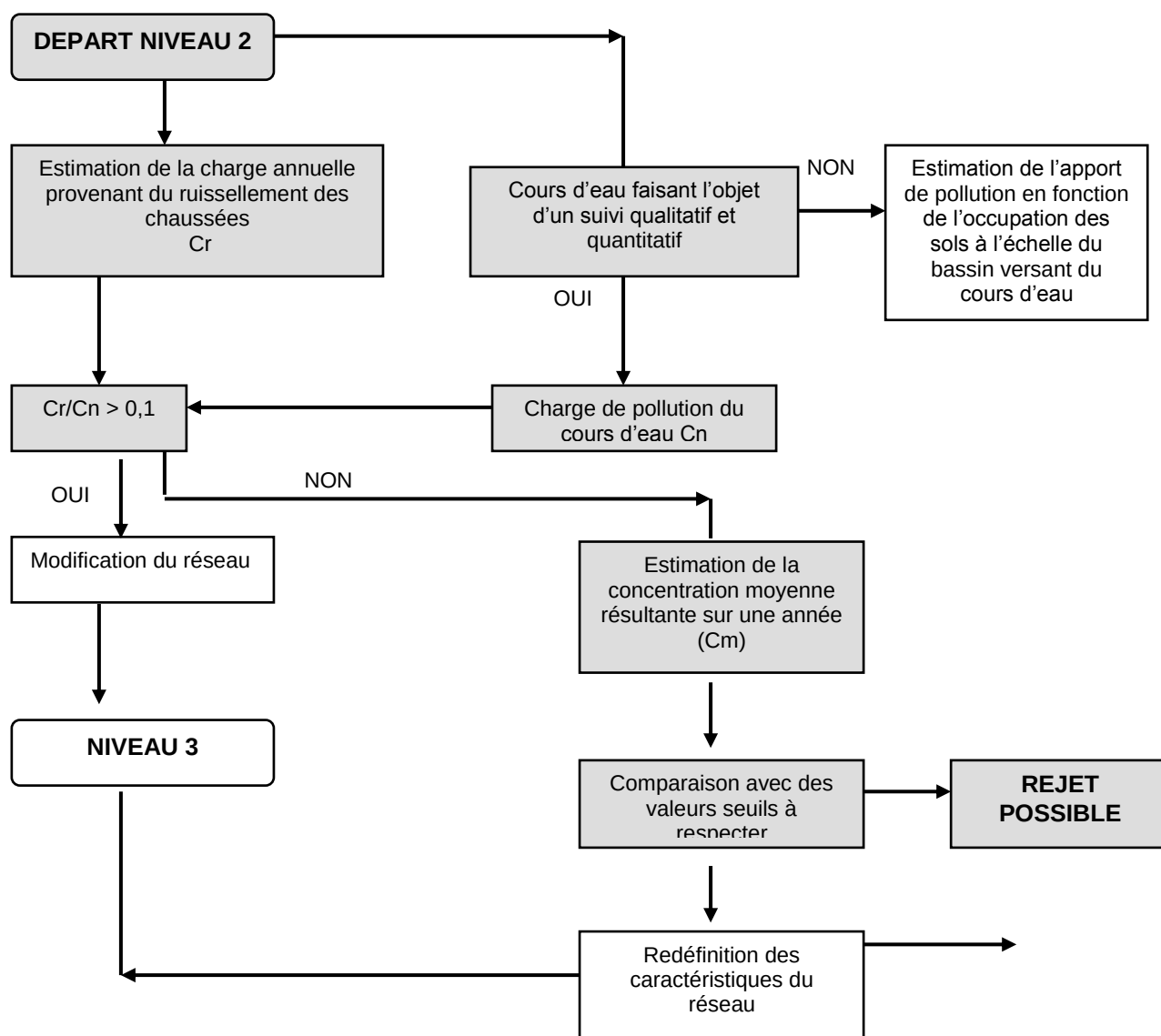
Le document l'Eau et la Route, volume 7 établit trois niveaux d'évaluation des protections à mettre en oeuvre. Le niveau d'évaluation à appliquer dépend des caractéristiques du projet d'aménagement envisagé :

- Le niveau d'évaluation 1, correspond au cas d'impact insignifiant et à celui des petits impluviums routiers,
- Le niveau d'évaluation 2, correspond au cas général,
- Le niveau d'évaluation 3, correspond au cas des secteurs sensibles.

Dans le cas présent, en l'absence de ZNIEFF ou de captage AEP à proximité du projet, nous situons dans le niveau 2 d'évaluation des protections (cas général).

Le diagramme suivant permet de définir dans quelles conditions les rejets peuvent être effectués dans le milieu naturel.

NIVEAU 2 D'EVALUATION DES PROTECTIONS



Cr : Charge annuelle d'origine routière

Cn : Charge annuelle du bassin versant naturel

L'impact de la pollution chronique sur les concentrations en polluants dans le milieu récepteur a été quantifié et est présenté en page suivante : on y trouve les pourcentages de variation des différents polluants après rejet dans le milieu récepteur.

Dans le cadre du niveau 2, seule la charge en moyenne annuelle est analysée (Cr). Cependant à titre indicatif nous calculerons aussi la charge en pointe (uniquement demandée au niveau 3 d'évaluation).

En moyenne annuelle, le débit du cours d'eau pris en compte est son débit moyen interannuel,

En pointe, le débit de référence du cours d'eau est son débit d'étiage (QMNA5). Il s'agit des conditions les plus défavorables vis à vis d'une pollution chronique émanant des bassins en cas de pluie.

Suite à la note de calcul des charges polluantes présenté en page suivante, on constate que :

- En moyenne annuelle, l'impact est négligeable pour toutes les concentrations en polluants testées. En effet aucune augmentation des concentrations dans le milieu récepteur après projet n'est à attendre.
- En pointe, l'impact n'est que légèrement sensible pour les MEST (+ 14%) et les hydrocarbures (+14%).

Donc selon cette procédure d'évaluation (niveau 2), un rejet est possible sans traitement préalable.

L'assainissement pluvial sera donc traité en rejet diffus.

Toutefois, la mise en place de fossés enherbés permettra d'assurer un abattement substantiel de la pollution chronique, avec un taux d'abattement de 60%.

➤ Vis à vis de la pollution accidentelle

On pourra retenir comme objectif d'éviter la chute d'un camion dans le lit du Golo.

Le risque paraît le plus élevé :

- Sur le secteur Muzille, où le projet d'aménagement est en remblai dans le lit majeur du cours d'eau et où la route se rapproche du cours d'eau par rapport à l'état actuel,
- Sur le secteur Campo Rosso, entre les profils PT25 et PT35, où la route est très proche du Golo au niveau d'un virage.

Les risques d'accidents sont aujourd'hui faibles (entre 1998 et 2003, 5 accidents corporels ont été recensés à Muzille et 10 à Campo Rosso). Ces accidents n'ont impliqué que des véhicules légers.

Ils seront diminués par l'amélioration des conditions de circulation (suppression des courbes constituant des points dangereux pour l'usager).

De plus la mise en place de dispositif de retenue (glissières de sécurité) sur les secteurs en remblais permettra d'éviter la chute des véhicules ou camions dans le Golo.

PROJET : RN193 à CAMPO ROSSO + MUZILLE

RIVIERE : Le Golo

DONNEES : Milieu de rejet et pluviométrie

Débit de référence : 1 000 l/s (QMNA5)

Débit moyen annuel : 14 400 l/s

Pluie annuelle : 750 mm

Pluie porteuse de pollution : 45 mm (L'EAU et la ROUTE, vol 2, SETRA, 1993)
(pluie de 24 h de période de retour 2 ans)

Charges annuelles max polluants (l'EAU et la ROUTE, SETRA 1993)

DBO5 : 33 kg/ha Valeurs maximales pour 10000 v/j

DCO : 400 kg/ha

MEST : 1200 kg/ha

Hydrocarbures (HC) : 10 kg/ha Donnée CETE 2002

Plomb (Pb) : 0,2 kg/ha Donnée CETE 2002

Zinc (Zn) : 2,5 kg/ha

Projet

Trafic : 6108 v/j

Surface : 4,84 ha

Coeff. imperméab. : 1

Surface active : 4,84 ha

Surface traitée : 4,84 ha

RESULTATS :

Charges annuelles rejetées		Charges rejetées en pointe	
kg de DBO5	97,6	kg de DBO5	9,8
kg de DCO	1182,5	kg de DCO	118,3
kg de MEST	3547,5	kg de MEST	354,8
kg de HC	29,6	kg de HC	3,0
kg de Pb	0,6	kg de Pb	0,1

Concentrations dans les pluvio-lessivats du projet avant abattement				Normes	
en moyenne annuelle		en pointe		Verte	Jaune
mg/l de DBO5	2,69	mg/l de DBO5	4,48	6	10
mg/l de DCO	32,58	mg/l de DCO	54,29	30	40
mg/l de MEST	97,73	mg/l de MEST	162,88	25	38
mg/l de HC	0,81	mg/l de HC	1,36	0,2	0,3
mg/l de Pb	0,02	mg/l de Pb	0,03	0,01	0,03

taux
d'abattement

Concentrations dans les pluvio-lessivats du projet après abattement				
en moyenne annuelle			en pointe	
	mg/l de DBO5	2,69	mg/l de DBO5	4,48
	mg/l de DCO	32,58	mg/l de DCO	54,29
	mg/l de MEST	97,73	mg/l de MEST	162,88
	mg/l de HC	0,81	mg/l de HC	1,36
	mg/l de Pb	0,02	mg/l de Pb	0,03

concent. existantes dans le milieu *		* hypothèse : limite de la classe verte
mg/l de DBO5	6	
mg/l de DCO	30	
mg/l de MEST	25	
mg/l de HC	0,2	
mg/l de Pb	0,01	

Concentrations dans le milieu récepteur après projet				Normes		Incidence	
en moyenne annuelle		en pointe 24 h		Verte	Jaune	moy	pointe
mg/l de DBO5	6,00	mg/l de DBO5	5,96	6	10	0%	-1%
mg/l de DCO	30,00	mg/l de DCO	30,60	30	40	0%	2%
mg/l de MEST	25,01	mg/l de MEST	28,39	25	38	0%	14%
mg/l de Hc	0,20	mg/l de Hc	0,23	0,2	0,3	0%	14%
mg/l de Pb	0,01	mg/l de Pb	0,01	0,01	0,03	0%	4%

3.2.3. Les effets sur la géomorphologie

➤ Section de Campo Rosso

On peut distinguer plusieurs secteurs :

1. La zone rectiligne et remblai entre les profils P1 et 24 :

Cette zone ne présente pas de contraintes géotechniques.

2. le déblai de la butte du hameau de Via Nova (entre les profils P24 et 36) :

Ce secteur comprend la réalisation d'un déblai rocheux assez conséquent, au droit du P 20, dans lequel l'étude géologique et structurale permettra de définir la méthode d'exécution du terrassement, la pente de stabilité du talus de déblai, les risques résiduels et la nécessité de réaliser un piège à cailloux.

L'étude de matériaux permettra d'envisager les conditions de réemploi des matériaux terrassés.

Le terrassement pourra nécessiter de réaliser du minage à l'explosif ; il conviendrait de prévoir un constat contradictoire d'expert sur le bâti existant à proximité (restaurant, dépendances, installations hydroélectriques...), pour faire un relevé de désordres mais aussi d'analyser la vulnérabilité des ouvrages,

3. Le tronçon en ligne droite avant d'arriver sur le virage en « S » de Via Nova (entre les profils P36 et 50) :

Ce secteur rectiligne sans grands mouvements de terre, sans grande difficulté géotechnique, n'impose pas de remarques particulières.

4. Partie centrale (entre les profils P50 et 80) :

Les études dans cette zone prévoient la nécessité de ne pas déporter le tracé côté Golo, sur le remblai existant, dans une zone apparemment mal compactée et qui a été réparée après des dégradations par le Golo. C'est pourquoi il a été décidé d'optimiser le tracé en le déportant légèrement en amont.

5. Partie rectiligne dans la traversée du hameau de Campo Rosso(entre les profils P80 et 113) : Dans cette zone, les terrassements devraient dégager des volumes de matériaux assez significatifs, dans des horizons assez meubles (colluvions et alluvions sur schistes).

6. Le remblai près du hangar, à la sortie Est du hameau de Campo Rosso (du profil P113 à 120): la route est actuellement en remblai. Celui-ci est limité de part et d'autre par des murs de pierres, de 3 m de haut environ, posés sur l'ouvrage hydraulique constitué d'une voûte maçonnée. Les travaux consistent à épauler ce remblai par l'amont et l'aval, moyennant certaines précautions comme une bonne préparation de l'assise du remblai et un prolongement (ou un remplacement) de l'ouvrage hydraulique existant.

➤ Section de Muzille

Il consiste à réaliser un remblai entre les gorges de Muzille à l'Est et la RN 193 au profil 5, à l'Ouest. Ce remblai s'établit sur un ancien coude du Golo, dans une terrasse alluviale à topographie plane, occupée dans sa partie Est par un écoulement diffus de sub-surface, qui nécessitera la réalisation d'un petit ouvrage hydraulique sous le remblai. En outre, le raccordement à la route actuelle au profil 15 vient près du lit du Golo.

Le raccordement côté Ponte Novo à la RN 193 rencontre un talus rocheux de diabases, qui a fait l'objet de travaux de confortement et qui sera conservé.

3.2.4. Les mouvements de terre

Les volumes de terrassements sont présentés dans le tableau suivant :

DESIGNATION	CAMPO ROSSO	MUZILLE
Déblais	114 600 m ³	1 600 m ³
Remblais	3 200 m ³	30 650 m ³

L'aménagement de Muzille est en déficit de matériaux, alors que celui de Campo Rosso est en déblai excédentaire

L'ensemble des déblais excédentaires sera stocké par le Maître d'Ouvrage ou réutilisé directement sur les aménagements visant à améliorer le tracé de la R.N.193 sur la section Ponte Novu – Barchetta dans le cadre du Schéma Directeur des Routes Nationales en Corse. Le Maître d'Ouvrage lancera une étude spécifique sur la recherche de lieux de stockage des excédents lors des études de niveau PROJET.

3.2.5. Les effets sur le milieu biologique

➤ Les effets sur la flore

Le projet de Campo Rosso entraînera la suppression de 12 900 m² de terrain boisé et 28 100 m² de terrain en friches.

La déviation de Muzille entraînera la suppression de 9 960 m² de terrain en friches et 1 815 m² de terrain boisé.

Les travaux entraînent en grande partie la suppression de terrains en friches et donc les enjeux sont faibles, de plus les emprises supplémentaires nécessitées par le projet ne sont pas trop importantes. En conclusion les impacts sur la flore restent limités.

➤ **Les effets sur la faune**

L'aménagement de la R.N.193 n'entraînera aucune suppression directe ou indirecte d'espèces animales.

3.3. LES EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN

3.3.1. Les effets sur l'agriculture

L'aménagement de la route nationale 193 n'aura aucun impact sur l'activité agricole.

3.3.2. Les effets sur les activités économiques

Les effets sur les activités économiques et les équipements sont positifs. En effet, le créneau de Campo Rosso prévoit un carrefour à proximité du restaurant « l'Espace », permettant un accès direct à l'établissement dans les deux sens de circulation.

Les réseaux aériens d'EDF et souterrains de France Télécom situés le long de la route et sur la chaussée seront déplacés et rétablis. Ces déplacements et rétablissements s'effectueront sans coupure pour les usagers.

3.3.3. Les effets sur le milieu bâti

Les deux projets prévoient l'éloignement de la route par rapport aux habitations (hameau de Campo Rosso et habitation située sur le secteur de Muzille).

Une habitation, située en bordure Sud de la route nationale, est touchée par le projet du créneau de Campo Rosso. La Collectivité Territoriale de Corse prévoit l'achat de cette maison, ainsi qu'une autre habitation située en bordure de la route nationale. La CTC envisage également l'achat de l'unique maison située dans le secteur de Muzille

3.3.4. Les effets sur le patrimoine culturel

Le projet n'intercepte aucun bâtiment inscrit ou classé au titre des Monuments Historiques.

Cependant, il est très envisageable que les travaux de terrassement mettent au jour de nouveaux éléments archéologiques.

3.3.5. Les effets sur le cadre et la qualité de vie

➤ **La voirie locale, la sécurité et les déplacements**

Une nette amélioration des conditions de circulation et de sécurité peut être attendue dans la traversée du hameau de Campo Rosso et au niveau de la déviation de Muzille, grâce aux divers aménagements proposés :

Créneau de Campo Rosso

- Création d'un créneau de dépassement (1 110 m sens Corte – Bastia et 760 m sens Bastia – Corte), améliorant les caractéristiques de la route et augmentant les possibilités de dépassement dans une zone relativement sinueuse et dangereuse,
- Création d'une contre-allée desservant les habitations situées en côté Nord de la route et sécurisant les échanges dans la traversée du hameau (suppression des accès directs). Cet aménagement permettra d'accentuer le caractère urbain et de marquer l'entrée du hameau (réduire la vitesse en entrée et dans la traversée du hameau).

Des carrefours de retournement seront réalisés aux deux extrémités du projet (hameau de Campo Rosso et le lieu dit Via Nova). Ceux-ci seront éclairés afin d'en améliorer la sécurité.

Cependant l'aménagement va accentuer l'effet de coupure du hameau (habitations réparties de part et d'autre de la chaussée) par la R.N. (mise en place de contre-allée, de barrière de séparation,...).

Déviations de Muzille

- Caractéristiques géométriques compatibles avec une catégorie de route R80 (suppression de la chicane),

Le projet n'entraînant aucun trafic induit, les effets sur la sécurité des déplacements des automobilistes et des piétons seront très positifs au regard de la situation actuelle.

De plus le projet prévoit la mise en place de glissière de sécurité permettant d'éviter les sorties de routes en cas de perte de contrôle du véhicule.

➤ L'ambiance sonore future (section aménagée sur place)

Le décret n°95-22 du 9 Janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres a distingué deux types d'aménagements d'infrastructures de transports terrestres :

- Les aménagements significatifs nécessitant la mise en place de protections acoustiques si la contribution sonore qui en résulte à terme, est supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant modification ou transformation (article 2).
- Les aménagements non significatifs qui ne nécessitent pas la mise en place de protection acoustique (article 3).

Une évaluation du niveau de bruit le long de la traversée après aménagement a été effectuée à partir d'un logiciel d'application du Guide du Bruit des Transports Terrestres. Nous avons retenu pour cette évaluation un Trafic Moyen Journalier Annuel de 6 108 véh/j et un taux de poids lourds de 3,8% (données CDES 2003).

- **Section Campo Rosso**

Au niveau du restaurant « L'Espace »

Après aménagement (la chaussée se rapproche de 2 m), l'évaluation acoustique fait apparaître un niveau sonore de 68 dB(A) pour un point de mesure situé à 16 m de la chaussée (en façade de terrasse du restaurant) et à une hauteur de 2 m.

On constate une augmentation du niveau sonore de 1 dB(A) après projet (état actuel : 67 dB(A)).

Une évaluation du niveau sonore a été effectuée au niveau de l'angle du restaurant, point le plus défavorable (le plus proche de la route). Elle fait apparaître le même niveau sonore avant et après aménagement (égale à 71 dB(A)).

Au niveau du hameau de Campo Rosso

Après projet, l'évaluation acoustique fait apparaître un niveau sonore de 68 dB(A) pour un point de mesure situé à 12 m de la chaussée (en façade d'habitations) et à une hauteur de 2 m.

On constate une baisse du niveau sonore de 5 dB(A) après projet (état actuel : 73 dB(A)).

D'autres habitations ont été recensées dans la zone de projet, à 500 m à l'amont du hameau. Aucune gêne sonore n'est à attendre du fait de leur position par rapport à l'état actuel de la route et après aménagement.

- **Section Muzille**

Au niveau de l'habitation

Après projet, l'évaluation acoustique fait apparaître un niveau sonore de 63 dB(A) pour un le même point de mesure (en façade d'habitation).

On constate une baisse du niveau sonore de 7 dB(A) après projet (état actuel : 70 dB(A)).

Pour la section de Campo Rosso, le niveau sonore est supérieur à 65 dB(A) après projet ce qui implique la mise en place de protection acoustique.

Pour la section de Muzille, le niveau sonore est inférieur à 65 dB(A) après projet. Le Maître d'Ouvrage n'est donc pas dans l'obligation de mettre en place des protections acoustiques.

- **En conclusion**

Aucune hausse significative des niveaux sonores actuels n'est à attendre (augmentation de 1 dB(A) par rapport à l'existant), le projet d'aménagement n'induisant aucun trafic supplémentaire. De plus le Maître d'Ouvrage s'engage à acquérir la seule habitation de Muzille et deux habitations à Campo Rosso (les plus proches de la route nationale).

Durant la phase travaux, une gêne sonore pourrait être perçue de façon locale et temporaire à proximité des zones habitées.

Les cartes des niveaux sonores sur chaque section sont présentées en page suivante.

NIVEAU SONORE SUR LA SECTION DE CAMPO ROSSO

Echelle 1/5000 ème

NIVEAU SONORE AVANT AMENAGEMENT



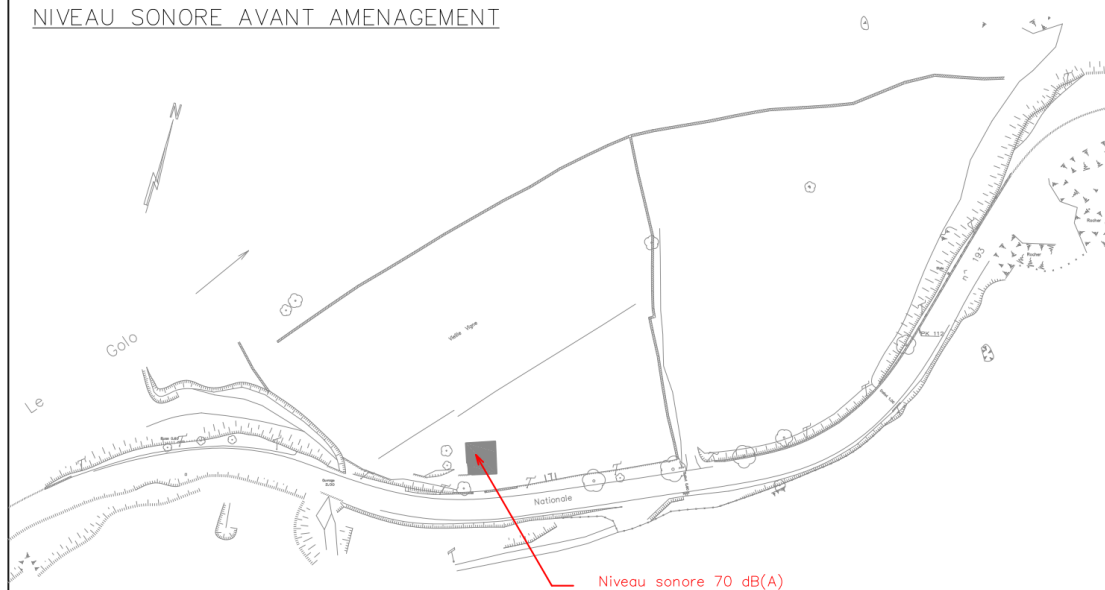
NIVEAU SONORE APRES AMENAGEMENT



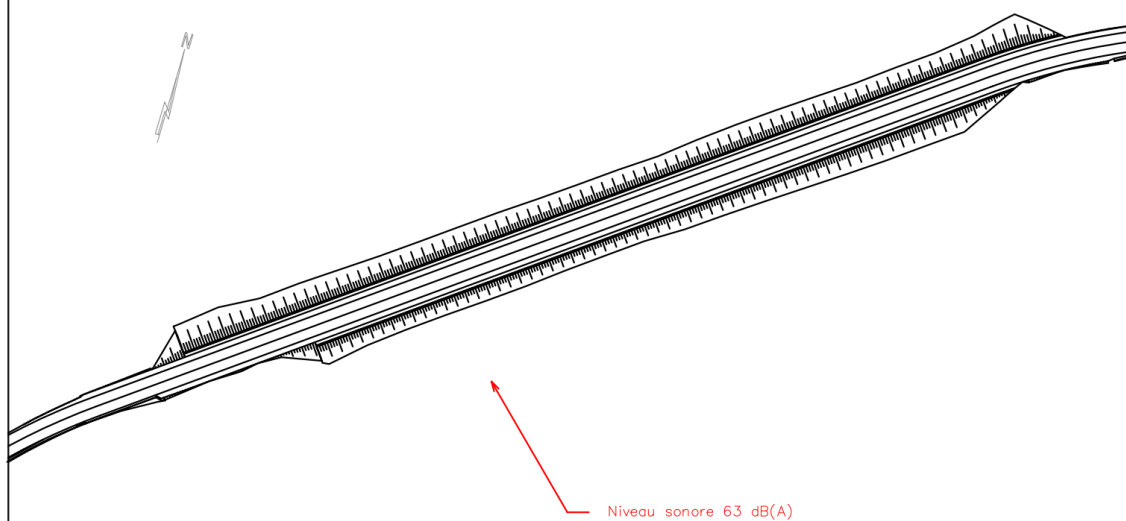
NIVEAU SONORE SUR LA SECTION DE MUZILLE

Echelle 1/2000 ème

NIVEAU SONORE AVANT AMENAGEMENT



NIVEAU SONORE APRES AMENAGEMENT



3.4. LES EFFETS SUR LE PAYSAGE

Dans le cadre de la réalisation de l'aménagement du créneau de dépassement de Campo Rosso et de la déviation de Muzille, un accompagnement paysager est programmé pour optimiser l'intégration du projet tout particulièrement au niveau des rectifications de courbes.

Il a pour objectif de structurer et d'identifier l'infrastructure modifiée et de souligner sa lisibilité pour l'usager et le riverain.

➤ **Campo Rosso**

Du début du projet jusqu'au déblais du virage situés à l'aval du restaurant « l'Espace » (profil 30), les aménagements consistent en la cicatrisation et la végétalisation des talus afin que l'état initial soit rétabli au mieux selon l'ambiance de lisière de maquis typique de cette zone. Au niveau du restaurant « l'Espace », l'aménagement propose la plantation d'un alignement de micocouliers afin de créer un ombrage pour le stationnement des véhicules.

Du restaurant l'Espace (profil 30) jusqu'à la zone de glissement (profil 52), les ambiances de maquis forestier et de ripisylve devront être maintenues. L'intégration paysagère consistera à adoucir l'angle du versant rocheux situé dans le virage, après le restaurant. L'aménagement prévoit de créer un ou plusieurs redans afin de rompre l'ampleur du talus et à prendre en compte la géomorphologie naturelle des affleurements rocheux des éperons schisteux. Un ensemencement par projection hydraulique permettra d'installer une végétation : Psoralée, Anthemis, Cistes, Genêts,...

Au niveau de la zone de glissement, l'aménagement paysager propose de valoriser le délaissé généré par le nouveau tracé de la R.N., par la réalisation d'une aire de repos, afin de profiter de la vue sur la vallée du Golo. Entre le nouveau tracé et la route actuelle des boisements d'arbres (Frênes, Chênes verts, Aulnes,...) permettraient de lier les deux espaces.

La section située entre la zone de glissement et l'entrée du hameau de Campo Rosso (fin du projet), est mise en évidence afin de signaler la zone habitée. L'aménagement prévoit l'implantation d'un alignement d'arbres à tiges (Micocoulier, Mimosa,...) le long de la route au Nord de la contre-allée. Une rangée d'arbustes fleuris d'un aspect naturel complètera l'aménagement (Romarins, Rosiers, ...). Les petits talus de déblais et remblais seront végétalisés par un simple enherbement.

➤ **Muzille**

La route se trouvant en remblais, les talus seront stabilisés et végétalisés par des espèces arbustives. En sommet de talus, l'aménagement paysager prévoit la plantation de massifs denses (essences du maquis). En pied de talus et sur les délaissés, il propose la mise en place d'arbres choisis de la ripisylve du Golo : Ciste, Lentisque, Genêts,...

Concernant la zone de délaissée entre le tracé routier dévier et la R.N. actuelle, elle a fait l'objet d'un remodelage et d'un aménagement paysager de sa moitié Est. L'ancien tracé sera conservé dans sa moitié Ouest pour desservir les locaux. L'autre moitié sera remodelée pour éviter d'être transformé en dépôt.

La création de merlons de terre plantés fermera les deux accès. Quelques blocs rocheux de taille suffisamment importante empêcheront l'accès. La route fermée sera transformée en terrasse végétalisée où les plantes donneront un effet de lisière pour bien s'intégrer au versant au Sud-Est de la R.N.193 actuelle.

4. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

4.1. LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

L'opération envisagée a pour objectifs :

- Une progression de la sécurité sur la R.N.193 par un traitement des points accidentogènes sur les tronçons considérés,
- La réalisation d'un créneau de dépassement afin d'augmenter les possibilités de dépassement,
- Une amélioration des caractéristiques géométriques, en supprimant des rayons trop faibles (< 120 m) et constituant des points singuliers dangereux pour l'automobiliste,
- Suppression des accès riverains mal assurés et dangereux.

Le principal objectif consiste à réaliser un aménagement avec des caractéristiques homogènes sur l'ensemble de l'itinéraire afin d'assurer de meilleures conditions de circulation pour les usagers (sécurité et temps de parcours acceptable).

4.2. LES VARIANTES ETUDIEES

Une étude d'Avant Projet Sommaire et un dossier de comparaison ont été réalisés en Octobre 2001 qui présentaient plusieurs variantes de tracé. L'Assemblée de Corse a délibéré favorablement sur l'aménagement du créneau de Campo Rosso le 17/07/03 et sur la déviation de Muzille le 17/04/03. La commune de Valle di Rostino a délibéré favorablement sur les aménagements le 01/06/02.

Deux variantes ont été proposées pour l'aménagement du créneau de dépassement de Campo Rosso :

- **Première variante** : Réalisation d'un créneau de dépassement d'environ 800 m, positionnement de deux carrefours de retournement aux extrémités du créneau et création d'une contre-allée. Le profil en long du projet est identique à l'existant.
- **Deuxième variante, première solution** : Le tracé en plan de la variante 2 est très proche de celui de la variante 1, seule la longueur du créneau de dépassement associée au positionnement des carrefours s'en trouve prolongé de 1 100 m . Le profil en long du projet est identique à l'existant.
- **Deuxième variante, deuxième solution** : Le tracé de la première solution est identique à celui de la deuxième. Le profil en long est rehaussé d'une hauteur de 1 à 2 m permettant la mise hors d'eau du tracé dans la zone inondable.

Le service des routes de la Collectivité Territoriale de Corse Conseil Général de Haute et la commune de Valle di Rostino ont confirmé la deuxième variante, première solution.

Deux variantes ont été proposées pour la rectification de la R.N.193 au lieu dit Muzille :

- **Première variante** : Cette variante d'une longueur de 525 m propose une voie nouvelle plus tendue et un tracé qui s'éloigne le plus possible de la route actuelle et de la maison en bordure de celle-ci. L'ensemble de l'aménagement est en remblai.
- **Deuxième variante** : Cette solution d'une longueur de 530 m est plus porche de la route existante. L'ensemble de l'aménagement est en remblai.

La recherche de tracé s'est effectuée dans la zone d'expansion des crues du Golo car toute autre solution (dans le versant de la vallée) aurait conduit l'aménagement en déblais considérables.

Le service des routes de la Collectivité Territoriale de Corse et la commune de Valle di Rostino ont confirmé la deuxième variante.

4.3. L'AMENAGEMENT PROPOSE

Créneau de dépassement de Campo Rosso

Cet aménagement d'une longueur de 1 700 m, prévoit l'élargissement de la route actuelle par l'amont. Quelques courbes sont rectifiées afin d'en améliorer la géométrie. Les travaux consisteront en :

- La création de deux créneaux de dépassement (1 110 m dans le sens Corte-Bastia et 760 m dans le sens Bastia-Corte). La section de 2 x 2 voies ainsi créée, sera équipée d'une barrière de protection en béton (type DBA) afin d'éviter tout franchissement de la chaussée.
- La mise en place de deux carrefours avec îlots séparateurs et voie de tourne-à-gauche aux extrémités de l'aménagement (desserte du restaurant l'Espace et du hameau de Campo Rosso).
- La création de deux contre-allées pour desservir les habitations du hameau de Campo Rosso. Cet aménagement nécessitera la démolition d'une maison située côté amont de la route.
- La création d'une contre-allée sur le délaissé de la route au niveau du restaurant l'Espace afin d'en assurer la desserte.

Côté Sud l'élargissement de la route nécessitera la démolition d'une habitation.

Le profil en long du projet est identique à l'existant.

L'assainissement longitudinal prévoit un fossé trapézoïdal en pied de talus, côté Sud. Celui-ci collectera les eaux de talus et de versant, ainsi que les eaux de la route pour les rejeter dans les différents ouvrages de traversée. Il a été dimensionné pour une crue centennale Q100.

Ce fossé sera enherbé et lorsque la pente sera supérieure à 1,5%, le fond du fossé sera revêtu.

Un caniveau de crête de talus de déblai est également prévu dans la zone de glissement (du profil 61 au profil 81).

Dans la traversée du hameau de Campo Rosso (PT83 à PT114), une canalisation enterrée sera mise en place le long de la route, sous le caniveau béton de type montagne, sur une longueur de 640 m. Des regards à grille seront prévus tous les 30 m.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit le redimensionnement des ouvrages de traversée pour le débit centennal, et leur remplacement si nécessaire. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier et des travaux dans le lit mineur du Golo (protection végétale, enrochements libres sur une longueur de 80 m).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo.

Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

Déviation de Muzille

Le tracé consiste en la rectification de la R.N.193 au lieu dit Muzille, en supprimant la chicane par la création de deux rayons de 240 m de raccordement à l'existant reliés entre eux par un alignement droit de 340 m.

L'ensemble de l'aménagement est réalisé en remblai.

L'assainissement longitudinal est composé d'un fossé mis en place en pied de talus de remblai, côté sud. Il collectera les eaux provenant du bassin versant intercepté par le projet ainsi que les eaux ruisselant sur le talus routier.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit la réalisation de deux ouvrages de traversée sous le remblai routier afin de rétablir le fonctionnement naturel de la zone inondable. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier (protection végétale, enrochements libres).

Le projet d'aménagement routier se situe en bordure du Golo.

Des travaux préventifs de protection du remblai routier sont nécessaires vis-à-vis des crues du Golo, qui engendrent sur certains secteurs des risques d'érosion élevés. Sur ces secteurs, une partie des travaux devra intervenir dans le lit mineur du Golo (mise en place d'enrochements libres).

Sur les secteurs les moins exposés, des protections végétales pourront être mises en place afin de préserver le caractère naturel et sauvage du site.

Dans le cadre de la réalisation de l'aménagement du créneau de dépassement de Campo Rosso et de la déviation de Muzille, un accompagnement paysager est programmé pour optimiser l'intégration du projet tout particulièrement au niveau des rectifications de courbes.

Il aura pour objectif de structurer et d'identifier l'infrastructure modifiée et de souligner sa lisibilité pour l'usager et le riverain.

5. MESURES D'ATTENUATION, DE SUPPRESSION OU DE COMPENSATION ET ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

5.1. LES MESURES GENERALES LIEES AUX TRAVAUX

5.1.1. Les risques de pollution des eaux

Lors de la réalisation des travaux, les mesures suivantes devront être imposées aux entreprises :

- Eloigner les aires de stationnement et les aires de stockage des hydrocarbures et autres substances nocives des secteurs sensibles ;
- Aménagement des plates formes étanches pour le stationnement des engins de chantier,
- Diriger les eaux de plate forme en cours de travaux vers des fossés de grande longueur et de déclivité limitée dont l'extrémité sera partiellement obturée par un filtre à paille,
- Procéder à l'arrosage régulier de la plate forme pour limiter l'envol de poussières ;
- Faire évacuer l'ensemble des déchets, conformément à la réglementation en vigueur, et notamment les déchets hydrocarbonisés issus de la chaussée, très nocifs pour l'eau ;
- Procéder au nettoyage régulier des voies salies par le chantier.

5.1.2. Le respect des emprises

Le pétitionnaire s'assurera que l'entrepreneur attributaire des travaux limite les opérations de dégagement d'emprises aux zones strictement nécessaires aux travaux.

Les végétaux issus du déplacement des emprises seront évacués par l'entreprise titulaire du marché vers des centres de compostage pour les petits végétaux et vers des revendeurs de bois pour les grands sujets.

Les arbres à conserver devront bénéficier d'une attention particulière et d'une protection spécifique durant les travaux.

5.1.3. Les risques d'incendie

Les secteurs de maquis sont particulièrement sensibles aux feux notamment en période estivale. Pour limiter les risques de départ de feu, le brûlage des rémanents sera conduit en conformité avec les arrêtés préfectoraux en vigueur et en dehors des périodes d'interdiction.

5.1.4. Le respect du voisinage

Pour réduire au maximum les nuisances pour le voisinage, quelques recommandations peuvent être avancées :

- Insonorisation des engins de chantier : l'application des normes et règlements en vigueur sur les chantiers permettra de limiter les nuisances dues aux engins et leur contrôle sera imposé dans les cahiers des charges,
- Arrosage régulier du chantier pour limiter le soulèvement de poussières,
- Réalisation des travaux de jour durant les jours ouvrés.

5.2. LA PROTECTION DES MILIEUX RECEPTEURS

On retient comme objectif d'éviter la chute d'un camion dans le lit du Golo. Il serait donc nécessaire de prévoir des dispositifs de contention (glissières de sécurité) sur les secteurs où le projet d'aménagement est en remblai et proche du lit du Golo.

5.3. LE PATRIMOINE CULTUREL

Il est probable que des découvertes fortuites soient réalisées en phase de chantier.

En conséquence et conformément à la loi validée du 27 Septembre 1941 portant sur la réglementation des fouilles archéologiques, à la loi du 17 Janvier 2001 relative à l'archéologie préventive, à la loi du 31 Décembre 1913 sur les Monuments Historiques, ainsi qu'au décret n°93-245 du 25 Février 1993 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques, la Direction Régionale des Affaires Culturelles estime qu'il est indispensable d'établir un diagnostic archéologique avant tous travaux. Il appartiendra alors au Maître d'ouvrage ou à son représentant de se rapprocher de la D.R.A.C. de Corse, plus exactement au Service Régional de l'Archéologie, afin de définir les conditions de réalisation de ce diagnostic, et ceci avant tous travaux d'aménagement importants conformément aux décrets du 7 Juillet 1977 et du 25 Février 1993.

5.4. L'ACTIVITE AGRICOLE

Les propriétaires et titulaires de droits réels seront indemnisés en fonction de la superficie prélevée et de la valeur agronomique des terres.

Les clôtures à déplacer seront rétablies.

5.5. LA DESSERTE LOCALE

Les habitations situées dans le hameau de Campo Rosso seront desservies par les contre-allées en enrobé, située de part et d'autre de la R.N. La contre-allée sera séparée de la R.N.193 par une barrière de sécurité.

Deux carrefours situés aux extrémités du projet (hameau de Campo Rosso et au niveau du restaurant « l'Espace ») permettront de sécuriser les échanges des automobilistes (suppression des accès directs).

5.6. LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Aucune hausse significative des niveaux sonores actuels n'étant à attendre, le projet d'aménagements n'induit aucun trafic supplémentaire. De plus la Collectivité Territoriale de Corse se propose d'acheter les trois habitations les plus proches de la R.N. (celle de Muzille et deux à Campo Rosso).

5.7. LES RESEAUX ET LES EQUIPEMENTS

L'ensemble des réseaux coupés par le projet sera rétabli dans le cadre de l'aménagement de ce dernier.

5.8. L'INDEMNISATION DE LA PROPRIETE FONCIERE

Les propriétaires des terrains touchés par l'aménagement de la voie seront indemnisés selon la valeur vénale des terrains.

Si un accord est trouvé entre les deux parties, les acquisitions pourront s'effectuer à l'amiable ; le cas échéant, le montant des indemnités sera fixé par le juge d'expropriation après déclaration d'utilité publique.

5.9. LES MESURES COMPENSATOIRES

5.9.1. Les mesures pour la préservation du milieu récepteur (réseau de collecte)

- **Section Campo Rosso**

L'assainissement longitudinal prévoit un fossé trapézoïdal en pied de talus, côté Sud. Celui-ci collectera les eaux de talus et de versant, ainsi que les eaux de la route pour les rejeter dans les différents ouvrages de traversée. Il a été dimensionné pour une crue centennale Q100.

Ce fossé sera enherbé et lorsque la pente sera supérieure à 1,5%, le fond du fossé sera revêtu.

Un caniveau de crête de talus de déblai est également prévu dans la zone de glissement (du profil 61 au profil 81).

Dans la traversée du hameau de Campo Rosso (PT83 à PT114), une canalisation enterrée sera mise en place le long de la route, sous le caniveau béton de type montagne, sur une longueur de 640 m. Des regards à grille seront prévus tous les 30 m.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit le redimensionnement des ouvrages de traversée pour le débit centennal, et leur remplacement si nécessaire. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier et des travaux dans le lit mineur du Golo (protection végétale, protection de berge en enrochements libres en rive droite du GOLO, entre le PT65 et le PT70).

- **Section Muzille**

L'assainissement longitudinal est composé d'un fossé mis en place en pied de talus de remblai, côté sud. Il collectera les eaux provenant du bassin versant intercepté par le projet ainsi que les eaux ruisselant sur le talus routier.

En ce qui concerne l'assainissement transversal, l'étude hydraulique prévoit la réalisation de deux ouvrages de traversée sous le remblai routier afin de rétablir le fonctionnement naturel de la zone inondable. De plus elle préconise la mise en place de dispositif de protection des talus de remblai routier (protection végétale, enrochements libres).

5.9.2. Les aménagements paysagers

Dans le cadre de la réalisation de l'aménagement du créneau de dépassement de Campo Rosso et de la déviation de Muzille, un accompagnement paysager est programmé pour optimiser l'intégration du projet tout particulièrement au niveau des rectifications de courbes.

Il aura pour objectif de structurer et d'identifier l'infrastructure modifiée et de souligner sa lisibilité pour l'usager et le riverain.

Au lieu-dit Campo Rosso, les aménagements généraux consistent en la cicatrization et la végétalisation des talus afin que l'état initial soit rétabli au mieux. Les ambiances de maquis forestier et de ripisylve devront être maintenues. Les éléments construits du patrimoine tels que murets, devront être conservés autant que possible.

Lorsque le versant rocheux sera entaillé de façon importante par le projet, l'intégration paysagère consistera à adoucir l'angle de raccordement avec le terrain naturel, à créer un ou plusieurs redans afin de rompre l'ampleur du talus. Elle sera basée sur la végétalisation des parties les moins rocheuses (Cistes, Genêts, Plantains,...).

Au niveau de la zone de glissement, le nouveau tracé s'éloigne de la route actuelle. L'espace ainsi généré pourrait être valorisé par la création d'une aire de repos. Entre le nouveau tracé et la route actuelle, des boisements d'arbres (Chênes verts, Aulnes, Genêts,...) permettraient de lier les deux espaces.

Pour signaler la zone habitée, un alignement d'arbres tiges (micocoulier, mimosa) sera implanté le long de la route au Nord de la contre-allée.

Les terre-pleins centraux et latéraux seront de texture minérale (béton balayé).

Un nouvel éclairage mettrait plus en évidence le caractère urbanisé de la traversée du hameau de Campo Rosso.

Au lieu-dit Muzille, les talus de remblais seront stabilisés et végétalisés par des espèces arbustives dont la taille préservera les échappées visuelles latérales et axiales. Les essences implantées en massif denses seront choisies dans le cortège floristique mixte du maquis et de la ripisylve. De plus le délaissée entre la déviation et la route actuelle a fait l'objet d'un remodelage et d'un aménagement paysager de sa moitié Est. L'ancien tracé sera conservé dans sa moitié Ouest pour desservir les locaux. L'autre moitié sera remodelée pour éviter d'être transformée en dépotoir.

5.10. L'ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

L'objectif de ce chapitre est de faire une évaluation sommaire du coût des dispositifs mis en place pour réduire au maximum les impacts recensés ci-avant.

➤ Les aménagements paysagers

L'estimation des travaux pour les aménagements paysagers s'élève à 141 500 Euros H.T., répartis comme suit :

- Travaux de création 125 750 Euros H.T.
- Entretien sur 2 ans 52 750 Euros H.T.

➤ Les dispositifs de protection hydrauliques

Le dispositif de protection hydraulique retenu par le Maître d'Ouvrage est la protection raisonnée.

Le coût estimatif de cette protection s'élève au total à 544 520 Euros H.T., répartis comme suit :

Campo Rosso

Protection végétale :	36 900 Euros H.T.
Enrochements :	357 500 Euros H.T.

Muzille

Protection végétale :	30 120 Euros H.T.
Enrochements :	120 000 Euros H.T.

6. LA QUALITE DE L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE

6.1. GENERALITES

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 a été promulguée le 30 Décembre 1996.

Son objectif est de mettre en œuvre un droit reconnu de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette loi a édicté les principes généraux suivants permettant de limiter la pollution de l'air :

- Surveillance de la qualité de l'air dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (au 1^{er} Janvier 1998) et sur l'ensemble du territoire au 1^{er} Janvier 2000 ;
- Elaboration de plans régionaux de qualité de l'air dont le but sera de fixer les orientations permettant d'atteindre des objectifs de qualité de l'air ;
- Mise au point de plan de protection de l'atmosphère pour les agglomérations de 250 000 habitants afin de ramener les concentrations aux valeurs limites fixés par décret ;
- Elaboration de Plans de Déplacements Urbains pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- Prise en compte de l'environnement et de la santé dans les documents et plans d'urbanisme ;
- Prise en compte de la pollution de l'air dans les études d'impact par la réalisation d'une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- Mise au point d'itinéraires cyclables à l'occasion de réalisation ou rénovations de voies urbaines.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 a modifié le contenu de l'étude d'impact en introduisant la prise en compte de la qualité de l'air et les effets du projet étudié sur cette dernière et la santé.

Ainsi, l'article 19 de la loi n°96-1236 modifie l'article 2 de la loi du 10 Juillet 1976 relative à la protection de la nature en apportant des compléments aux études d'impact des projets d'aménagements.

Il introduit les nouveaux volets suivants :

- Une étude des effets du projet sur la santé et la présentation des mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les effets du projet pour l'environnement et la santé ;
- Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité et une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Ce second volet concerne uniquement les projets d'infrastructures de transport.

La circulaire de 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie précise le contenu des compléments devant être apportées aux études d'impact et le niveau d'exigence requis. Cette réglementation nouvelle amorce une prise en compte des risques de pollution en amont des phases de réalisation des différents projets d'aménagement. Elle constitue ainsi une procédure innovante en matière de protection de l'environnement mais ne demeure cependant pas l'unique réglementation relative à la qualité de l'air et les risques de pollution.

En effet, depuis le début des années 1970, de nombreuses directives CEE prises par le Conseil des Communautés Européennes concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les véhicules à moteur, ont été mises en œuvre. Ces différentes directives, dont la dernière en date du 13 Octobre 1998, ont eu pour objectif d'homogénéiser les réglementations des Etats membres relatives à la pollution de l'air d'origine automobile de manière à pouvoir répondre de manière globale et cohérente à cette problématique.

Au total, 16 directives ont été arrêtées. Chacune d'entre elles apporte des modifications, rectifications, ajouts ou suppression à la première **directive n°70/2200/CEE** du 20 Mars 1970.

Au-delà des directives précédemment citées, la directive-cadre n°96/62/CE du 27 Septembre 1996 concernant l'évaluation de la qualité de l'air ambiant répond aux quatre préoccupations suivantes :

- Définir et fixer les objectifs concernant la pollution de l'air ambiant dans la Communauté afin d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nocifs pour la santé humaine ou pour l'environnement dans son ensemble ;
- Evaluer sur la base de méthodes et de critères communs, la qualité de l'air ambiant dans les états membres ;
- Disposer d'informations adéquates sur la qualité de l'air ambiant et faire en sorte que le public en soit informé, entre autres par des seuils d'alerte ;
- Maintenir la qualité de l'air ambiant lorsqu'elle est bonne et l'améliorer dans les autres cas.

Cette directive-cadre a permis de fixer les valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant.

Un document provisoire « **Guide des études d'environnement « air », note méthodologique de Janvier 1999 (Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement/Ministère de l'aménagement du Territoire et de l'Environnement)** » précise l'approche à prendre en considération dans le cadre des études d'impact.

6.2. LES SEUILS A RESPECTER

Les valeurs limites et les seuils d'alerte ont été définis à partir des résultats des travaux menés par les groupes scientifiques internationaux dans ce domaine. Ils résultent d'un compromis entre la protection de la santé et le contexte économique et se réfèrent à la notion de risque sanitaire acceptable pour un état donné des connaissances.

Une série de valeurs limites a été fixée par la directive 96/62/CE du Conseil des Communautés. Par défaut pour les polluants dont les concentrations ne font pas l'objet de normes particulières, on prend pour référence les travaux de l'Organisation Mondiale de la Santé qui ont permis de définir les lignes directrices de la qualité de l'air en 1996.

Le tableau proposé ci-après recense l'ensemble des polluants devant être pris en considération dans le cadre de l'évaluation et de la gestion de la qualité de l'air ambiant conformément à l'annexe I de la directive 96/62/CE du 27 Septembre 1996.

VALEURS LIMITES POUR LES POLLUANTS PRIS ISOLEMENT

TYPE DE POLLUANTS	REGLEMENTATION	PERIODE CONSIDEREE	
		1 heure	24 heures
Anhydride sulfureux	<i>Dir 96/62/CE</i>	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, à ne pas dépasser plus de 24 fois par année civile	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, à ne pas dépasser plus de 3 fois par année civile
Oxydes d'azote	<i>Dir 96/62/CE</i>	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, à ne pas dépasser plus de 8 fois par année civile	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Dioxyde d'azote	<i>Recommandations OMS</i>	400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Particules fines et en suspension	<i>Dir 80/779/CE</i>	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, à ne pas dépasser plus de 25 fois par année civile	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Plomb	<i>Dir 82/884/CE</i>	-	2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Ozone	<i>Décret 96-335 du 18/4/96</i>	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Dioxyde de soufre	<i>Décret 91-1122 du 25/10/91</i>	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Toluène (hydrocarbures)	<i>Recommandations OMS</i>	-	7 500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

6.3. LA SITUATION ACTUELLE

Une évaluation sommaire des polluants d'origine routière est réalisée à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME.

Cette application permet de quantifier le carburant consommé et les principaux polluants émis (CO, CO₂, COV, SO₂ et particules) par un flux de véhicules sur une section et un temps donné.

Elle se base sur la méthodologie du programme COPERT II (Computer Programme to Calculate Emissions from Road Transport, version 1997), développé pour le compte de l'Agence Européenne de l'Environnement dans le cadre des activités du Centre Thématique Européen sur les émissions atmosphériques.

L'adaptation à la situation française est basée sur les travaux réalisés en 1997 au Laboratoire Energies et Nuisances de l'INRETS, sur la structure du parc roulant français et son évolution future.

- **Section Campo Rosso**

On prend en considération le Trafic Moyen Journalier Annuel sur la R.N.193 en 2003 (6 108 véh/j), la longueur de la voie (environ 2 400 m), la vitesse (80 km/h) et un taux de poids lourds de 3,8 %.

Les résultats de la simulation sont fournis dans le tableau ci-après :

Nbre VL/j	Nbre PL/j	V Km/h	Consommation gr/h	CO gr/h	CO ₂ gr/h	NOX gr/h	COV gr/h	Particules gr/h
5 875	232	80	1 221 927,56	8 327,46	3 835 126,11	6 298,79	1 552,05	1 163,80

- **Section Muzille**

On prend en considération le Trafic Moyen Journalier Annuel sur la R.N.193 en 2003 (6 108 véh/j), la longueur de la voie (environ 500 m), la vitesse (80 km/h) et un taux de poids lourds de 3,8 %.

Les résultats de la simulation sont fournis dans le tableau ci-après :

Nbre VL/j	Nbre PL/j	V Km/h	Consommation gr/h	CO gr/h	CO ₂ gr/h	NOX gr/h	COV gr/h	Particules gr/h
5 875	232	80	254 568,24	1 734,88	798 984,60	1 312,24	323,34	242,45

6.4. LES EFFETS DE L'AMENAGEMENT SUR LA QUALITE DE L'AIR ET LA SANTE

6.4.1. Introduction

Au sens de la note méthodologique de Janvier 1999 (trafic inférieur à 10 000 véhicules /jour à terme) l'évaluation des effets sur la santé à mener est de type IV.

Il s'agit de développer les points suivants :

- Estimation des émissions et de la consommation énergétique au niveau de la bande d'étude, soit une largeur définie de 100 m ;
- Analyse des coûts collectifs et des avantages induits ;
- Informations sur la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé.

6.4.2. Les spécificités de la pollution atmosphérique

La chimie de l'air est relativement complexe dans la mesure où interviennent de nombreux polluants. On retient ci-dessous les plus représentatifs, considérés comme des indicateurs de pollution.

Pour chacun d'entre eux, on distingue son origine, les pollutions générées et les conséquences sur la santé.

➤ **Les poussières et particules en suspension (PS)**

Contrairement aux autres polluants, il ne s'agit pas d'un composé chimique, mais d'un mélange complexe dont les émissions proviennent de toute une série de sources anthropiques (combustion industrielle ou de chauffage, incinération, véhicules) et naturelles (volcans).

Les particules les plus fines peuvent transporter des composés toxiques dans les voies respiratoires inférieures. Elles potentialisent les effets des polluants acides, dioxyde de soufre et acide sulfurique notamment. Les particules sont responsables de la dégradation des bâtiments et autres biens.

A court terme, les effets sur la santé se traduisent par une augmentation des taux de mortalité journaliers, des hospitalisations, du recours aux broncho-dilatateurs chez les asthmatiques, des symptômes d'affection de voies respiratoires inférieures et des modifications du débit expiratoire de pointe.

Une exposition à long terme se traduit par un taux de bronchites, à une diminution de la fonction pulmonaire et à une réduction de l'espérance de vie.

Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes, notamment certains hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

➤ **Le dioxyde d'azote (NO₂)**

Parmi les nombreux oxydes d'azote, le plus préoccupant pour la santé humaine est le dioxyde d'azote. Les sources mobiles et notamment le transport routier contribuent à plus de 60% aux émissions de NO₂. Les autres sources de combustion ponctuelles, sont issues de la production d'électricité et contribuent pour une part de 30%. Il est particulièrement présent dans le centre-ville des agglomérations.

Les oxydes d'azote interviennent dans le processus de formation de l'ozone dans la basse atmosphère et au phénomène des pluies acides.

Ils dégradent ou accélèrent la dégradation de matériaux, mais de manière secondaire par rapport à d'autres polluants tels l'ozone et le SO₂.

Sur la végétation, les oxydes d'azote peuvent, dans le cas de fortes expositions, endommager les feuilles et ralentir la croissance.

L'exposition au dioxyde d'azote peut avoir des effets réversibles sur la fonction pulmonaire et la réactivité des voies aériennes, en particulier chez les sujets présentant déjà une pathologie pulmonaire. Cela peut se traduire par une hyper réaction bronchique chez l'asthmatique et chez les enfants, augmentant la sensibilité des bronches aux infections microbiennes. Il peut également augmenter la réactivité aux allergènes naturels.

➤ **Les composés organiques volatiles (COV)**

Les composés organiques volatiles sont multiples. Il s'agit généralement :

- D'hydrocarbures émis par évaporation des bacs de stockage pétroliers, remplissage des réservoirs automobiles ;
- De composés organiques, provenant des procédés industriels ou de la combustion incomplète des combustibles ;

- De solvants émis lors de l'application des peintures, des encres, le nettoyage des surfaces métalliques et des vêtements ;
- De composés organiques émis par l'agriculture et par le milieu naturel.

Ils interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère.

Les effets sont divers selon les polluants : ils vont de la simple gêne olfactive, à une irritation, à une diminution de la capacité respiratoire jusqu'à des risques d'effets mutagènes et cancérogènes.

➤ **Le monoxyde de carbone**

Le monoxyde de carbone (CO) provient de la combustion incomplète des combustibles et carburants. Des taux importants sont rencontrés si un moteur tourne dans un espace clos où lorsqu'il y a une forte concentration de véhicules au ralenti dans des espaces couverts (tunnel, parking).

Le monoxyde de carbone contribue à la formation de l'ozone.

Il se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang, conduisant à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur, des vaisseaux sanguins. A des taux importants, et à des doses répétées, il peut être à l'origine d'intoxication chronique avec céphalées, vertiges, asthénie, vomissements.

➤ **Le dioxyde de soufre (SO₂) et l'anhydride sulfureux**

Le dioxyde de soufre provient principalement de la combustion de combustibles fossiles contenant du soufre : fioul, charbon, produits pétroliers liquides. Les émissions proviennent des sources de grande taille telles que les centrales électriques.

Compte tenu du développement du nucléaire, de l'utilisation de combustibles moins chargés en soufre et des systèmes de dépollution des cheminées d'évacuation des fumées, des économies d'énergie, les concentrations ambiantes ont diminué de plus de 50 % en 15 ans. Toutefois, lors de la combustion, le soufre est oxydé en anhydride sulfureux, directement toxique pour l'homme et les végétaux. Il demeure l'un des principaux polluants responsables de l'acidification.

Le SO₂ et ses produits d'oxydation sont éliminés dans l'atmosphère par les dépôts secs et humides. Malgré des procédés de transformation et d'élimination, ils peuvent être transportés sur de grandes distances et être à l'origine d'une pollution locale mais aussi transfrontalière.

En présence d'humidité, le dioxyde de soufre forme de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de certaines constructions. Il est aussi à l'origine du « smog ».

Combiné à d'autres facteurs comme le froid, le SO₂ peut dégrader la chlorophylle, diminuer la photosynthèse, augmenter le taux de respiration et modifier le métabolisme des protéines. L'anhydride sulfureux agit directement sur les membranes muqueuses de la bouche, du nez et des poumons. Il exerce ses principaux effets sur la fonction respiratoire mais peut aussi aggraver les troubles cardio-vasculaires.

➤ **L'ozone (O₃) et les polluants photochimiques**

L'ozone n'est pas émis par une source particulière mais résulte de la transformation photochimique de certains polluants dans l'atmosphère (NOX, COV, CO) en présence de rayonnement ultraviolet solaire. Les pointes de pollution sont de plus en plus fréquentes, notamment en zone urbaine et périurbaine.

L'ozone est l'un des principaux polluants de la pollution dite « photo oxydante », et contribue également à des pluies et à l'effet de serre.

Les activités industrielles, les stations d'épuration, les eaux stagnantes, sont source de multiples odeurs, souvent désagréables.

L'ozone est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Lors d'une exposition prolongée, il provoque des irritations oculaires, de la toux et une altération pulmonaire.

➤ **Les métaux lourds : Plomb (Pb), Cadmium (Cd), Vanadium (V)**

Avec la baisse de l'essence plombée, les concentrations urbaines ont diminué de façon marquée. Seules dominent les émissions industrielles. Le plomb est actuellement émis dans l'environnement lors des activités d'extraction et de fusion du plomb et d'autres minerais, lors de la production, de l'utilisation, du recyclage et de l'élimination de produits contenant du plomb, lors de la combustion des combustibles fossiles du bois.

Le cadmium a des origines très diverses essentiellement industrielles.

Le vanadium est un indicateur de combustible industriel et domestique.

6.4.3. Les origines des effets d'un aménagement routier sur la santé

Les effets d'un projet d'aménagement sur la santé peuvent avoir des origines diverses :

- **Les poussières** issues de la circulation en phase travaux (pistes de chantier en terre) peuvent affecter les populations riveraines, soit directement lors d'un envoi et provoquer ainsi des malaises liés à la suffocation, soit indirectement par déposition sur des produits de consommation tels que fruits et légumes.
- **Les nuisances acoustiques**, dues au trafic routier, peuvent conduire à une légère diminution de l'acuité auditive, si les habitations ou les activités se situent trop près des voies nouvelles.
- **La pollution de l'eau**, si celle-ci est utilisée, soit pour une consommation courante, soit pour le lavage des aliments et ustensiles de cuisine, soit pour l'arrosage ou l'irrigation de cultures alimentaires. Cette pollution est dans ce cas essentiellement d'origine accidentelle, provenant d'un déversement sur la chaussée du contenu d'une citerne. Les effets dépendent bien évidemment du produit déversé.
- **Les bassins de traitement des eaux** sont conçus de telle manière à ce qu'ils soient les plus efficaces possibles, dans des espaces les plus réduits possibles. Ils sont en conséquence assez profonds et recouverts rapidement de fines couches de matériaux boueux. Ils sont donc, à ce titre, dangereux en cas d'intrusion et peuvent conduire, notamment chez de jeunes enfants, à des noyades.

- **La pollution atmosphérique.**

Les risques potentiels sont à relativiser dans le cadre du projet, compte tenu du faible trafic envisagé, de la localisation même du projet au sein d'un espace à la fois rural et à connotation commerciale et des conditions météorologiques locales qui tendent à disperser et à diluer largement les pollutions atmosphériques.

6.4.4. Evaluation des polluants après aménagement

Cette évaluation sommaire des polluants au droit du projet est réalisée à l'aide du logiciel IMPACT de l'ADEME.

On présente la situation en terme de pollution atmosphérique liée au trafic routier sur la voie de desserte après aménagement, à l'horizon 2015 :

- **Section Campo Rosso**

On prend en considération les données suivantes :

- Un trafic de 9 044 véh/jour sur l'itinéraire concerné (taux moyen annuel de croissance est de 4%) ;
- Un taux de poids lourds de 3,8%;
- Un linéaire d'environ 2 400 m;
- Une vitesse moyenne de 80 km/h.

Les résultats de la simulation sont fournis dans les tableaux ci-après :

Nbre VL/j	Nbre PL/j	Vitesse Km/h	Consommation gr/h	CO Gr/h	CO ₂ gr/h	NOX gr/h	COV gr/h	Particules gr/h
8 700	344	80	1 283 747,00	3 688,30	4 028 761,45	3 025,62	771,07	308,47

L'examen de cette simulation met en évidence une diminution de la pollution liée au CO, NOx, COV et particules liée aux nouvelles conditions de circulation et à l'évolution technique des véhicules dont le logiciel de simulation tient compte. En revanche, les autres critères marquent une augmentation de la pollution.

- **Section Muzille**

On prend en considération les données suivantes :

- Un trafic de 9 044 véh/jour sur l'itinéraire concerné (taux moyen annuel de croissance est de 4%) ;
- Un taux de poids lourds de 3,8%;
- Un linéaire d'environ 500 m;
- Une vitesse moyenne de 80 km/h.

Les résultats de la simulation sont fournis dans les tableaux ci-après :

Nbre VL/j	Nbre PL/j	Vitesse Km/h	Consommation gr/h	CO Gr/h	CO ₂ gr/h	NOX gr/h	COV gr/h	Particules gr/h
8 700	344	80	377 572,64	1 084,79	1 184 929,84	889,88	226,78	90,72

L'examen de ces diverses simulations met en évidence une consommation énergétique en sensible hausse au regard des données de l'état actuel mais une nette amélioration des indicateurs polluants en dehors du CO2.

6.5. ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

Les méthodes utilisées pour caractériser les effets de nuisance du trafic autoroutier sur la santé dans le cadre de ce chapitre sont issues de la récente instruction précisant la circulaire n°98-99 du Ministère de l'Equipeement, des Transports et du Logement relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne en date du 20 octobre 1998.

La monétarisation réalisée dans le cadre de cette étude à partir des coûts unitaires figurant dans cette circulaire ne concerne que l'impact atmosphérique et il ne sera pas mené de monétarisation relative aux nuisances acoustiques.

En l'état actuel des connaissances et compte tenu du fait que les travaux relatifs à la prise en compte de la dimension économique de la pollution de l'air n'ont pas fait l'objet d'agréments et de consensus par les services officiels des autorités de tutelle, on devra actuellement être très prudent quant à l'évaluation.

➤ La qualité de l'air

Les résultats figurent ci-dessous sous forme d'un tableau (valeurs par jour exprimées en francs sur la base 1994) et en fonction des trafics prévisibles en 2015.

Trafic prévisible 2015	Coûts unit. F/véh x km	Valorisation pour l'année 2015
9 044 véh/j dont 3,8% PL	VL : 0,02 €	VL (8 700 véh.) : 174 €
	PL : 0,13 €	PL (344 véh.) : 45 €
	(rase campagne)	Total : 219 €

Ces résultats mettent en évidence une très faible dégradation des coûts liés à l'impact de l'infrastructure en matière de pollution atmosphérique.

➤ **Effet de serre**

Les résultats figurent ci-dessous sous forme d'un tableau (valeurs par jour exprimées en francs sur la base 1994) et en fonction des trafics prévisibles en 2015 pour le projet.

Trafic prévisible 2015	Coûts unit. F/véh. x Km	Valorisation pour l'année 2015
9 044 véh/j dont 3,8% PL	VL : 0,004 € PL : 0,02 € (rase campagne)	VL (8 700 véh.) : 35 € PL (344 véh.) : 7 € Total : 42 €

Ces résultats mettent en évidence une très faible dégradation des coûts liés à l'impact de l'infrastructure en matière d'effet de serre.

7. METHODES D'EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

7.1. METHODOLOGIE

La méthodologie utilisée pour évaluer les effets du programme d'aménagement sur l'environnement s'inscrit dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur et s'inspire de la méthodologie appliquée dans les services de l'Etat.

L'évaluation des effets du projet sur l'environnement s'appuie sur la connaissance des milieux traversés et la mesure des enjeux des caractéristiques spécifiques du projet.

7.2. ORGANISMES CONTACTES

- ◆ DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES/Service Archéologie et Monuments Historiques
- ◆ DIRECTION REGIONALE DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ENVIRONNEMENT
- ◆ DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT
- ◆ DIRECTION DEPARTEMENTALE DES AFFAIRES SANITAIRES ET SOCIALES/Service Santé et Environnement
- ◆ DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORET/Service Statistique
- ◆ DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT/Cellule Départementale d'Etudes et de Sécurité
- ◆ INSTITUT NATIONAL DES APPELLATIONS D'ORIGINE
- ◆ SERVICE DEPARTEMENTAL DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

8. EQUIPE D'ETUDE

Cette étude a été réalisée par le bureau d'études :

CORSE INFRASTRUCTURES ET ENVIRONNEMENT



Collectivité Territoriale de Corse

RN 193

CAMPU - ROSSU

ESQUISSE PAYSAGERE

Sommaire

Figures

CONTEXTE PAYSAGER 3

1. INTRODUCTION 3

2. COMPOSANTES SPATIALES 3

3. STRUCTURE PAYSAGERE ET OCCUPATION DU SOL 3

4. CO-VISIBILITE 7

4.1 Perception visuelle éloignée 7

4.2 Perceptions visuelles rapprochées 7

5. ENJEUX PAYSAGERS 9

6. PRINCIPES D'AMENAGEMENTS PAYSAGERS 9

7. ESTIMATION DES TRAVAUX 10

7.1 Travaux de création 10

7.2 Entretien sur 2 ans 10

Figure 1 : Structure paysagère et occupation du sol.....4

Figure 2 : Planche photographique séquences 1 et 2.....5

Figure 3 : Planche photographique séquences 3 et 56

Figure 4 : Perceptions visuelles.....8

Figure 5 : Aménagement paysager rocher (PT 30)11

Figure 6 : Profil 1.....12

Figure 7 : Aménagement paysager zone délaissée (PT 75).....13

Figure 10 : Profil 315

CONTEXTE PAYSAGER

1. Introduction

Dans le cadre de la création de l'aménagement du créneau de dépassement de Campu Rossu sur la RN 193, section Ponte Leccia - Casamozza, un accompagnement paysager est programmé pour optimiser l'intégration de l'ouvrage tout particulièrement au niveau des rectifications de courbes.

2. Composantes spatiales

Au niveau de Campu Rossu la RN 193 située au fond de la vallée du Golo, traverse un paysage de moyenne montagne constitués de schistes lustrés aux formes arrondies localement hérissé de crêtes rocheuses témoins de la tectonique alpine ou les différentes unités paysagères s'étagent sur les versants de la vallée

- Les versants aux pentes soutenues et aux formes arrondies, presque uniformément couvert de maquis et de quelques massifs boisés épargnés par les incendies. La végétation est dominée par les cistes, genets, lentisques, qui donnent son caractère typique au maquis. D'anciennes cultures en terrasses abandonnées sont encore visibles par les stries horizontales qu'elles constituent.

Les affleurements rocheux peu fréquents deviennent plus présents à proximité des sommets qui culminent à 1 200 m d'altitude.

- Le fond de vallée marqué par la présence du Golo et de sa ripisylve, c'est là que se concentre la majorité des infrastructures : la RN 193 en rive droite, la voie ferrée en rive gauche et les implantations du bâti le long de la route nationale.

3. Structure paysagère et occupation du sol

La section de la RN 193 concernée par le projet présente 5 séquences successives entre les PR 108+800 et 112 + 200. La structure générale de la section est marquée par la linéarité (orientée Est-Ouest) de la vallée du Golo et des infrastructures associés RN 193, voies ferrées, canal hydroélectrique, réseaux téléphoniques, électricités....

Séquence 1

Du début du projet jusqu'au déblais du virage situés à l'aval du restaurant l'Escale (profil 130), la RN 193 le lieu-dit de Via Nova traverse en ligne droite un secteur où l'occupation humaine se matérialise sur la rive droite du Golo par la présence d'un canal, d'une petite centrale hydroélectrique, et surtout par les bâtiments liés au restaurant l'Escale et ses annexes et les terrains alentours pâturés par les bovins. Ce tronçon présente une identité paysagère

hétéroclite sans unité où les aménagements d'espace verts de type urbain : Prunus Pissardi, Robinier, Muriers, Erable, Cyprès de l'Arizona, Noyers, Platane... côtoient le maquis et les friches.

Séquence 2

Le tronçon situé du profil 30 au profil 52 se déroule dans des espaces à ambiance majoritairement forestière constitués à l'amont par une chênaie assez dense et à l'aval de la route par la ripisylve du Golo riche en Aulne glutineux. A proximité du profil 50 une zone de glissement laisse apparaître des déblais rocheux et de tout venant un peu chaotique.

Séquence 3

La section du profil 52 au profil 81 correspond à un élargissement de la vallée mis à profit pour l'implantation du village de Campu-Rossu. Le bâti est installé majoritairement en bordure de la route nationale.

Des jardins, pâturages et bosquets complètent l'occupation du sol au niveau de la terrasse alluviale.

La RN 193 est bordée de haies champêtres constituées de figuiers, chênes verts, Frênes, Ormes. Les haies situées au droit des jardins sont constituées d'essences plus ornementales Pins, Cyprès de l'Arizona, Troènes....

Séquence 4

Cette séquence intermédiaire est marquée par le caractère forestier des versants et l'étroitesse de la ripisylve.

Séquence 5

Du PR 111 + 700 au PR 112 + 200, la RN 193 s'écarte du Golo est délimitée ainsi une enclave de ripisylve associée à des pâturages. A l'extrémité Est du tracé ; le Golo pénètre dans une zone de gorges où les affleurements rocheux dominent et la RN 193 est alors bordée de déblais rocheux verticaux supérieurs à 10 mètre de haut. Ce tronçon est marqué par la juxtaposition d'éléments minéraux : affleurement rocheux, murs de soutènement de la voie ferrée..... qui côtoient les masses végétales denses de la ripisylves (Peupliers blancs) et du maquis qui occupe les versants.

Figure 1 : Structure paysagère et occupation du sol

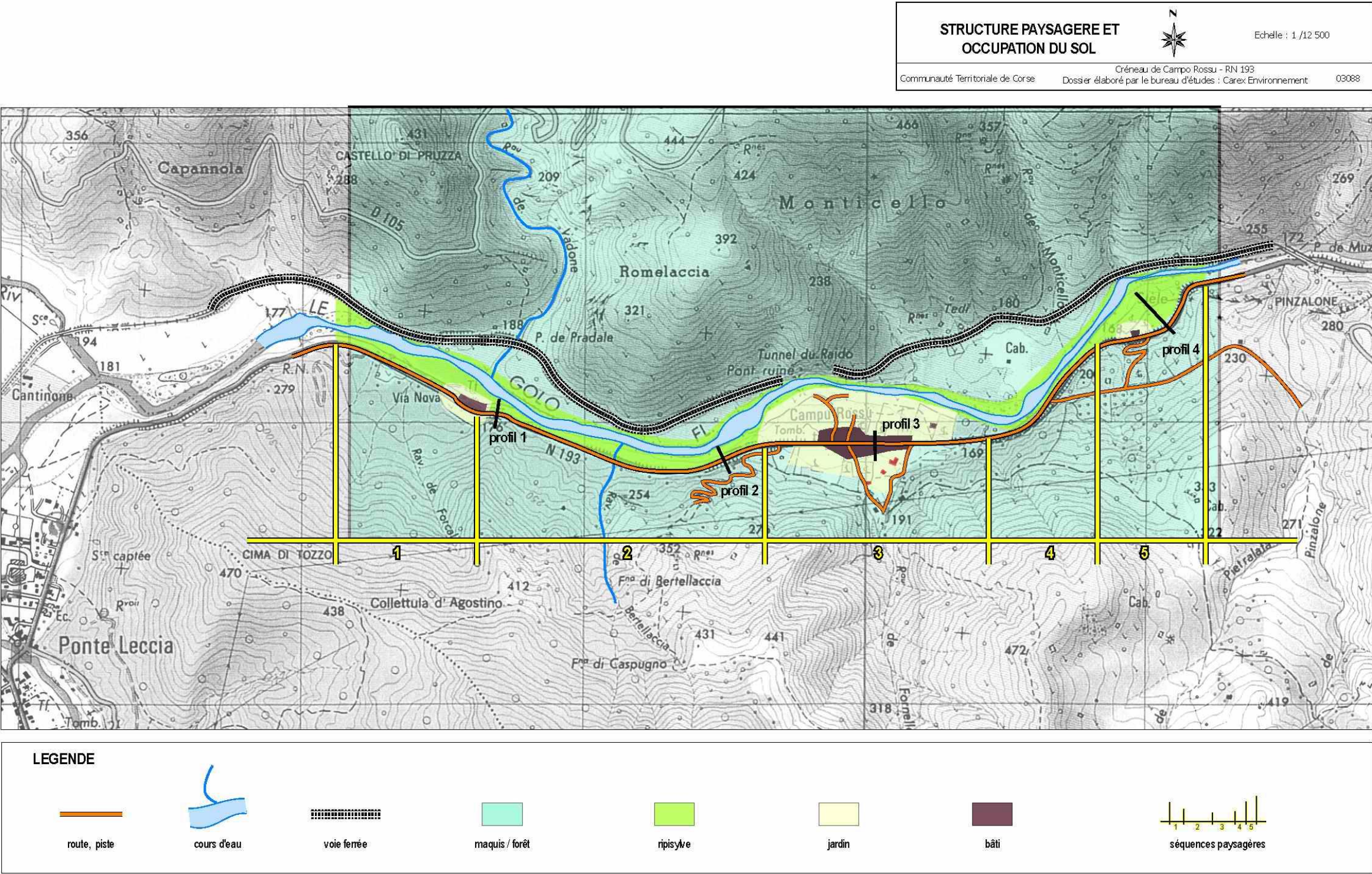


Figure 2 : Planche photographique séquences 1 et 2

PLANCHE PHOTOGRAPHIQUE SEQUENCES 1 ET 2

Communauté Territoriale de Corse

Créneau de Campo Rossu - RN 193
Dossier élaboré par le bureau d'études : Carex Environnement

03088



Restaurant de l'Escale vue depuis la RD105



Lieu-dit Via Nova



Entrée du restaurant l'Escale

SEQUENCE 1



Virage à rectifier au sud du restaurant l'Escale



Point de vue sur le Golo



Virage à rectifier à proximité du Campu Rossu

SEQUENCE 2

Figure 3 : Planche photographique séquences 3 et 5



4. Co-visibilité

4.1 Perception visuelle éloignée

Les perceptions visuelles éloignées de la section de la RN 193 concernées par le projet sont très limitées dans la mesure où l'habitat est concentré en fond de vallée à proximité immédiate du tracé et que le seul axe de circulation présentant des relations de co-visibilité est la RD 105 située sur le versant de la rive gauche du Golo.

Les perceptions depuis la RD 105 au niveau de Castello di Prozza sont éloignées de 400 à 1 000 m et ne concernent que la séquence 1 de la RN 193. Depuis ce point de vue, l'ampleur des versants de la Sierra Debbione domine le bassin visuel et le tracé de la route est proportionnellement écrasé.

Les secteurs du village de Campu Rossu ne sont que très peu visibles depuis la RD 105 en direction de Canavaggia.

4.2 Perceptions visuelles rapprochées

L'usager de la RN 193 circulant en fond de vallée est en position dominée et la masse des versants montagneux fermant le bassin visuel s'impose à lui.

Les perceptions visuelles sont masquées par les horizontales accentuées par la linéarité du tracé et sont focalisées à l'arrière plan sur les éperons qui bornent obliquement l'horizon. Les échappées visuelles vers les espaces latéraux du tracé : cultures, paturage, maquis, bâti... rivière sont limitées par la fréquence des écrans de haies mixtes bordant l'accotement, que se soit en séquence naturelle (haies de chêne, frênes, ormes...) et en zone habitée (chênes, figuiers, Pins, cyprès, platanes...).

⇒ Dans le sens Ponte-Leccia → Bastia :

Séquence 1

La vision est focalisée par l'éperon rocheux situé à l'aval du restaurant, les échappées latérales sont limitées par des haies mixtes bordant la chaussée, seuls les sommets et leurs versants dépassent les écrans végétaux latéraux.

Séquence 2

Les perceptions visuelles sont dominées par l'ambiance forestière.

Séquence 3

La perception du caractère urbain de la traversée du village de Campu Rossu n'est que très limitée en raison de la linéarité de l'axe et du bâti en partie masqué par la végétation. Par ailleurs, l'élargissement du fond de vallée accroît les perceptions latérales et lointaines.

Les échappées visuelles vers le Golo et sa ripisylve sont rares.

Séquence 4

Les perceptions lointaines et latérales sont limitées par l'ambiance forestière.

Séquence 5

L'arrivée dans cette séquence s'opère par un virage à droite qui ménage une échappée visuelle furtive vers les gorges de Muzille, marquée par la minéralité des rochers et des ouvrages de la voie ferrée. Ensuite, la perception est canalisée par la ripisylve (peupliers blancs) et les versants couverts de maquis. La sortie de cette séquence est soulignée par les déblais rocheux verticaux qui dominent la route avant l'entrée dans les gorges.

⇒ Dans le sens Bastia / Ponte Leccia :

Séquence 5

Après la sortie des gorges de Murzille, l'entrée dans cette séquence permet une vision panoramique sur la vallée du Golo, avec l'omniprésence de la végétation liée à la ripisylve et au maquis, le bâti n'est que très peu perceptible et la voie ferrée est relativement bien perçue.

Séquence 4

Les perceptions lointaines et latérales sont limitées par l'ambiance forestière.

Séquence 3

La traversée de Campu Rossu n'offre pas de différence majeure par rapport au sens de circulation Ponte-Leccia / Bastia.

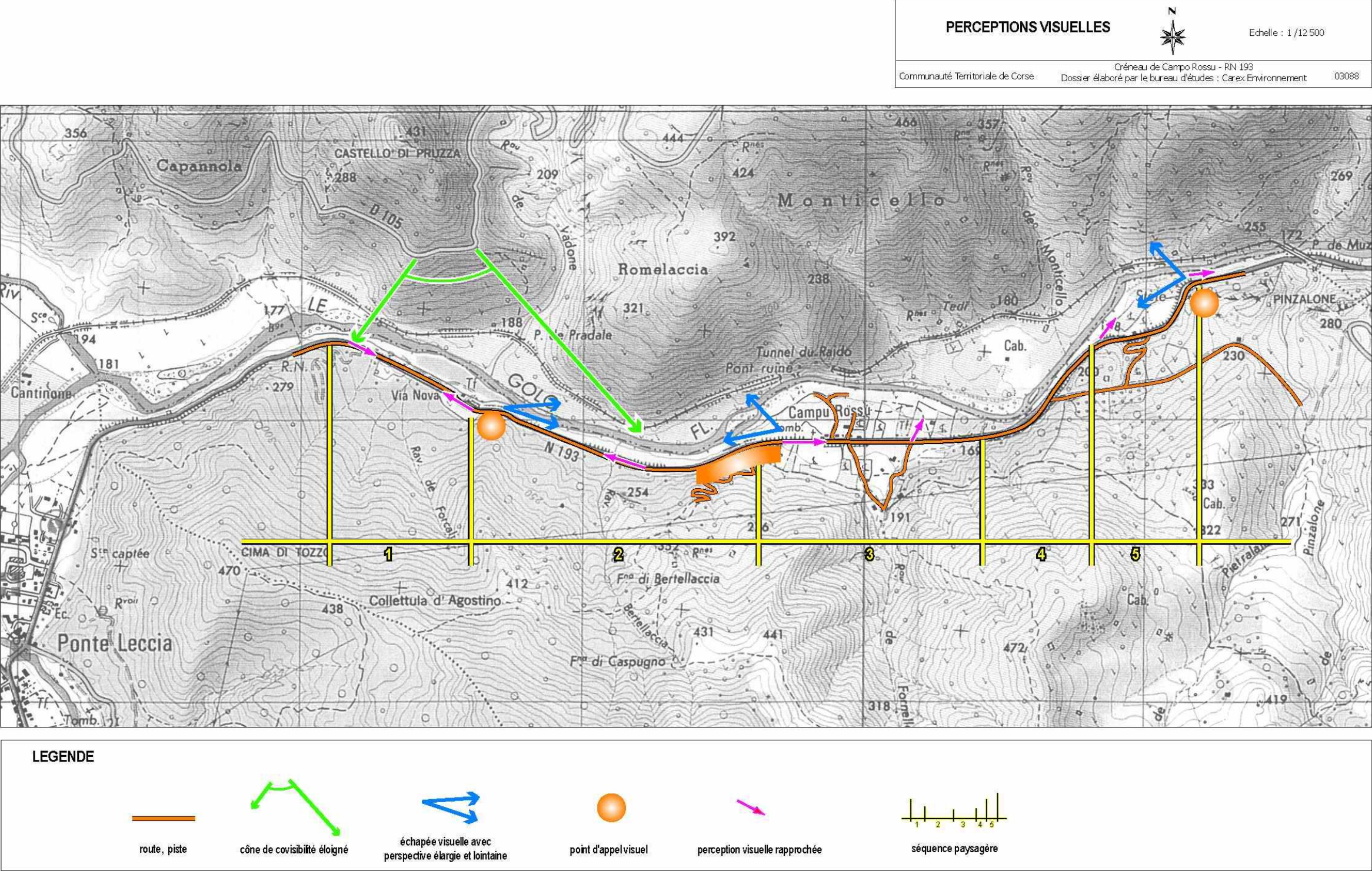
Séquence 2

L'entrée dans cette séquence correspond au point culminant du profil en long avec une vue plongeante partielle sur le Golo, sa ripisylve, les versants boisés et les sommets dominants, Ponte-Leccia à l'horizon qui donnent à ce site un des meilleurs points de vue du tracé, à peine altéré par la cicatrice laissée par le glissement de terrain qui a affecté le déblai de la route.

Séquence 1

Elle débute par la découverte brutale de l'ensemble bâti constitué autour du restaurant l'Escale, et se prolonge par les perspectives lointaines vers les sommets dominant Ponte-Leccia.

Figure 4 : Perceptions visuelles



Enjeux paysagers

Ces enjeux sont issus de l'analyse paysagère menée sur le grand paysage ainsi que le paysage interne du site. Ils concernent à la fois les composants spatiales, les découvertes visuelles, le patrimoine naturel et les pratiques de l'espace.

⇒ **Le maintien de la cohérence d'ensemble et de l'homogénéité du grand paysage :**

Les composantes recensées au sein du grand paysage ont leur propre identité : les versants couverts de maquis et le fond de vallée où se concentrent infrastructures et bâti. A cette échelle, l'enjeu est de conserver les caractères spécifiques et le mode de découverte des espaces.

⇒ **Le maintien des composantes qui participent à l'identité et à la structure du paysage local :**

Selon les séquences, la structure naturelle de ripisylve ou anthropisée des zones de bâti diffus doit être préservée par le maintien des haies, murets de pierre, écrans végétaux et la valorisation des essences locales.

⇒ **La valorisation des découvertes visuelles :**

Les découvertes visuelles devront être maîtrisées et valorisées en particulier les échappées panoramiques les plus intéressantes sur la vallée du Golo à Campu Rossu, l'approche des gorges de Murzille et l'intégration des nouveaux déblais et remblais.

⇒ **L'amélioration de la desserte et requalification paysagère des zones urbanisées :**

L'aménagement routier est l'occasion de requalifier du point de vue paysager les espaces traversés, notamment dans les zones de bâtis au niveau du restaurant l'Escale et dans l'agglomération de Campu Rossu.

L'aménagement paysager aura pour objectif de structurer et d'identifier l'infrastructure modifiée et de souligner sa lisibilité pour l'utilisateur et le riverain.

5. Principes d'aménagements paysagers

Séquence 1

Les aménagements généraux consistent en la cicatrisation et la végétalisation des talus afin que l'état initial soit rétabli au mieux selon l'ambiance de lisière de maquis typique de cette séquence. A proximité du restaurant de l'Escale l'ilôt planté sera échangé côté Ouest, cette sur-largeur sera engazonnée et l'alignement d'arbres sera prolongé par l'implantation de baliveaux. A l'occasion de cet aménagement, il serait même souhaitable de replanter un alignement homogène à baie de mûriers ou de micocouliers afin de créer un ombrage par le stationnement des véhicules.

Séquence 2

De façon générale les ambiances de maquis forestier et de ripisylve devront être maintenues. Les éléments construits du patrimoine vernaculaire tels que les murets qui longent la route de part et d'autre ont une valeur paysager importante, ils devraient être conservés autant que possible.

Au début de la séquence 2, au niveau du PT 30, le versant rocheux sera entaillé de façon importante au sud de la route. L'intégration paysagère consistera à adoucir l'angle de raccordement avec le terrain naturel, à créer un ou plusieurs redans afin de rompre l'ampleur du talus et à prendre en compte la géomorphologie naturelle des affleurements rocheux des éperons schisteux. A l'issue de ces aménagements en phase de terrassement, l'insertion paysagère sera basée sur la végétalisation des parties les moins rocheuses : fissures, banquettes et accumulations de matériaux fins en pied de talus. Compte tenu de la minéralité du substrat et de la forte déclivité, un ensemencement par projection hydraulique permettra d'installer une végétation d'espèces herbacées et semi-ligneuses saxicoles typiques des affleurements rocheux :

Psoralée, Anthemis, Alyssum, Plantains, Scabieuses, Fétuques ovines, Agrostides, Cistes, Genêts...

Au niveau de ce virage, coté Golo, la délaissée générée par la rectification de la courbe et le remblais situé au delà du tracé actuel, feront l'objet de plantations d'un bosquet arbustif et arborescent constitué d'essences locales : Frêne à fleur, Aulne cordé, Orme...

Au niveau de la zone de glissement (PT 75) le nouveau tracé s'éloigne de la route actuelle. L'espace ainsi généré pourrait être valorisé par la création d'une aire de repos. La possibilité de se garer sous l'ombrage d'arbres évoquant notamment la ripisylve toute proche (arbres tiges : Frêne à fleur, Aulne cordé, Micocoulier) et de profiter de la vue sur la vallée de Golo. Entre le nouveau tracé et la route actuelle des boisements d'arbres (en cepés : Frênes, Chênes verts, Aulnes, Genêts, Cistes ...) permettraient de lier les deux espaces. Les nouveaux talus nécessaires à la réalisation de la route seront enherbés.

Côté sud - le grand talus de déblais réalisé dans un substrat relativement meuble de tout venant schisteux sera relativement homogène dans sa déclivité et dans son modelé, sa partie

supérieure sera progressivement arrondie afin de se raccorder au terrain naturel, cet espace de transition sera favorable à la création d'un effet de lisière.

L'implantation en crête et dans le talus de bosquets arbustifs (Lentisques, Cistes, Genêts, Arbousiers) participera à la création d'une lisière progressive, l'ensemble de la surface sera ensemencé d'espèces saxicoles et de prairies sèches.

Séquence 3

Pour signaler la zone habitée, un alignement d'arbres tiges (micocoulier, mimosa), sera implanté le long de la route au nord de la contre-allée. Une rangée d'arbustes fleuris d'un aspect naturel complètera l'aménagement (Romarins, Rosiers, Germandrées, Potentilles). Les petits talus de déblais, remblais et les accotements seront végétalisés par un simple enherbement.

Les terre-pleins centraux et latéraux seront de texture minérale (béton balayé)

Un nouvel éclairage ; lampadaires en bois et en acier noir (similaire à celui de l'aménagement routier à Ponte Leccia) mettrait plus en évidence le caractère urbanisé de cette séquence.

Séquence 4

Le contexte naturel et forestier de cette séquence implique une intégration simplifiée : il s'agit de cicatriser et de revégétaliser les talus et accotements afin de rétablir l'état initial.

Séquence 5

Depuis le nouveau tracé de la RN 193, il est important de conserver la vue sur la vallée de Golo et vers les gorges de Muzzile. La route se trouvera sur un remblais et les talus seront stabilisés et végétalisés par des espèces arbustives dont la taille préservera les échappées visuelles latérales et axiales. Les essences implantées en massifs denses seront choisies dans le cortège floristique mixte du maquis (en sommet de talus) et de la ripisylve (en pied de talus et sur les délaissées) : Lentisque, Genêt, Ciste, .

6. ESTIMATION DES TRAVAUX

6.1 Travaux de création

Enherbement et engazonnement :

- Devant l'entrée de l'Escale, séquence 1
- Sur le rocher remodelé et sur le talus en face, séquence 2
- La zone délaissée et le talus de glissement, séquence 2
- Sur les talus de remblais, Muzzile, séquence 5,

$$30\,000\text{ m}^2 \times 0.75\text{ € HT / m}^2 =$$

22 500 € HT

Plantations arbustives :

- La zone délaissée et le talus de glissement, séquence 2
- Le long de la contre-allée dans la zone habitée, séquence 3
- Sur les talus de remblais, Muzzile, séquence 5,

$$2\,500\text{ u} \times 20\text{ € HT / u} =$$

50 000 € HT

Alignement d'arbres tiges :

- Devant l'entrée de l'Escale, séquence 1
- Le long de la contre-allée dans la zone habitée, séquence 3

$$40\text{ u} \times 350\text{ € HT / u} =$$

14 000 € HT

Bosquets d'arbres baliveaux :

- Sur le talus en face du rocher remodelé, séquence 2
- La zone délaissée, séquence 2

$$150\text{ u} \times 150\text{ € HT / u} =$$

22 500 € HT

Travaux de création total :

109 000 € HT

6.2 Entretien sur 2 ans

Arbustes et arbres en cepé (baliveaux)

$$2\,650\text{ u} \times 10\text{ € HT / u} =$$

26 500 € HT

Arbres tiges :

$$40\text{ u} \times 150\text{ € HT / u} =$$

6 000 € HT

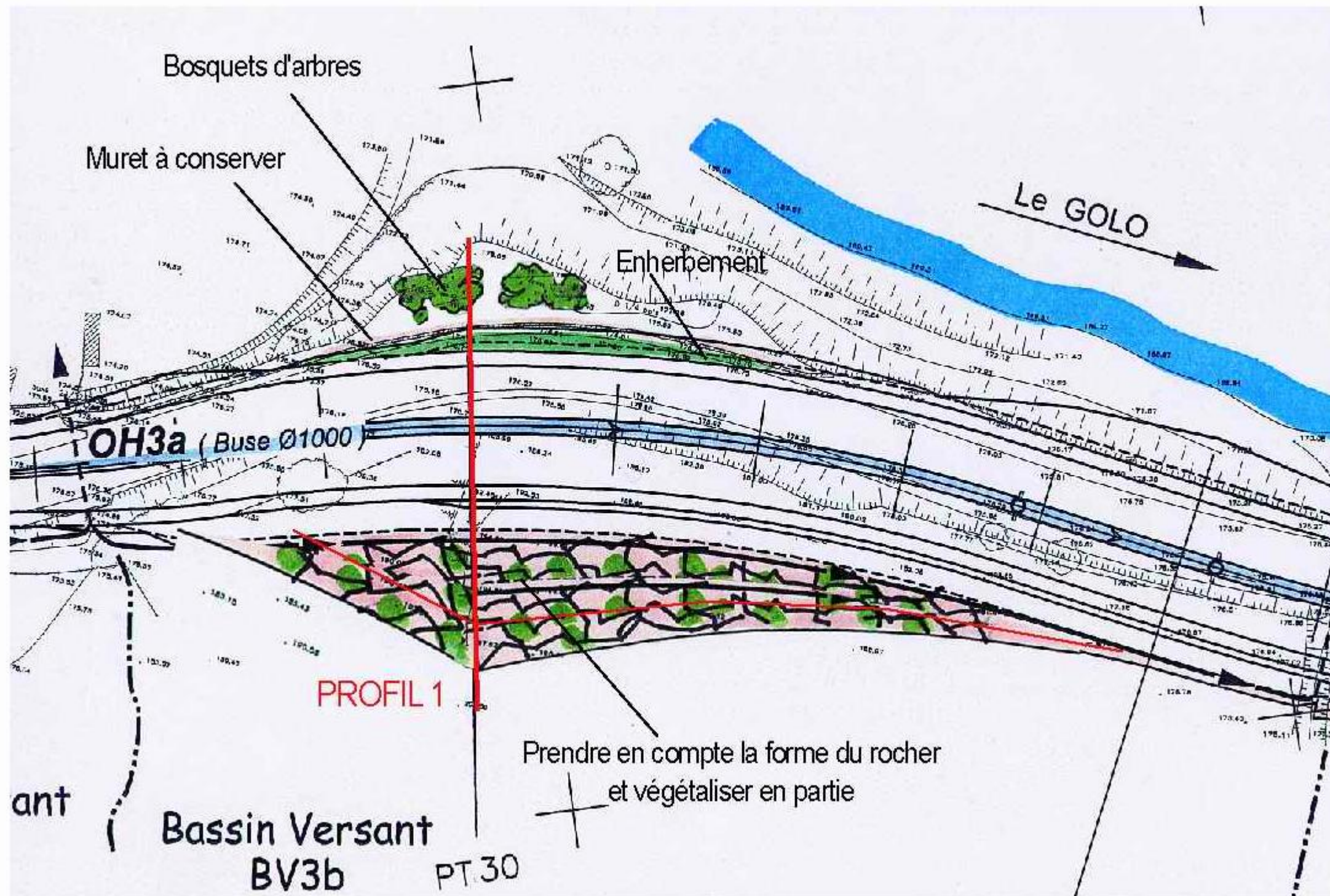
Entretien total:

32 500 € HT

TOTAL:

141 500 € HT

Figure 5 : Aménagement paysager rocher (PT 30)



Bousquets d'arbres à planter
(frêne à fleur, ailne cordé,
orme)

Talus à enherber

Muret à
consérvier

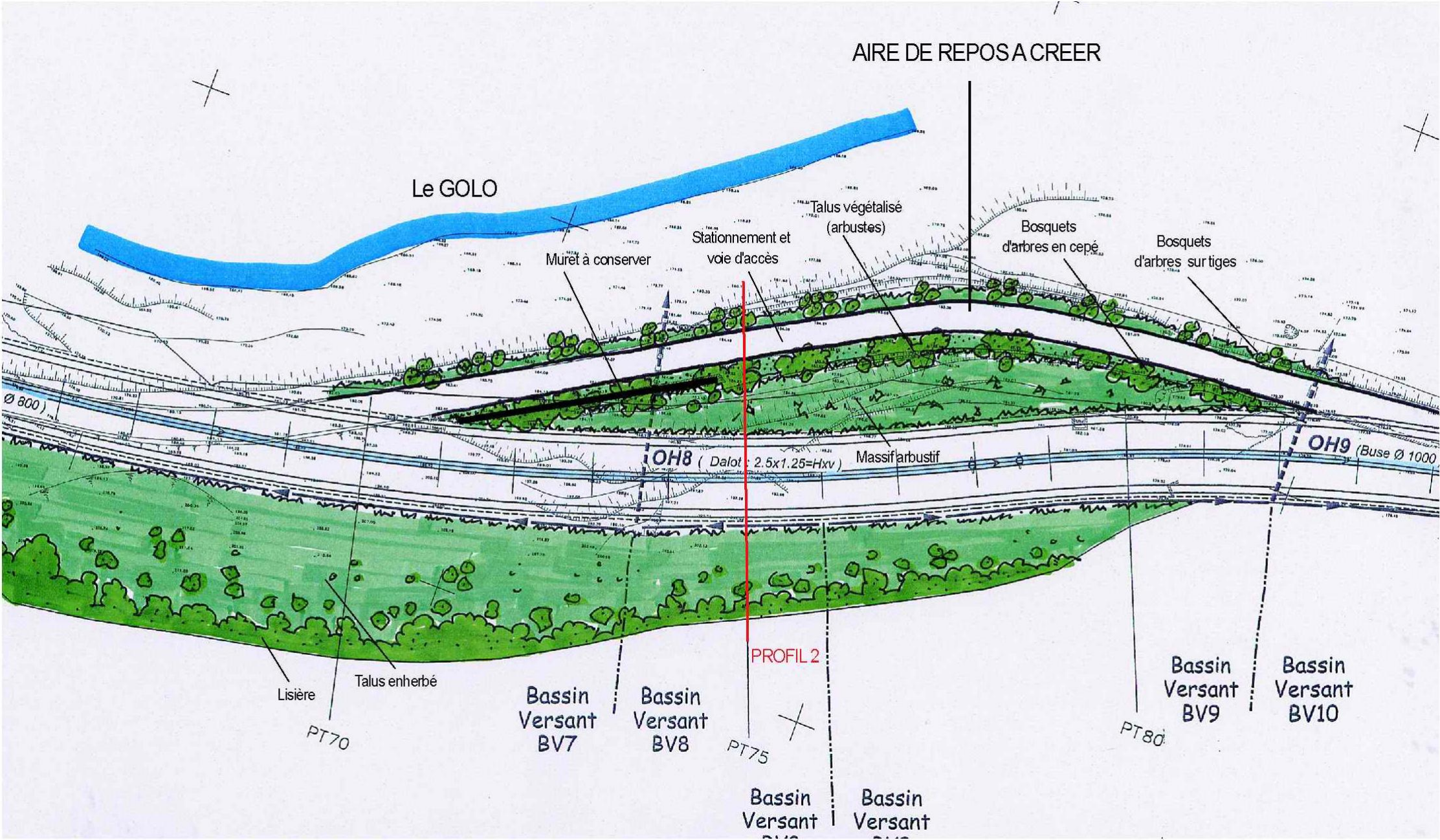
TN

TPC
minéral

Prendre en compte la forme
naturelle du rocher et
végétaliser en partie

TERRAIN NATUREL	176.776	176.805	176.780	176.927	177.124	175.890	176.210	175.893	176.065	175.889	176.105	176.458	176.153	176.186	176.184	176.280	176.724	200.137
PROJET	176.798	176.899	176.899	176.927	177.124	175.890	176.210	175.893	176.065	175.889	176.105	176.458	176.153	176.186	176.184	176.280	176.724	200.137
ARASE	176.798	176.899	176.899	176.927	177.124	175.890	176.210	175.893	176.065	175.889	176.105	176.458	176.153	176.186	176.184	176.280	176.724	200.137

Figure 7 : Aménagement paysager zone délaissée (PT 75)



Alignement d'arbres et rangée d'arbustes pour signaler la zone habitée (micocoulies, germandrées, cistes, rosiers, potentilles)

Nouvel éclairage (acier noir et bois)

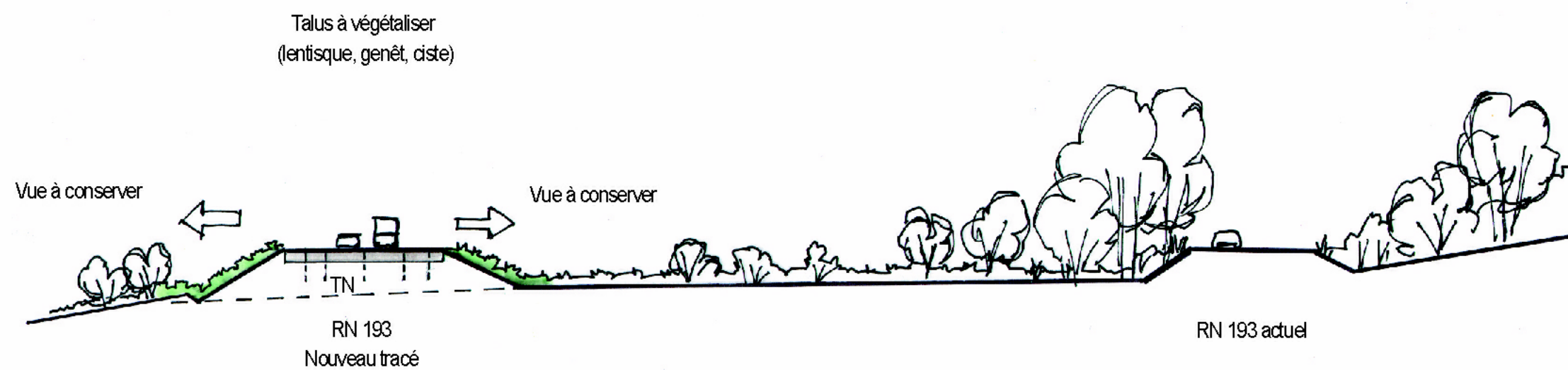
"Cicatrisation" de la lisière

Zone habitée

P.C : 171.00

	172.685	172.694	172.716	172.726	172.773	172.792	172.642	172.695	172.774	172.775	172.637	172.365	172.334	172.372	172.357	172.173	172.197	172.753	172.871		
TERRAIN NATUREL	-13.73	-13.00	-10.73		1.263	2.042	1.736	1.600	1.770		1.845	1.845	0.01			6.921	6.76	1.994	6.529	15.25	16.99
PROJET	172.754	173.085	173.125		172.754	173.223	173.253	173.275	173.193	173.193	173.131	173.050	173.000	173.000	173.000	172.900	172.900	172.669			
ARASE	-11.240,26	4.000	-6.26	2.000	3.263	0.00	2.237	2.44	3.500	5.94	2.000	7.94	4.000	12.94	14.28						

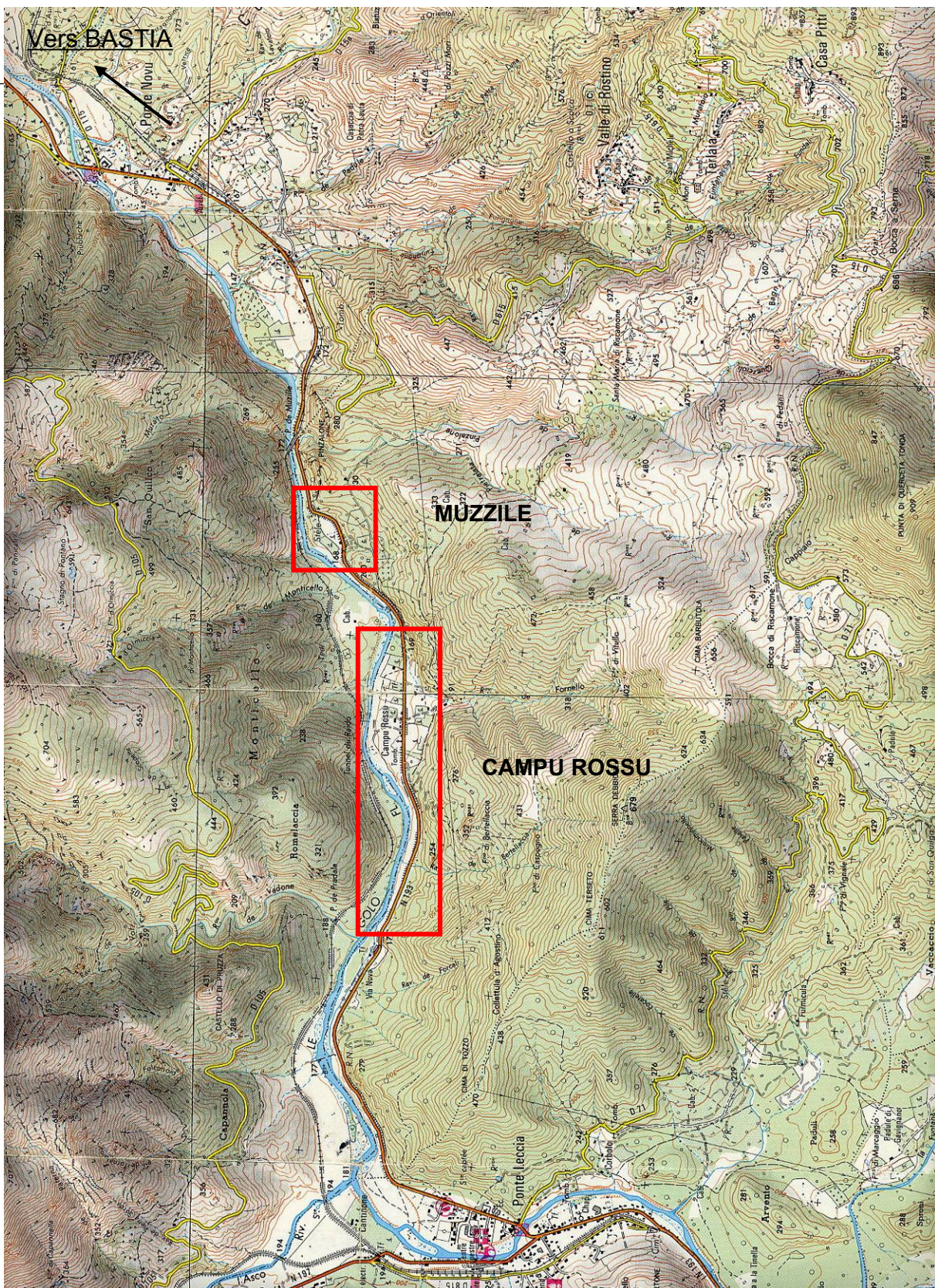
Figure 8 : Profil 3



ANNEXES 2

ANNEXE 2.1 - PLAN DE SITUATION DE LA ZONE D'ETUDE

La zone d'étude est située sur la commune de Valle di Rostino. Elle concerne l'aménagement d'un créneau de dépassement à 2 x 2 voies au lieu dit "Campu Rossu" du PR 108,800 au PR 110,500 et la réalisation de la déviation au lieu dit "Muzzile" du P.R.111,700 au P.R.112,200, entre la section Ponte Leccia et Ponte Novu, de la RT 20.





Restaurant « L'Espace » et quelques habitations, situés au lieu dit Via Nova (Campu Rossu)



Virages au lieu-dit Muzzile, début aménagement (en direction d'Ajaccio)



RT20 au lieu-dit Muzzile (en direction d'Ajaccio)

ANNEXE 2.3 - VUES EN PLAN

INSERER PLANS CR ET MUZZILE

ANNEXE 2.4 - OBSERVATIONS DE LA DREAL

A l'examen de ces documents, le dossier nécessite d'être complété sur les points suivants: *

Enjeux humains

Ils ressortent comme l'enjeu principal du projet. Le dossier doit être complété avec les vues en plans. Seules 8 habitations semblent être présentes sur la portion considérée, les enjeux sur les modes de déplacements doux sont donc limités. Toutefois se pose la question de la sécurité et de l'impact de cette création de 2x2 voies pour les riverains. Des précisions sont attendues sur le nombre d'habitants permanents et les modalités de leurs déplacements quotidiens (insertion sur la 2x2 voie, traversée pour aller chez les voisins, etc.). Le dossier indique (p 31 en mode lecture) que "la Collectivité Territoriale de Corse a modifié l'aménagement du créneau de dépassement de Campu Rossu en réduisant les emprises (suppression des contre-allées)". Ce parti-pris de suppression des contres-allées mériterait d'être explicité en lien avec les éléments relatifs à la sécurité des personnes.

Enjeux faune-flore

Il est indiqué que l'étude d'impact, intégrée à la DUP de 2004, a traité le volet "environnement", dont des éléments sont donnés dans le dossier en quelques lignes. Ces éléments sont très succincts et un inventaire botanique sur les zones élargies mériterait d'être réalisé en lien avec le plan régional d'action "flore des bords de routes". L'étude d'impact dans sa version de 2004 pourrait utilement nous être transmise pour confirmer, ou infirmer, les enjeux flore du secteur.

Enjeux paysagers

Le dossier évoque un accompagnement paysager pour optimiser l'intégration du projet mais les éléments relatifs aux mesures prises ne sont pas explicitées dans le document transmis. Les mesures qui pourraient être intégrées au projet concernent:

- le traitement des délaissés allant au-delà du simple stockage des matériaux excédentaires en déblais, avec un modelage intégré à la géomorphologie environnante
- la suppression des points noirs paysagers, notamment des publicités et l'enfouissement des réseaux le long de la portion concernée, et notamment au niveau du hameau de Campu Rossu (photos p 11 et 12)
- un modelage harmonieux des talus en cohérence avec la géomorphologie environnante ne se limitant pas à la cicatrisation et à la végétalisation et qui doit être préalablement défini plus spécifiquement pour le lieu-dit Muzille, pour lequel l'objectif est de "préserver les échappées visuelles latérales et axiales" (p 29)
- la conservation des éléments construits du patrimoine tels que les murets demande à ce que ces éléments soient identifiés et leur traitement préalablement définis
- le choix des essences implantées demande à être défini en amont, en intégrant les quantités et les forces des végétaux ainsi que les modalités de leur mise en œuvre.

Enjeux spécifiques en phase travaux

Des précisions sont nécessaires sur les séquences de travaux (dont la durée totale prévue est de 18 mois "en partie en période hivernale "p2) et les modalités d'organisation du chantier (zones de stockage des engins et matières, etc.) notamment en lien avec les zones sensibles du secteur (habitations, cours d'eau, présence éventuelle de flore à enjeux)

**ANNEXE 2.5 - ELEMENTS DE REPONSE APPORTES AUX OBSERVATIONS
DE LA DREAL**

Enjeux humains

Le hameau de Campu Rossu comporte au total

- en aval de la RT, 5 maisons d'habitations et deux hangars agricoles desservis par quatre accès
- en amont de la RT, 2 maisons d'habitations et trois hangars agricoles et de BTP desservis par deux accès, soit une trentaine de personnes de personnes.

La section qui bénéficierait des contre allées comporte :

- en aval de la RT, 3 maisons d'habitations et deux hangars agricoles desservis par deux accès
- en amont de la RT, 2 maisons d'habitations et deux hangars agricoles desservis par un accès, soit une vingtaine de personnes.

Le secteur aval est inconstructible de par les zones inondables du Golo.

Le secteur amont est inconstructible, toutefois le Maire M. Pierre Pietri nous informe de son souhait d'ouvrir à l'urbanisation via l'accès actuel.

Ainsi, il est peu probable que le nombre d'accès évolue dans le secteur ce qui n'incite pas à la création de contre allées qui n'apporte pas beaucoup de sécurité pour des contraintes fortes et un coût important.

Au vu des contraintes hydrauliques (zone inondable du Golo, proximité du cours d'eau,...), la plate-forme routière projeté a été réduite et le tracé routier décalé légèrement côté montagne afin d'éviter d'empiéter sur le talus de remblais du Golo et dans le lit majeur du ruisseau.

En effet, les aménagements hydrauliques longitudinaux prennent plus de place de prévus, les pièges à cailloux (important pour la sécurité également) prennent également de la place.

Il a été privilégié une bande dérasée de droite plus importante ce qui apporte un bon niveau de sécurité à l'ensemble des usagers.

Au final l'emprise foncière ne permet pas de casser des contre allées.

Enfin, les distances de visibilité des accès existants sont très satisfaisantes.

Enjeux faune-flore

Le dossier DUP de 2004 est joint en annexe.

La CTC s'engage à réaliser une enquête faune flore complète. La réalisation des inventaires sur le terrain s'effectuera en période printanière. Un exemplaire sera transmis à la DREAL dès réception.

Le planning de l'étude botanique (voir tableau ci-joint) peut être réalisé et transmis à postériori pour s'assurer qu'il n'y a pas dommage à l'environnement.

Taxons floristiques	Statut	Mention bibliographique	Période préférentielle d'observation	Intervention
Brome fasciculé Anisantha fasciculata (C.Presl) Nevski, 1934	IUCN France : EN Protection régionale	Connue sur la commune	mai-juin	Printemps (avril-mai)
Lunetière de Rotgès Biscutella rotgesii Foucaud, 1900	IUCN Monde : CR IUCN France : EN IUCN Corse : VU Protection régionale Endémique stricte de Corse	Stations connues à proximité de la N193 à l'entrée de Ponte-Leccia Existe sur talus routier	avril-mai	
Hélianthème d'Égypte Helianthemum aegyptiacum (L.) Mill., 1768	IUCN France : EN Protection régionale	Connue sur la commune	avril-mai	
Canche naine Molineriella minuta (L.) Rouy, 1913	Protection nationale	Connue sur la commune	avril-juin	
Passerine tartonraire Thymelaea tartonraira subsp. tartonraira (L.) All., 1785	IUCN France : VU Protection nationale	Connue sur la commune	Toute l'année	

Enjeux paysagers

Les publicités sont régies par le pouvoir de police du Préfet hors agglomération avec une servitude de 20m.

L'étude paysagère ci-jointe ne peut être concrétisée à ce jour car elle est contradictoire avec la motion de l'Assemblée de Corse suite aux problèmes de la *xylella fastidiosa*.

Toutefois, la CTC s'engage à faire au mieux en collaboration avec les services concernés les aménagements paysagers cohérents avec les espèces endémiques et les disponibilités en pépinière.

Enjeux spécifiques en phase travaux

Les travaux de terrassement sont prévus en période hivernale (lorsque la circulation est la moins dense).

Les inconvénients du chantier (bruit, circulation d'engins,...) seront temporaires et limités à la durée du chantier.

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 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).

Lors de la réalisation des travaux, des dispositions particulières seront adoptées pour limiter l'entraînement des fines vers le cours d'eau. Une collecte des eaux pluviales s'écoulant sur les talus s'effectuera dans un fossé implanté en pied de talus (entre le pied de talus et la digue isolant la zone chantier des écoulements du Golo). Ce fossé, dont la pente sera très faible, transitera par un filtre (type filtre à pailles) avant son rejet dans le Golo.

Des filtres anti pollutions seront mise en place avant le rejet dans le Golo pour recueillir les fines. Nous pouvons envisager des filtres également dans le Golo mais hors période de crue seulement. Le stockage des engins de chantier se fera hors zone inondable et la plateforme bénéficiera d'un déshuileur.

Des débourbeurs seront installés au niveau des accès chantier.

En période estivale, un arrosage des sites de terrassement sera prévu pour limiter les poussières.

ANNEXE 2.6 - DOSSIER DE DUP DE 2004

INSERER DUP 2004

ANNEXE 2.7 - ARRETE D'UTILITE PUBLIQUE

PREFECTURE DE HAUTE-CORSE

DIRECTION DES POLITIQUES DE L'ETAT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE
BUREAU DE L'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT

ARRETE n° 2007-254-10 du 11 septembre 2007
déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de
créneaux de dépassement, sur la RN 193, section Ponte
Leccia - Accendi Pipa, sur les communes de Bigorno, Lento,
Castello Di Rostino et Valle Di Rostino, et cessibles les
parcelles nécessaires à leur réalisation.

LE PREFET DE LA HAUTE CORSE,
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Vu le code de l'environnement,

Vu la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse,

Vu la délibération de l'Assemblée de Corse n° 05/157 du 25 juillet 2005,

Vu l'arrêté n° 2006-352-2 du 18 décembre 2006, prescrivant l'ouverture des enquêtes conjointes
préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire, en vue des travaux d'aménagement de créneaux
de dépassement, sur la RN 193, section Ponte Leccia - Accendi Pipa, sur les communes de Bigorno,
Lento, Castello Di Rostino et Valle Di Rostino,

Vu les dossiers des enquêtes publiques ouvertes sur le projet, notamment les rapports et les
conclusions du commissaire enquêteur en date du 5 mars 2007,

Vu la délibération de l'Assemblée de Corse n° 07/116AC du 25 juin 2007, ainsi que la
déclaration de projet, annexées au présent arrêté,

Considérant que les aménagements projetés visent à améliorer la sécurité des usagers,

Considérant l'utilité publique du projet,

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture,

ARRETE :

Article 1 : Sont déclarés d'utilité publique, les travaux d'aménagement de créneaux de dépassement,
sur la RN 193, section Ponte Leccia - Accendi Pipa, sur les communes de Bigorno, Lento, Castello Di
Rostino et Valle Di Rostino.

.../...

Article 2 : La Collectivité Territoriale de Corse est autorisée à acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation, les parcelles de terrain nécessaires à la réalisation des travaux cités à l'article 1.

Article 3 : Sont déclarés cessibles, au profit de la Collectivité Territoriale de Corse, les terrains désignés aux documents joints en annexe du présent arrêté.

Article 4 : Les expropriations éventuellement nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

Article 5 : Le présent arrêté devra être notifié individuellement par le président du conseil exécutif de Corse, sous pli recommandé, avec demande d'avis de réception à chacun des propriétaires concernés.

Article 6 : Le présent arrêté ainsi que la déclaration de projet qui lui est annexée, seront affichés en mairies de Bigorno, Lento, Castello Di Rostino et Valle Di Rostino.

Article 7 : Le secrétaire général de la préfecture, le président du conseil exécutif de Corse, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Pour le préfet et par délégation,
Le secrétaire général de la préfecture,

Jean-Marc MAGDA

Pour copie conforme à l'original,
Pour le préfet et par délégation,
Le chef de bureau,



Nicole MILLELIRI

ANNEXE 2.8 - ETUDE PAYSAGERE

INSERER ETUDE PAYSAGERE