



**SYNDICAT MIXTE DU GRAND SITE DE
CONCA D'ORU,
VIGNOBLE DE PATRIMONIO – GOLFE DE
SAINT-FLORENT**

11, Avenue Jean Zuccarelli
20 200 BASTIA

**CONCEPTION ET CONDUITE DES OPERATIONS
D'AMENAGEMENT D'UNE BOUCLE CYCLO-PIETONNE
PLAN DE DEPLACEMENT DOUX DU GRAND SITE DE FRANCE
« CONCA D'ORU, VIGNOBLE DE PATRIMONIO-GOLFE DE
SAINT-FLORENT »**

RAPPORT D'ETUDES D'AVANT PROJET



SUIVI DU DOCUMENT :
14210056-IT1-AVP-NOTICE-CONCA D'ORU-IND C

Indice	Établi par :	Approuvé par :	Le :	Objet de la révision :
A	S.CORNIL	Y DELALANDE	05/10/2022	Établissement
B	S.CORNIL	Y DELALANDE	21/07/2023	Reprises suite à remarques MOA
C	S.CORNIL	Y DELALANDE	20/09/2023 31/10/2023	Reprises sur secteur 10 Ajout écluses, aménagement sur voirie et accotement Précisions S9, S10 et accroches BCP

SOMMAIRE

A. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'OPERATION.....	4
A.1. CONTEXTE	4
A.2. OBJET de la présente étude.....	4
A.3. LOCALISATION DU SITE D'ETUDE	5
B. PRESENTATION DE L'ITINERAIRE	7
B.1. présentation générale.....	7
B.2. presentation par section	9
B.2.1. Secteur 1 : Place des Portes / Future Maison du Grand Site.....	9
B.2.2. Secteur 2 : Centre de Saint Florent	9
B.2.3. Secteur 3 : Promenade des Goumiers.....	10
B.2.4. Secteur 4 : RD81 entre la promenade et le camping d'Olzo	11
B.2.5. Secteur 5 à 8 : Zone de la Stretta de la Strutta	12
B.2.6. Secteur 9 : Tracé haut et tracé bas entre la RD81 et la RD238	15
B.2.7. Secteur 10 : la RD238	16
B.2.8. Secteur 11 : Jonction avec la future maison du Grand Site (St Florent).....	16
B.3. description des elements d'aménagement.....	17
B.3.1. Aménagements en milieu urbain	17
B.3.2. Aménagements en milieu rural.....	18
B.3.3. Dispositions générales liées à la signalisation	19
B.3.4. Zones de stationnement et de service	21
B.4. annexe : rappel estimation EP / AVP.....	23
B.5. Analyse fonciere sommaire	25

A. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'OPERATION

A.1. CONTEXTE

Afin de promouvoir les déplacements doux sur le territoire du Grand Site de France « Conca d'Oru, vignoble de Patrimonio – golfe de Saint-Florent » tout en respectant l'environnement et les paysages, le Syndicat Mixte du Grand Site de Conca d'Oru souhaite mettre en œuvre les aménagements prévus dans le Plan de Déplacements Doux.

Cette mission de maîtrise d'œuvre intervient à la suite d'un premier travail de définition d'un plan de déplacement modes doux, à court, moyen et long terme, mené par l'équipe INDDIGO/TRAIT D'UNION. Ce plan de déplacements a fait l'objet d'un avis de la Collectivité de Corse et du Syndicat Mixte du Grand Site de Conca d'Oru.

Des Etudes Préliminaires ont déjà été menées comprenant une étude des variantes possibles.

A.2. OBJET DE LA PRESENTE ETUDE

Le présent dossier correspond à la réalisation de la boucle cyclo piétonne, présent au PDD Grand Site de France « Conca d'Oru, vignoble de Patrimonio – golfe de Saint-Florent ».

L'objectif général est d'approfondir le travail réalisé lors des études préliminaires.

A l'issue des études d'avant-projet, une solution sera étudiée plus précisément en phase projet.

Le présent dossier concerne la réalisation des Études d'Avant-Projet détaillant plus précisément les solutions retenues aux études préliminaires .

A.3. LOCALISATION DU SITE D'ETUDE

Site emblématique du département de la Haute Corse, le Grand Site de France, Conca d'Oru s'étend sur 5 859 ha entre terre et mer, alliant espaces naturels et espaces urbanisés.

Il concerne 6 communes :

- ✓ Saint-Florent ;
- ✓ Patrimonio ;
- ✓ Barbaggio ;
- ✓ Poggio d'Oletta ;
- ✓ Farinole
- ✓ Oletta

Il est géré par le Syndicat Mixte du Grand Site de « Conca d'Oru, vignoble de Patrimonio - golfe de Saint-Florent ».

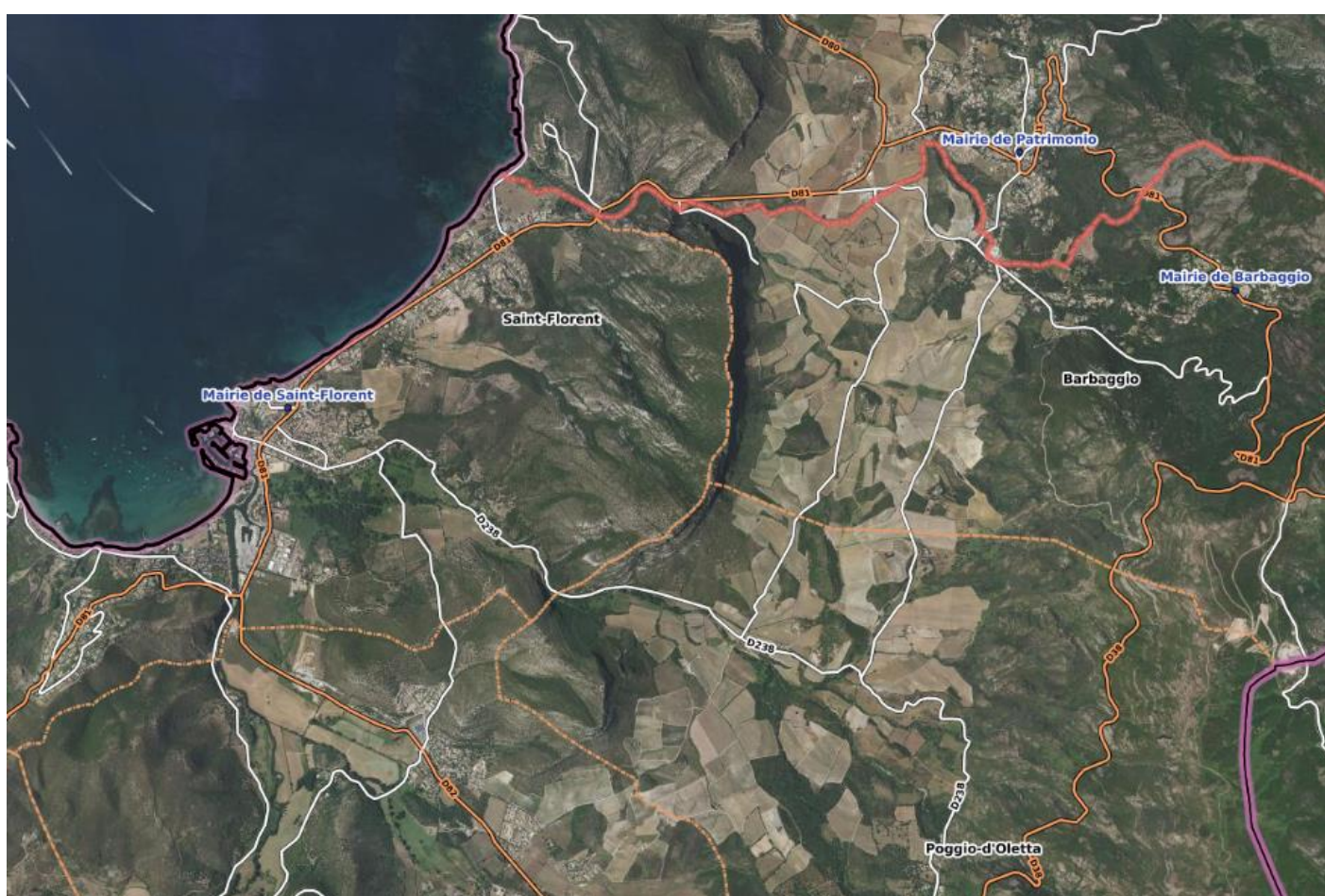


Figure 1 : Plan de situation

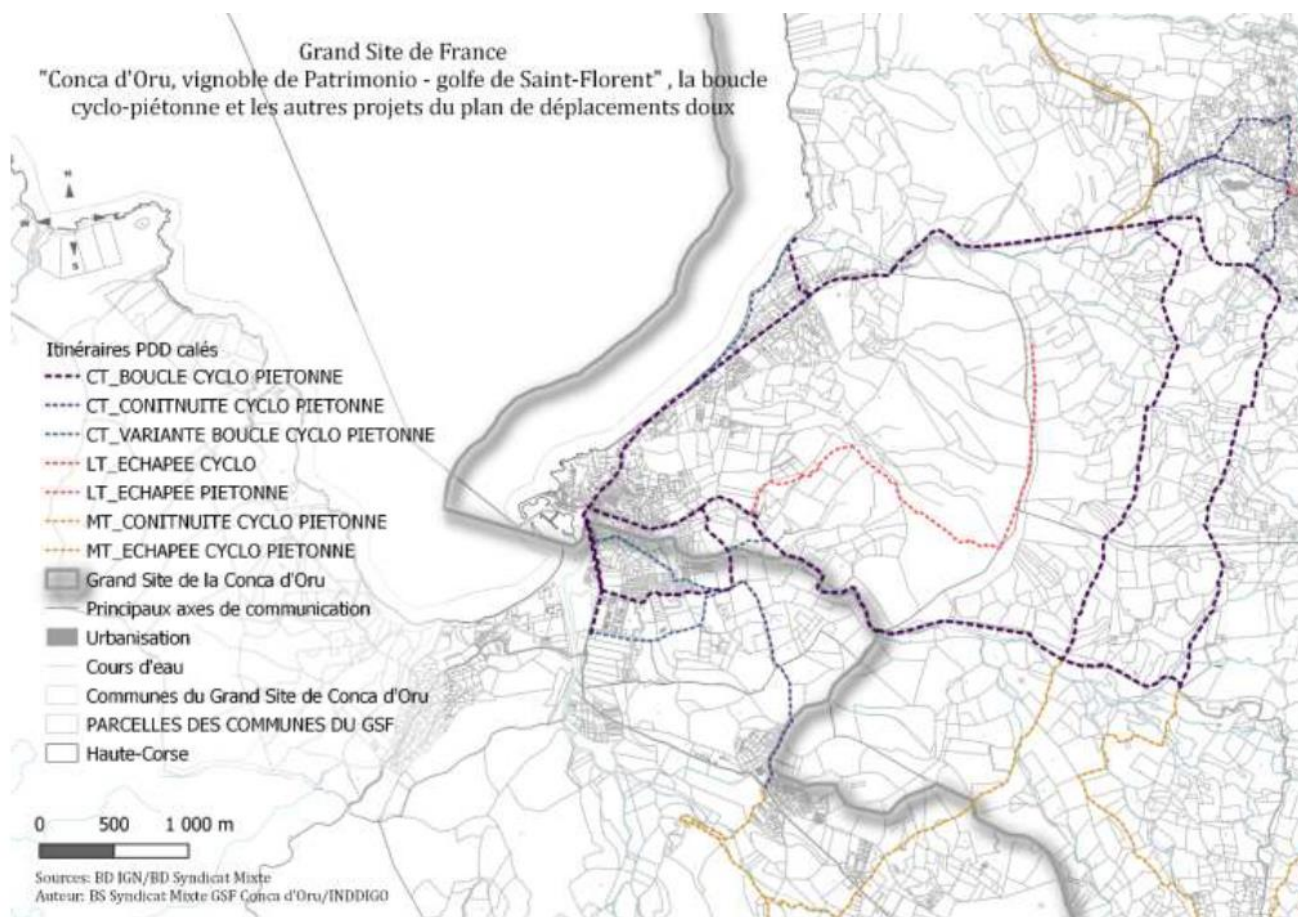


Figure 2 : Tracé de la boucle initiale décrite au PDD

B. PRESENTATION DE L'ITINERAIRE

B.1. PRESENTATION GENERALE

Le travail de reconnaissance terrain couplé à l'analyse fine du site ont permis de découper la boucle de 14 km environ, selon le tracé retenu, en 11 secteurs distincts. Ces secteurs se distinguent par :

- un environnement particulier,
- des infrastructures support de nature diverse,
- et donc des propositions d'aménagement adaptées.

Le point d'accroche principal de la boucle sera la Maison du Grand Site (près du parking du port, le long de la RD81).

Toutefois, il ne faut pas oublier que cette boucle pourra être aisément débutée depuis n'importe quel autre point de Saint Florent, et que l'on pourra la rejoindre depuis Patrimonio (via la RD81 ou le réseau routier communal) et Poggio d'Oletta (via la RD238).

Par ailleurs, cette boucle est décrite dans le sens horaire, mais elle n'a pas de sens privilégié de circulation et les aménagements créés ont vocation à pouvoir être empruntés dans les deux sens



Figure 3 : Maison du Grand Site

Les 11 secteurs sont les suivants :

- Secteur 1 : Place des Portes / Maison du Grand Site
- Secteur 2 : Centre de Saint Florent
- *Secteur 3 : Promenade des Goumiers*
- Secteur 4 : RD81 entre la promenade et le camping d'Olzo
- *Secteur 5 : Entrée/Sortie de Saint Florent*
- *Secteur 6 : Passerelle sur la Strutta*
- *Secteur 7 : Gorges de la Strutta*
- *Secteur 8 : Tracé en bordure de la RD81*
- Secteur 9 : Tracé haut et tracé bas entre la RD81 et la RD238
- Secteur 10 : RD238
- Secteur 11 : Jonction avec la maison du Grand Site (St Florent) – (560 m de voie verte)

Les secteurs en **vert** ci-dessus correspondent à des secteurs sur lesquels il est proposé préférentiellement de réaliser un aménagement en site propre (voie verte) en totalité ou en partie. Ils représentent un linéaire d'environ 2 060 mètres.

Pour les autres secteurs, les propositions d'aménagement sont le partage de voirie sur des routes à faible trafic, ou sur des chemins à revêtir, et la réalisation de zones 30 en centre urbain.

Le synoptique regroupant tous les secteurs est disponible ci-dessous. Chaque secteur sera ensuite présenté plus finement dans le reste du document.



B.2. PRESENTATION PAR SECTION

B.2.1. Secteur 1 : Place des Portes / Future Maison du Grand Site

La première partie de la boucle correspond au secteur sur lequel sera implantée la future Maison du Grand Site.

Elle doit se situer au niveau de la Place des Portes, dans un secteur urbain dense aux nombreux flux piétons.

Ce secteur est actuellement pourvu d'un grand plateau traversant se prolongeant jusqu'à la place.

Ce type d'aménagement correspond à la mise en place d'une zone 30 pour un partage sécurisé des cycles avec les véhicules motorisés de ce secteur.

De ce fait, aucun aménagement ne sera prévu sur ce secteur.

La réflexion menée pour la boucle cyclo-piétonne doit toutefois s'intégrer dans une logique d'ensemble pour un aménagement urbain plus général.

Le lien avec la future éco gare, dont la localisation exacte n'a pour le moment pas encore été arrêtée, doit être étudié.

B.2.2. Secteur 2 : Centre de Saint Florent

La deuxième portion de la boucle suit la RD81 dans le centre urbain de Saint Florent, sur une longueur de 690 m.

Compte tenu de l'environnement urbain et de l'emprise disponible, la proposition consiste en l'aménagement d'une Zone 30 sur la RD81. Les cyclistes circuleront donc sur la chaussée.

Afin de pacifier la zone, il est proposé de réaliser des plateaux traversants, localisés à des endroits stratégiques. Leur interdistance permet de limiter la reprise de vitesse par les automobilistes.

Au total, ce sont 5 plateaux traversants qui sont proposés sur cette section de 700 m environ.

A noter la suppression d'un passage piéton existant au niveau de la Mairie, celui-ci étant inadéquate (situé en face d'une entrée/sortie de véhicule) et plus nécessaire car proche de l'implantation d'un plateau traversant.

Il en va de même pour le passage piéton au niveau de la station-service, celui-ci sera mutualisé avec le plateau traversant.

Le montant prévisionnel de réalisation de ces plateaux traversant est de 70 400 € HT, soit 77 400 € TTC.

B.2.3. Secteur 3 : Promenade des Goumiers

Il s'agit d'un long tronçon urbain, le long de la mer, qui fait partie de l'identité visuelle de Saint Florent.

Sur près de 580 m, la RD81 est située entre la mer et des habitations. Plusieurs voies secondaires débouchent sur la RD81 et des accès à la plage sont situés sur cette section.

La promenade offre actuellement une largeur amplement suffisante pour la circulation de piétons et de cycles. Celle-ci est composée globalement, du front de mer vers la voirie, d'une petite bande de cheminement, d'espace vert puis d'une grande bande de cheminement comprenant l'implantation régulière de candélabre. L'objectif ici, sera d'apporter un visuel plus clair sur le cheminement, sans obstacle et sans dénaturer l'aspect « promenade de front de mer » (Cf Loi Littoral) et rendre l'accessibilité à cette zone plus sécurisée.

Le revêtement actuel étant de bonne qualité et récent, on appliquera une résine sur les revêtements actuels et en adéquation avec le thème appliqué sur les précédentes sections. Ainsi le cheminement cycle / piéton sera centralisé sur une seule bande de 4 m côté front de mer. La largeur restante de la promenade sera végétalisée entre la RD81 et ce cheminement permettant de mettre à distance les cyclistes et les piétons du réseau viaire mais également de ne plus avoir les candélabres existants au milieu des cheminements doux.

Cette bande végétalisée sera pourvue d'arbres dont l'implantation sera la plus éloignée que possible de la voirie et sans interaction avec les candélabres existants (en majorité conservés). Les fosses de plantation de ces arbres seront composées d'un ensemble terre/pierre avec film anti-racinaire pour protéger la voirie.

Concernant l'amélioration de la sécurité sur l'accessibilité à cette promenade, des plateaux traversant seront implantés en face des accès à la plage. Ils seront au nombre de 4 et feront la jonction avec les « zones 30 » des secteurs voisins. Une attention particulière sera portée au niveau des plateaux traversant situés aux extrémités de cette section. Ces derniers marquant la transition entre la « zone 30 » (section 2 et 4) et voie verte (section 3), les traversées de cycles seront plus marquées au niveau de ces plateaux. Ainsi ces plateaux traversant seront pourvus d'ilots permettant une traversée en 2 temps.

Le coût de l'aménagement de cette section est estimé à 189 100 € HT, soit 208 000 € TTC.

B.2.4. Secteur 4 : RD81 entre la promenade et le camping d'Olzo

Cette partie de la boucle se trouve dans le prolongement de la promenade des Goumiers. Par contre, elle ne longe plus la RD81, mais on retrouve du bâti de part et d'autre de la RD81.

Cette section mesure 1 km et est, elle aussi, très rectiligne, ce qui a conduit déjà la commune de Saint Florent à faire réaliser des aménagements de réduction des vitesses (chicanes).

Cependant, pour la sécurité des modes doux, des problèmes persistent dans la configuration actuelle. En effet, l'étroitesse de la plate-forme existante ne permet pas des aménagements en vue de séparer les flux. L'aménagement prévoit donc prolonger le principe d'une zone 30 initié dans les secteurs précédents.

Par contre, les mesures actuelles (chicanes) ont été mise en place pour réduire les vitesses avec un flux comprenant principalement des véhicules motorisés mais si ce secteur vient à être emprunté régulièrement par des cycles, ces mesures paraissent insuffisantes.

Dans un premier temps, les aménagements mis en place pour accentuer cette réduction de vitesse seront :

- *La reprise des chicanes existantes* : la première chicane est présente à 80 m au Sud du carrefour giratoire et la seconde à 140 m au Sud de la 1^{ère} chicane. Ces 2 chicanes ont été conçues afin de pénaliser un seul sens de circulation mais en quinconce. L'objectif ici est de pénaliser les 2 sens de circulation sur les 2 chicanes. Dans cette optique les terre-plein centraux seront diminués en ne laissant plus qu'une double bordure entre marquage. L'espace ainsi dégagé serait reporté sur le sens de circulation non impacté par la chicane actuelle en y intégrant un îlot de verdure borduré entre chaussée et trottoir existant. Cette mesure déporterait ainsi la circulation, qui était en ligne droite, de 1,20 m à 1,40 m latéralement.
- *D'ajouter des éléments de réduction de vitesse supplémentaire* : il s'agit ici, de prolonger le principe de la « zone 30 », initié dans les secteurs précédents, en implantant un plateau traversant à l'extrémité Sud de ce Secteur.

Dans un second temps, si ces mesures s'avèrent malgré tout insuffisantes pour une bonne cohabitation des véhicules et des cycles, on pourrait planter des plateaux traversant aux entrées/sorties du carrefour giratoire.

La reprise des chicanes et la réalisation d'un plateau traversant est estimée à 62 100 € HT, soit 68 300 € TTC. (+20 000 € HT si plateaux traversant au niveau du carrefour giratoire existant)

B.2.5. Secteur 5 à 8 : Zone de la Stretta de la Strutta

B.2.5.1. Secteur 5 : Entrée/Sortie de Saint Florent

Ce court tronçon joue le rôle de transition entre la zone urbanisée de Saint-Florent et les gorges de la Strutta, à l'ambiance très sauvage. C'est ici que se trouve l'entrée d'agglomération de Saint-Florent. La RD81 y est plus sinueuse que sur le tronçon précédent.

Sur cette section, on trouve le camping d'Olzu.

Ce tronçon a une longueur d'environ 350 m.

B.2.5.2. Secteur 6 : Pont de la Strutta

Il s'agit d'un court tronçon singulier : le franchissement du cours d'eau de la Strutta, sur une cinquantaine de mètres seulement.

B.2.5.3. Secteur 7 : Gorges de la Strutta

Cette portion sinueuse de la RD81 fait la jonction entre le pont de la Strutta et la zone en plaine qui l'adjointe.

La RD81 est étroite (6 m de chaussée, sans accotements larges dans les gorges) mais supporte un important trafic de véhicules, surtout en période estivale (> 8000 véh/j).

La section considérée mesure 850 m.

B.2.5.4. Secteur 8 : Tracé en bordure de la RD81

Il s'agit d'une section en plaine, où la RD81 est rectiligne.

Par contre, comme dans la Strutta, elle reste étroite (6 à 6,5 m) et bordée de talus et fossés, sans larges accotements.

Cette section est limitée, à l'Est, par l'intersection avec la voie communale empruntée ensuite dans la boucle (secteur 9).

B.2.5.5. Description de l'aménagement sur les secteurs 5 à 8

Les Strettes sont l'articulation paysagère entre deux composantes du Grand site de Conca d'Oru. Au-delà de leur spécificité géologique particulièrement rare, elles sont des espaces stratégiques pour le site car elles participent dans un sens comme dans l'autre à la mise en scène du paysage. Leur valorisation reste donc un enjeu majeur pour le Grand site.

Le secteur 5 étant au début de cette Stretta, les secteurs 6 / 7 au cœur de celle-ci et le secteur 8 à la fin, une attention toute particulière devra être portée sur la sobriété et l'intégration paysagère des aménagements sur ce secteur.

De par l'étroitesse de la voirie sur les secteurs 5 à 8, vouloir améliorer la sécurité des modes doux en les séparant du flux des véhicules conduirait à des aménagements lourds et donc un impact environnemental fort pour cette zone sensible :

- Pour le secteur 5 : la topographie et l'environnement local entraîne à créer un cheminement cyclo/piéton surplombant la voirie au cœur du paysage existant. **Toutefois, la pertinence de la réalisation de cet aménagement est liée à la continuité d'un site propre sur la section 6 et 7.**
- Pour les secteurs 6 et 7 : au-delà d'un aspect financier non négligeable (création d'une passerelle au secteur 6 et d'un soutènement longeant la Strutta au secteur 7), cela représente

une modification sur le visuel paysagé importante. On note également la présence d'espèces protégées dans l'emprise des travaux

- Pour le secteur 8 : Même si l'impact environnemental est moins marqué que sur les secteurs précédents il n'en reste pas moins présent, l'étroitesse de la voirie conduisant à un aménagement débordant de la plate-forme existante. Cela se traduit également par des emprises foncières sur les parcelles avoisinantes.

De manière générale, comme stipulé à la notice paysagère, il est primordial de conserver une sensation d'étroitesse de la Strutta. Dans cette optique, il faut viser la sobriété dans le partage des voies de circulation en privilégiant le plus possible la circulation partagée (motorisée, piétonne, cycles, ...).

Compte-tenu des impacts forts sur le secteur (enjeux financiers, techniques et réglementaires), l'AVP prévoit la réalisation de l'aménagement suivant deux échéances :

✓ **A court terme :**

Ainsi, les secteurs à impact fort (5, 6 et la partie Ouest du secteur 7) serait en voie partagée matérialisé par un marquage au sol et des panneaux implantés à inter distance régulière.

Sur le secteur 7, en partie Est, et sur le secteur 8, il existe 2 options :

- Option 1 :

Les sections 7 Est et 8 sont en partage de voirie, comme les sections 5, 6 et 7 Ouest.

- Option 2 :

A mi-distance du secteur 7, les modes doux bascule sur une voie verte en rive Sud de la voirie jusqu'en extrémité Est du secteur 8, cette portion d'aménagement ayant un impact plus modéré sur l'existant.

Une attention particulière devra être portée au niveau de l'accès du camping d'Olzu sur la RD81. L'usage du vélo chez les usagers des campings étant relativement fréquente, une séparation du flux des cycles de l'accès direct du camping sur la RD81 pourrait être imaginé. Ainsi un cheminement cyclo/piéton serait réalisé en amont de cet accès pour accéder à la D81 plus à l'Est. La traversée sécurisée se ferait par l'intermédiaire d'un plateau traversant, celui-ci matérialisant également « l'entrée de ville » et l'arrivée sur une « zone 30 ».

Nous proposons de privilégier l'option 2, qui est ensuite détaillée dans les plans et les estimations.

✓ **A long terme :**

L'aménagement est alors réalisé intégralement en site propre :

- Voie verte entre la Strutta et le camping d'Olzu (section 5) ;
- Passerelle indépendante sur la Strutta (section 6) ;
- Voie verte le long de la RD en contre-haut de la strutta (partie ouest de la section 7).

B.2.5.6. Estimation

Pour le secteur 5, le coût des travaux est estimé à 84 100 € HT, soit 92 500 € TTC sur du court terme et 203 000 € HT, soit 224 250 € TTC pour le projet long terme (création d'une voie verte parallèle).

Pour le secteur 6, le coût est nul (aucun aménagement) à court terme et se porte à 693 800 € HT (763 180 € TTC) à long terme (création d'une passerelle).

Pour le secteur 7, le coût des travaux est estimé à 342 800 € HT, soit 377 100 € TTC (option 2 mix voie verte / voie partagée) et à 3 300 € HT, soit 3 600 € HT (option 1 voie partagée). Le coût se porte à 1 011 518 € HT (1 112 670 € TTC) pour le long terme comprenant l'aménagement en voie verte dans toute la Strutta (montant s'ajoutant à celui de court terme option 2).

Pour le secteur 8, le coût des travaux est estimé à 3 400 € HT, soit 3 800 € TTC sur du court terme et 361 200 € HT, soit 397 300 € TTC pour le projet long terme (création d'une voie verte parallèle)

B.2.6. Secteur 9 : Tracé haut et tracé bas entre la RD81 et la RD238

Deux tracés sont ici proposés : il s'agit de chemins empruntés aujourd'hui principalement par des agriculteurs, et d'orientation nord/sud.

Ces deux voies permettent de rejoindre RD81 et RD238.

On distingue le tracé haut (4,9 km), situé le plus à l'Est et le tracé bas (3,5 km) situé le plus à l'Ouest.

Une bonne moitié de ces voies sont non revêtues actuellement et donc non adaptées à la pratique du cyclotourisme.

En revanche, elles accueillent un très faible trafic et sont donc totalement propices à un partage des usages.

L'enjeu ici est de mettre en place un revêtement non « routier » afin de ne pas le rendre trop attractif pour les véhicules mais aussi praticable pour les cycles. C'est donc un stabilisé renforcé qui sera mis en place, ce dernier remplissant cette fonction tout en alliant rusticité, tenue dans le temps et une bonne intégration paysagère. Par contre, les portions de voie au droit des accès aux parcelles seront des placettes en béton, le stabilisé risquant de se déstructurer dans le temps avec les manœuvres des engins agricoles. Ces mesures s'accompagneront d'une signalétique implantée à intervalle régulière pour porter l'attention des usagers de ces voies sur la présence de cycles.

L'intégration de fossé et de muret en pierre seront également présent en rive de voie afin de renforcer visuellement les limites privé / publique et d'accompagner plus efficacement l'hydraulique de la plateforme.

Le projet intègre également, la réalisation de fossés enherbés le long de chacun des chemins, tout du long du passage dans les vignes : ces fossés ont pour objectif :

- **D'intercepter les eaux venant des terrains en amont ;**
- **D'écouler les eaux de ruissellement de plateforme des chemins.**

Ainsi, on garantit et on préserve l'intégrité du revêtement du chemin, qui sera en stabilisé renforcé.

Il convient de noter ici que l'on constate, sur le terrain, des différences parfois très fortes, entre le domaine public représenté sur les plans cadastraux et le point de passage de la voie publique. Le projet porté par le SMGSF de Conca d'Oru ne modifie pas l'assiette du chemin, toutefois une procédure visant à régulariser le tracé de la voie publique pourrait être menée en parallèle par les gestionnaires du domaine public concernés (en l'occurrence, ici, il s'agit des communes).

Le coût estimé est de 1,59 M€ TTC (1,45 M€ HT) pour le tracé haut et 1,06 M€ TTC (966 600€ HT) pour le tracé bas.

B.2.7. Secteur 10 : la RD238

Ce secteur emprunte la RD238 entre les chemins des vignes (tracés haut et bas) et l'entrée dans Saint Florent par la route de la cathédrale.

Il s'agit d'une route étroite (3 à 4 m revêtus) n'incitant pas à de fortes vitesses avec un très faible trafic (de l'ordre de 1 500 véh/j en période estivale, seulement). Elle se prête donc parfaitement à une mixité des usages.

La section concernée a une longueur de 3,1 km.

Toutefois, dans une volonté de renforcer encore la sécurité des usagers à vélo, des aménagements sont prévus dans les secteurs d'alignement droit où subsiste des possibilités de prise de vitesse. Les emprises disponibles n'offrant pas la possibilité d'aménagement tel que des chicanes, des rétrécissements ponctuels de la voirie seront mis en place. Ces derniers seront matérialisés par des ilots bordurés en rive de chaussée, réduisant ainsi sa largeur à 2,80 m. **On dénombre ainsi, 8 rétrécissement de chaussée sur ce secteur, dont certains positionnés aux entrées/sorties du tronçon de RD238 situé sur l'itinéraire jalonné.** Ces mesures s'accompagneront d'une signalétique implantée à inter distance régulière (pour signaler la présence de cycles) et ponctuel pour signaler la présence des rétrécissements aux usagers de la route.

Enfin pour améliorer la sécurité de ce secteur en cas d'écart de cycles ou de véhicules, les accotements seront en stabilisé renforcé sur une bande de 50 cm pour éviter les risques de chute ou de perte de contrôle du véhicule. Un enduit à froid sera également appliqué sur la chaussée existante.

Le secteur est aussi marqué par une végétation très dense en rive. Cette végétation doit être en partie reculée pour permettre d'améliorer les visibilité et le confort pour les usagers fréquentant la RD238 (vélos et piétons comme automobilistes). Afin de lui conserver une certaine qualité paysagère, tout en préservant les clôtures riveraines, l'entretien de la végétation devra être réalisé avec des moyens mécaniques légers, en évitant rigoureusement le recours à l'épaveuse.

Le coût des travaux est estimé à 355 000 € HT, soit 390 500 € TTC.

B.2.8. Secteur 11 : Jonction avec la future maison du Grand Site (St Florent)

Ce secteur comporte un tracé minimisant les interactions avec les véhicules motorisés et un autre tracé, proposé comme itinéraire bis aux modes doux, plus court mais en partage de voirie.

Une signalétique adaptée, implantée à la divergence de ces 2 tracés, indiquera ces tracés « court » et « long ».

Tracé court : Ce tracé prolonge le principe de voie partagée de la section 10, toujours sur la route de la cathédrale, jusqu'à la Place des Portes.

Le principe du secteur 10 avec accotement stabilisé sera prolongé sur les 600 premiers mètre du secteur 11, avant d'arriver dans un secteur plus urbanisé. Sur ce même secteur un enduit à froid sera appliqué sur la chaussée existante.

Tracé long : Ce tracé quitte la RD238 avec un aménagement neuf et s'enfonce à l'intérieur des terres jusqu'à rejoindre des Chemins existants. Puis, tout comme le secteur 9 dans les vignes, il s'agit d'emprunter des chemins existants en les requalifiant, jusqu'à rejoindre une voirie secondaire (chemin de Mercurio) se raccordant à la RD81. Cette section de « voie partagée » se distingue sur 2 parties :

- Une première partie, depuis la connexion avec la RD238 jusqu'au chemin de Mercurio, composée de chemin non minéralisé (à vocation agricole, pedestre et autres) et ponctuellement de terrain sans cheminement. Cette partie s'étend sur un linéaire de 1 200 m.

- Une seconde partie, chemin de Mercurio, en surface minéralisé. Cette voirie, faisant la jonction avec la RD81, s'étend sur un linéaire de 420 m.

Le reste de l'aménagement se faisant sur la RD81 dans un secteur péri-urbain avec un trafic relativement dense, il paraît préférable de séparer les modes doux du flux des véhicules. De cette manière, une voie verte sera aménagée une rive Est de la voirie aussi loin que les emprises le permettent. Ainsi la voie verte s'étendra jusqu'à la Gendarmerie, sur 370 m, le reste du linéaire jusqu'au centre-ville n'offrant pas l'emprise requise pour son implantation.

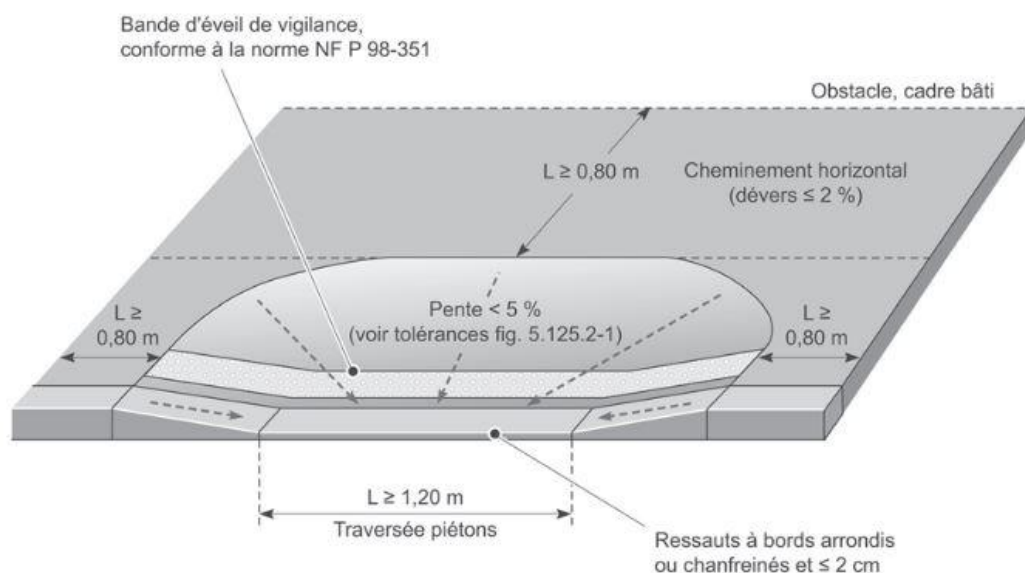
De la Gendarmerie jusqu'au centre-ville, les piétons emprunteront les cheminements piétonniers existant et les cycles s'inséreront dans la circulation. Afin de sécuriser cette dernière section pour les cycles, la voirie passera en « zone 30 » avec l'aménagement de 4 plateaux traversant implanté à interdistance régulière jusqu'au niveau du bar / glacier « Casanova ».

Le coût des travaux est estimé à 730 000 € HT, soit 803 100 € TTC

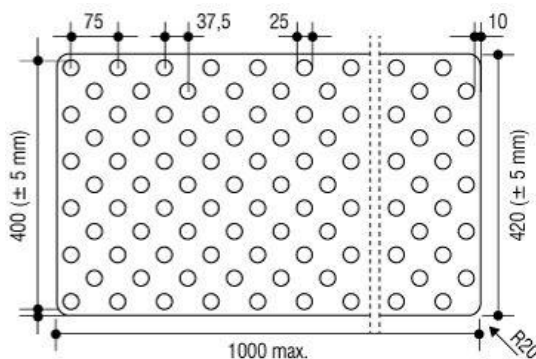
B.3. DESCRIPTION DES ELEMENTS D'AMENAGEMENT

B.3.1. Aménagements en milieu urbain

- **Les plateaux traversant :** Leur longueur effective (hors rampant) sera de 8 m et de 10 m si passage de transport en commun. Les rampants auront une pente de 10% en section courante et de 7% si passage de transport en commun. La hauteur « vue » des bordures en rive de voirie sur la partie haute des plateaux sera de 2 cm.
Une ligne régulière en bus est assurée toute l'année entre Saint-Florent et Bastia, via la RD81. Le parking Autocars dans Saint-Florent se situe au niveau du Port. Par conséquent, les plateaux traversant au Sud du Port (au nombre de 3) ne sont pas concernés par les dimensions relatives aux passages de transport en commun.
- **Les bordures :** les différents éléments d'aménagement pourvu de bordure devront proscrire les bordures en béton. Il faudra donc soigner les bordures (projections lors de la pose, bordure architecturale...)
- **Traversées piétonne :**
 - Des bandes de marquage, de 4 m de long avec un séquençage vide/plein de 50 cm sur sa largeur, seront présente au droit de ces traversées.
 - Des « passage bateau » seront présent sur les trottoirs / voie verte à chaque extrémité des traversées pour rendre celle-ci accessible aux PMR. Cette disposition n'est pas à prendre en compte si le passage piéton se situe sur un plateau traversant, la bordure étant déjà basse.



- Des potelets bicolores seront présent en rive de traversée et à chaque extrémité pour matérialisé plus clairement ces points singuliers.
- Des bandes podotactiles sur trottoir à chaque extrémité et une ligne de guidage le long des traversées seront également implanter pour les malvoyants.



Dimensions de dalle des bandes podotactiles



Ligne de guidage pour malvoyant

- **Les revêtements :** les revêtements des différents éléments d'aménagement seront colorés (teinte ocre/ marron) et idéalement en béton. Les couleurs claires sont à éviter, celles-ci ayant un mauvais vieillissement. Une exception sera faite au niveau de la promenade des Goumiers (front de mer) où cette teinte sera assurée au moyen d'une résine sur le revêtement actuel. Il n'y a pas de reprise du revêtement de la voirie existante sur les portions en voie partagée

B.3.2. Aménagements en milieu rural

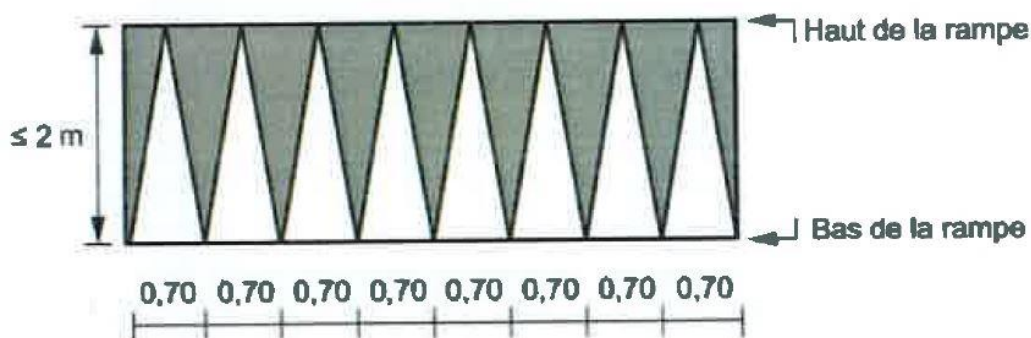
- **Les revêtements :** Le sections concernés par des reprises et/ou aménagement de revêtement sont le secteur 9 et le secteur 10 (hors section de RD81). Le revêtement, sur ces portions

d'aménagement, ne doit pas être attractif pour les véhicules mais praticable pour les cycles. Il s'agira d'un stabilisé renforcé, perméable et compatible avec la valeur patrimoniale du site.

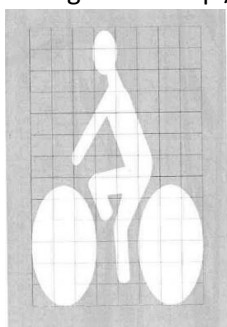
B.3.3. Dispositions générales liées à la signalisation

➤ La signalisation horizontale :

- De manière générale, les marquages seront de teintes neutres (beige, marron, ...)
- Le marquage axial des pistes cyclable sera une ligne discontinue de type « T3 » de 10 cm d'épaisseur.
- Le marquage des plateaux traversant, sur leur rampant, sera composé de triangles peints sur l'intégralité de la largeur des rampants avec une base de 70 cm en pied de rampant et la pointe en haut de rampant.



- Lorsqu'un aménagement cyclable débouche sur un réseau viaire et que ce dernier est prioritaire, l'aménagement sera pourvu d'une ligne discontinue transversale à la limite de la voirie. Cette ligne sera de type « T'2 » de 25 cm d'épaisseur. A l'inverse, lorsque l'aménagement cyclable est prioritaire sur le réseau viaire, cette même ligne est implantée transversalement sur la route, le long de cette traversée.
- Les sections en « voie partagée » seront pourvues de marquages constitués d'un pictogramme de cycle avec 2 chevrons devant. Ces marquages seront peints tous les 50 m sur l'intégralité du linéaire concerné. Une bande verte au droit des intersections, le long des lignes de stop / cédez le passage, rappellera le passage fréquent de cycles.



0,80 x 1,28 m

Pictogramme de cycle

➤ La signalisation verticale :

- De manière générale, il faut limiter le nombre de panneaux (éviter les informations redondantes, garder uniquement les indications indispensables, ...) à la manière du panneau de position C20a indiquant une traversée piétonne... ici la généralité des

traversées se fait en « zone 30 » et la matérialisation de ces traversées (marquage, potelet) est suffisamment clair pour s'abstenir de ce genre de panneau.

- Les panneaux obsolètes ou dégradés seront remplacé ou supprimé
- La signalétique sera conforme au schéma directeur de la signalétique et à la charte du Grand site.
- En panneau visible pour les véhicules :
 - . Pour les rétrécissements de chaussée (secteur 10) : Le panneau C18 sera implanté en panneau de position pour le sens prioritaire et le panneau B15 pour le sens non prioritaire ... la signalisation avancée ne s'avère ici pas nécessaire, la largeur de chaussée en section courante imposant déjà une vitesse réduite en cas de croisement de véhicule.



panneau C18



panneau B15

- . Pour les zones de voies partagées : un panneau C50 + M9z (« partageons la route ») rappelant la base de dépassement d'un cycle (zone de dépassement 1,00 m en agglomération et 1,50 m hors agglomération). Ce panneau sera implanté au début de chaque section de voie partagée puis tous les 500 m. Un panneau A21 sera implanté à l'approche de chaque intersection, sur la voie non prioritaire, pour signaler une voie où la fréquentation des cycles est importante.



panneau C50 + M9z



panneau A21

- . Pour les plateaux traversant : Ceux-ci seront signalé au moyen de panneau de position C27 au droit de chaque plateau et dans chaque sens de circulation.



panneau C27

- . Pour les « zones 30 » : un panneau B30 sera implanté en début de zone et un panneau B51 en fin de zone.



panneau B30



panneau 51

- En panneau visible pour les cycles / piétons :
 - . Un panneau C115 indiquera le début de chaque voie verte



Panneau C115

- . Un panneau C116 indiquera chaque fin de voie verte



Panneau C116

- . Une signalétique conforme à la charte du Grand site indiquera le parcours de la boucle cyclo / piétonne.

B.3.4. Zones de stationnement et de service

Des usagers peuvent être amenés à rejoindre la boucle en véhicule motorisé avant de l'emprunter à pied ou à vélo. D'autres usagers seront intéressés par une offre de location ou de recharge. C'est pourquoi, il est important d'identifier les zones pouvant servir d'accroche à la boucle.

Dans le centre de Saint-Florent, le point d'accroche à la boucle cyclo-piétonne est naturellement la maison du Grand Site, qui est largement équipée en stationnements alentours. Aucun aménagement particulier n'est à prévoir à cet endroit.

A Patrimonio, un point d'accroche pourrait se situer près du parking de la Poste : dans ce cas, il conviendra de prévoir un jalonnement depuis et vers la boucle cyclo-piétonne, via le réseau routier secondaire, faiblement pentu, suivant l'itinéraire indiqué ci-dessous.



Dans les Strette de Poghju d'Oletta, le point d'accroche naturel serait le terrain communal de St Florent ayant vocation à être aménagé par la commune pour les loisirs de nature.



Figure 4 : Points d'accroche à la boucle sur la commune de Saint-Florent

B.4. ANNEXE : RAPPEL ESTIMATION EP / AVP

Secteur	Estimation EP	Estimation AVP (TTC)	Différence (TTC)	Commentaire
S1	154 800 € (HT) 170 300 € (TTC)	0 €	-154 800 € (HT) -170 300 € (TTC)	les éléments existants (plateau surelevé) suffisent à un partage de voie sécurisé
S2	58 000 € (HT) 63 800 € (TTC)	70 400 € (HT) 77 400 € (TTC)	12 400 € (HT) 13 600 € (TTC)	/
S3	597 000 € (HT) 656 800 € (TTC)	189 100 € (HT) 208 000 € (TTC)	-407 900 € (HT) -448 800 € (TTC)	Le revêtement actuel est de bonne qualité et ne nécessite pas d'aménagement neuf, une simple application de résine (en dehors des emplacements d'espace vert existant) suffit.
S4	120 000 € (HT) 132 000 € (TTC)	80 200 € (HT) 88 300 € (TTC)	-39 800 € (HT) -43 700 € (TTC)	/
S5 court terme	/	84 100 € (HT) 92 500 € (TTC)	/	/
S5 long terme	201 636 € HT 221 800 € TTC	203 864 € HT 224 250 € TTC	+ 2 200 € HT + 2 450 € TTC	
S6 court terme	/	0 €	/	/
S6 long terme	684 000 € HT 752 400 € TTC	693 800 € HT 763 180 € TTC	+ 9 800 € HT +10 780 € TTC	Mise à jour de la portée de l'ouvrage avec la topo
S7 court terme Option 1	/	3 300 € (HT) 3 600 € (TTC)	/	Voie partagée sur tout le linéaire
S7 court terme Option 2	/	342 800 € (HT) 377 100 € (TTC)	/	Le secteur Ouest passe en voie partagée pour limiter les impacts sur l'existant. Plus de mur ou d'encorbellement.

S7 long terme	4 003 200 € (HT) 4 403 500 € (TTC)	1 354 348 € HT 1 489 782 € TTC	-2 648 852 € HT -2 913 737 € TTC	Vu les données topographiques, les aménagement lourds (encorbellement...) ne sont plus nécessaire et les murs moins conséquents.
S8 court terme	3 400 € (HT) 4 100 € (TTC)	3 400 € (HT) 3 800 € (TTC)	0 € (HT) 300 € (TTC)	/
S8 long terme	262 400 € (HT) 288 700 € (TTC)	361 200 € (HT) 397 300 € (TTC)	98 800 € (HT) 108 600 € (TTC)	Mise à jour des cubatures avec la topo et des éléments de sécurité pour les modes doux au droit des terrassements.
S9 bas	1 890 000 € (HT) 2 079 000 € (TTC)	966 600 € (HT) 1 063 300 € (TTC)	-923 400 € (HT) -1 015 700 € (TTC)	Des zones de voies revêtues existantes ne nécessite plus d'aménagement de structure
S9 haut	2 646 000 € (HT) 2 910 600 € (TTC)	1 447 600 € (HT) 1 592 400 € (TTC)	-1 198 400 € (HT) -1 318 200 € (TTC)	Des zones de voies revêtues existantes ne nécessite plus d'aménagement de structure
S10	37 200 € (HT) 40 900 € (TTC)	355 000 € (HT) 390 500 € (TTC)	317 800 € (HT) 349 600 € (TTC)	Le différentiel est principalement dû à l'ajout de stabilisé en accotement sur tout le linéaire et l'enduit à froid sur la chaussée
S11	768 000 € (HT) 844 800 € (TTC)	730 000 € (HT) 803 100 € (TTC)	-65 000 € (HT) -71 400 € (TTC)	/
TOTAL court terme		4 630 800 € HT 5 093 550 € TTC		
TOTAL long terme		6 536 612 € HT 7 189 883 € TTC		

B.5. ANALYSE FONCIERE SOMMAIRE

IMPACT FONCIER				
Parcelle	Secteur 5	Secteur 7	Secteur 8	
AI336	112 m ²			
AI338	109 m ²			
AI321	31 m ²			
A843		123 m ²		
A844		50 m ²		
A851		en totalité (27 m ²)		
A852		en totalité (286 m ²)		
A853		378 m ²		
A854		en totalité (163 m ²)		
A855		220 m ²		
A857		17 m ²		
A826		en totalité (61 m ²)		
A828		248 m ²		
A829		en totalité (12 m ²)		
A830		56 m ²		
O831				
O832				
O835				
O836				
O837				
O838				
O105				