

ASSEMBLEE DE CORSE

DELIBERATION N° 97/55 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE RELATIVE A L'AMENAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 193 APPELE "DEVIATION DE BOCOGNANO"

SEANCE DU 27 JUIN 1997

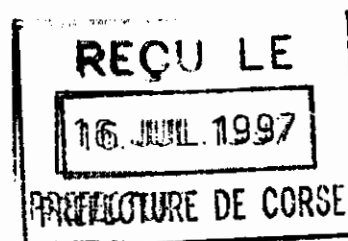
L'An mil neuf cent quatre vingt dix sept, et le vingt sept juin, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Paul de ROCCA SERRA, Président de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Nicolas ALFONSI, Vincent AVOGARI DE GENTILI, Jean-Marc BALESI, Dominique BIANCHI, Jean-Charles COLONNA, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Jean JALPI, Norbert LAREDO, Félix LUCIANI, Paul-Antoine LUCIANI, Antoine-Louis LUISI, Marie-Paule MANCINI-NERI, Michel MORETTI, François MOSCONI, Paul PERFETTINI, Pierre POGGIOLI, Jean-Paul de ROCCA SERRA, Paul SCARBONCHI, Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI.

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Pascal ARRIGHI à Mme Marie-Jeanne VIDAILLET-PERETTI
Mme Marie-Josée BELLAGAMBA à M. Dominique BIANCHI
M. Dominique BUCCHINI à M. Paul PERFETTINI
M. Joseph-Antoine CHIARELLI à M. Nicolas ALFONSI
M. Edouard CUTTOLI à M. Jean JALPI
M. Jules-Laurent FERRANDI à M. Paul SCARBONCHI
M. Alexandre GABRIELLI à M. Michel MORETTI
M. Antoine GAMBINI à M. Sauveur GANDOLFI-SCHEIT
M. Toussaint LUCIANI à M. Félix LUCIANI
M. Jules-Paul NATALI à Mme Marie-Paule MANCINI-NERI
M. Pierre-Timothée PIERI à M. Jean-Paul de ROCCA-SERRA
M. Simon-Jean RAFFALLI à M. Jean-Charles COLONNA
M. Joseph SISTI à M. Pierre POGGIOLI
M. Michel VALENTINI à M. François MOSCONI
M. Jean-Marcel VUILLAMIER à M. Norbert LAREDO

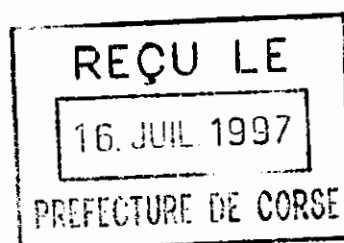


ETAIENT ABSENTS : MM.

Jean-Louis ALBERTINI, François ALFONSI, Henri ANTONA, Vincent AVOGARI DE GENTILI, Eugène BERTUCCI, Pierre-Jean CASTA, Pierre-Philippe CECCALDI, Paul COMBETTE, Jacques FIESCHI, Ours-Ange-Pierre GRIMALDI, Jean-Baptiste LANTIERI, Pierre-Jean LUCIANI, Emile MOCCHI, Paul-Donat POLI, Paul QUASTANA, Jean-François STEFANI, Jean-Guy TALAMONI.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** la loi n° 82/213 du 2 Mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,
- VU** la loi n° 83/663 du 22 Juillet 1983 complétant la loi n° 83/8 du 7 Janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat,
- VU** la loi n° 86/16 du 6 Janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification des dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux,
- VU** la loi n° 86/972 du 19 Août 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales,
- VU** la loi n° 91/428 du 13 Mai 1991 portant statut de la Collectivité Territoriale de Corse, ,
- VU** la délibération n° 95/94 AC de l'Assemblée de Corse du 20 octobre 1995 relative à la mise en oeuvre du programme routier,
- VU** la délibération n° 97/02 AC de l'Assemblée de Corse du 21 janvier 1997 portant approbation du budget primitif pour 1997, visée en son article 18,
- SUR** rapport des Commissions des Finances, du Plan et de l'Environnement présenté par M. Simon-Jean RAFFALLI,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,



APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE le principe et les caractéristiques principales de l'aménagement de la route nationale 193, appelé "Déviation de Bocognano" (Variante Basse), tels que décrits dans le rapport annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le Président du Conseil Exécutif de Corse d'une part, à conduire les procédures réglementaires en vue de la réalisation du projet et notamment les procédures d'enquêtes conjointes, préalables à la Déclaration d'Utilité Publique et parcellaire afin de réaliser les acquisitions foncières, et d'autre part, à signer les actes d'acquisition amiable des parcelles foncières nécessaires à la réalisation du projet, sur la base de l'estimation des Domaines.

ARTICLE 3 :

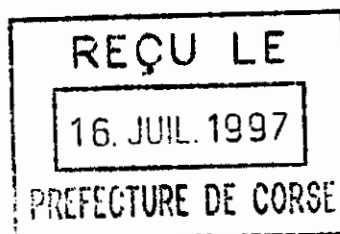
Cette délibération a fait l'objet d'un vote à scrutin public, dont les résultats sont les suivants :

ONT VOTE POUR : Mmes et MM. (21)

ALFONSI Nicolas, ARRIGHI Pascal, BALESI Jean-Marc, BELLAGAMBA Marie-Josée, BIANCHI Dominique, CHIARELLI Joseph-Antoine, COLONNA Jean-Charles, CUTTOLI Edouard, FERRANDI Jules-Laurent, GABRIELLI Alexandre, GAMBINI Antoine, GANDOLFI-SCHEIT Sauveur, JALPI Jean, LUISI Antoine-Louis, MORETTI Michel, MOSCONI François, PIERI Pierre-Timothée, RAFFALLI Simon-Jean, De ROCCA SERRA Jean-Paul, VALENTINI Michel, VIDAILLET-PERETTI Marie-Jeanne.

ONT VOTE CONTRE : Mme et MM. (4)

LUCIANI Toussaint, MANCINI-NERI Marie-Paule, POGGIOLI Pierre, SISTI Joseph.



SE SONT ABSTENUS : MM. (6)

BUCCHINI Dominique, LUCIANI Félix, LUCIANI Paul-Antoine, PERFETTINI Paul, SCARBONCHI Paul, TAMBURINI Alphonse.

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE : MM. (3)

LAREDO Norbert, NATALI Jules-Paul, VUILLAMIER Jean-Marcel.

ETAIENT ABSENTS AU MOMENT DU VOTE : MM. (17)

ALBERTINI Jean-Louis, ALFONSI François, ANTONA Henri, AVOGARI DE GENTILI Vincent, BERTUCCI Eugène, CASTA Pierre-Jean, CECCALDI Pierre-Philippe, COMBETTE Paul, FIESCHI Jacques, GRIMALDI Ours-Ange-Pierre, LANTIERI Jean-Baptiste, LUCIANI Pierre-Jean, MOCCHI Emile, POLI Paul-Donat, QUASTANA Paul, STEFANI Jean-François, TALAMONI Jean-Guy.

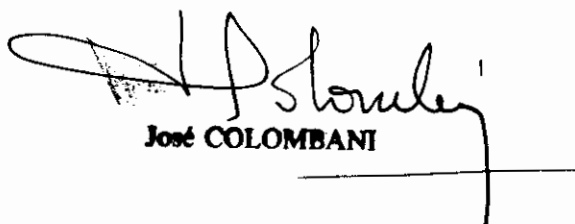
ARTICLE 4 :

La présente délibération qui pourra être diffusée partout où besoin sera, fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité Territoriale de Corse.

AJACCIO, le 27 Juin 1997

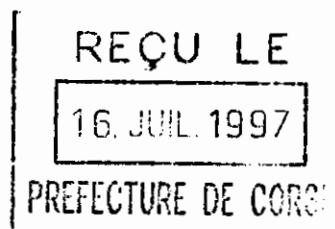
Le Président de l'Assemblée de Corse,

Pour copie certifiée conforme à l'original,
Pour le Président de l'Assemblée de Corse
et par délégation,
L'Administrateur Général des Assemblées


José COLOMBANI

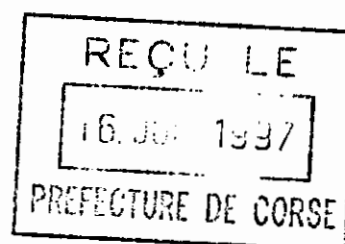


Dr Jean-Paul de ROCCA SERRA



ANNEXE

DOSSIER D'APPROBATION RELATIF A L'AMENAGEMENT
DE LA ROUTE NATIONALE 193
"DEVIATION DE BOCOGNANO"





RAPPORT DE MONSIEUR LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF

Direction des Routes et des Infrastructures

*Opération : Aménagement de la R.N. 193 à Bocognano
entre le P.R. 38 + 200 et le P.R. 44 + 700
(déviation de Bocognano)*

INTRODUCTION

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation le principe et les caractéristiques du projet d'aménagement de la R.N. 193 à Bocognano, entre le P.R. 38 + 200 et le P.R. 44 + 700 appelé déviation de Bocognano.

Le projet consiste en la déviation de la route nationale 193 sur la commune de Bocognano entre le carrefour de la R.D. 27 et l'aménagement de la nationale entre ce point et le virage d'Ambaraccia. La section ainsi aménagée est longue d'environ 7 kilomètres.

I - OBJECTIFS DE L'OPERATION

La déviation de Bocognano s'inscrit dans l'aménagement de l'axe Ajaccio - Bastia conformément aux dispositions du schéma directeur des routes nationales de Corse adopté par l'Assemblée de Corse le 22 décembre 1995.

.../...

1.1. Rappel du schéma directeur des routes nationales de Corse

Le schéma prévoit à terme près de 3 milliards d'investissements sur la R.N. 193. La programmation des opérations est scindée en deux périodes : 1996 - 2000 et la période au-delà.

1.1.1. Travaux à moyen terme

La réalisation de la déviation de Bocognano a été retenue dans le programme 1996 - 2000 pour un montant de 180 MF. Dans cette même période sur l'axe Ajaccio - Corte - Bastia ont été programmés :

- le pont du Vecchio,
- l'aménagement de la section Corte - Soveria,
- la déviation de Francardo,
- la mise à 2 x 2 voies Bastia - Folleli.

Le tunnel de Vizzavona n'a pas été retenu dans la programmation à moyen terme. Son coût représente à lui tout seul l'ensemble des investissements prévus à moyen terme sur la R.N. 193.

Toutes les variantes étudiées pour la déviation de Bocognano prennent cependant en compte ce projet et sont compatibles avec les différentes solutions de franchissement du col de Vizzavona.

1.1.2. Travaux à plus long terme

Le schéma directeur retient au-delà de l'an 2000 :

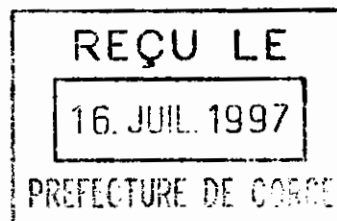
- l'aménagement de la section Socordis - Carazzi,
- l'aménagement de la section Carazzi - Bocognano,
- le tunnel de Vizzavona,
- les déviations de Tattone, Vivario, Venaco.

1.2. Diagnostic des conditions de circulation

Le schéma directeur notait que les vitesses pratiquées à partir de Bocognano étaient faibles et inférieures à 60 km/h et que les possibilités de dépassement étaient inexistantes. Par contre, la R.N 193 ne présentait pas d'insuffisance de capacité et l'insécurité n'avait pas de caractère anormal.

Une analyse plus précise confirme ce constat et souligne la différence des conditions de circulation existantes entre Ajaccio et Bocognano et Bocognano et au-delà.

1.2.1 Géométrie de la voie



La géométrie actuelle de la voie entre le virage d'Ambaraccia et le pont de Sellola ne permet pas les dépassements et la vitesse est réduite.

Les 12 kilomètres séparant le pont d'Ucciani et Bocognano ne présentent qu'environ trois virages de rayon inférieur à 80 mètres. De Bocognano au pont de Sellola, quasiment tous les virages ont un rayon inférieur à 80 mètres, les rayons étant en moyenne de l'ordre de 50 mètres et moins encore dans la traversée du village.

En terme de vitesse, celles pratiquées sont de l'ordre de 80 km/h à l'aval de Bocognano, de 40 km/h dans le village et de 55 à 60 km/h entre Bocognano et le pont de Sellola. L'inconfort du parcours va de pair avec l'abaissement des vitesses.

1.2.2. Traverse de Bocognano

La vitesse limitée dans la traversée du bourg à 50 km/h et ne pouvant guère être supérieure à 40 km/h vu la configuration de la voie est la raison principale de l'inconfort de ce tronçon.

Il est à noter que dans la traversée du village, qui représente environ 1/3 du tracé entre le virage d'Ambaraccia et le pont de Sellola, la chaussée a une largeur de 6 mètres voire inférieure à certains endroits.

1.2.3. La sécurité

La section Bocognano - pont de Sellola n'est pas considérée comme accidentogène par rapport aux routes de caractéristiques identiques.

1.2.4. Le trafic

Le trafic actuel sur la R.N. 193 est modéré. Il est de l'ordre aujourd'hui, dans les deux sens confondus de 2000 véhicules par jour au mois de mai à 3100 au mois d'août (relevé de 1996).

Si l'on considère une augmentation moyenne du trafic de l'ordre de 70 % d'ici à l'an 2010, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) serait de 3450 v/j à 5300 v/j.

1.2.5. L'activité

L'activité de Bocognano, surtout tournée vers le tourisme et l'artisanat est peu compatible avec le trafic routier actuel et futur. En effet, en période estivale, pendant laquelle la circulation est la plus dense, le bruit en façade dans la traversée du village est important, il a été relevé aux deux extrémités de l'agglomération un niveau sonore de l'ordre de 65,4 à 66,3 dBA. L'effet de réverbération dû à l'étroitesse de la traversée augmente le niveau sonore qui passe de 68 voire à 69 dBA à l'intérieur du village.

Le maintien de la circulation actuelle dans le bourg dévalorisera à terme tout le bâti riverain de la route.

REÇU LE

16. JUIL 1997

Malgré la limitation de la constructibilité au voisinage de la déviation, le bilan de l'impact du projet sur le développement de la commune sera positif car le village de Bocognano sera valorisé dans sa traversée par un meilleur cadre de vie.

1.2.6. Conclusion

La déviation doit permettre :

- de conférer des caractéristiques modernes à la R.N. 193 d'Ajaccio jusqu'au pied du col de Vizzavona,
- de permettre au bourg de retrouver aujourd'hui et demain sa tranquillité (et donc de développer sa vocation touristique) pendant les périodes touristiques qui sont aussi des périodes de pointe du trafic.

II - CHOIX DU TRACE

2-1 Limites de l'opération

La limite sud est le virage d'Ambaraccia, car elle permet ainsi la réutilisation de la route nationale actuelle à l'aval de Bocognano qui a des caractéristiques acceptables voire améliorables.

La limite nord est le pont de Sellola, afin de permettre tous les raccordements aux différentes solutions de franchissement du col de Vizzavona.

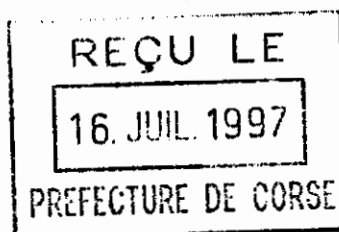
2.2. Description des variantes

Des nombreuses variantes étudiées, si on enlève les combinaisons, et celles qui sont moins avantageuses tant sur la plan du tracé que de l'intégration, il a été retenu :

- la variante "au-dessus du village" dont la longueur est d'environ 9 km pour un coût de 415 à 475 MF,
- la variante "haute" dont la longueur est de 4,850 km pour un coût de 240 MF
- la variante basse dont la longueur est 5,500 km pour un coût de 248 MF,
- la variante Gravona dont la longueur est d'environ 5,5 km pour un coût de 300 MF,

2.2.1. La variante "au-dessus du village"

Cette variante a pour origine le pont de Vitullecia soit le P.R. 34 situé à 4,2 km au sud du virage d'Ambaraccia et pour extrémité le pont de Sellola. Elle passe au-dessus du bourg de Bocognano, à l'amont des hameaux de Corsacci, Colleta, Villanova, Poggiola et Moraschi.



Deux tracés étaient réalisables, mais ont été rapidement écartés du fait de leur coût élevé et des mauvaises conditions de desserte du village..

2.2.2. Variante "haute "

Cette variante a pour point de départ un carrefour en T au niveau du virage d'Ambaraccia et pour point d'arrivée un carrefour identique au pont de Sellola.

Le principe de cette variante est de chercher à réutiliser la route nationale entre Bocognano et Sellola et à réaliser une déviation courte sous Bocognano.

Présentée au début des concertations, elle a été retirée car elle ne permet pas une intégration correcte du projet au niveau du bourg à Moraschi et de la route de Busso, où se trouve un habitat diffus. Ainsi elle passe de l'ordre de 10 à 12 mètres en remblais au-dessus de la route de Busso. Le raccordement de la déviation à la route actuelle empêche l'abaissement du profil en long.

Enfin, elle pose le délicat problème des travaux sous circulation.

2.2.3. Variante "basse "

C'est une évolution de la variante haute suite aux remarques formulées pendant les concertations.

Elle consiste à passer sous le village, le plus bas possible, en ne gagnant pas d'altitude et en rejoignant ensuite le pont de Sellola avec une pente constante.

Cette variante permet une meilleure intégration par rapport au village puisque le profil est descendu devant Moraschi ainsi qu'au niveau de la route de Busso et de l'habitat diffus situé sous le village.

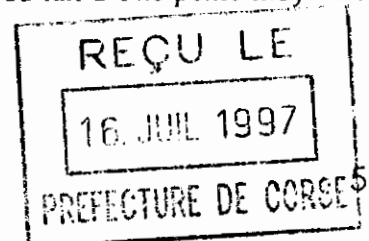
En contre-partie, un tunnel sous la ferme d'Aria Piana est rendu nécessaire..

Ce projet a une meilleure fonctionnalité avec deux points d'échange près du bourg : le giratoire avec la R.D. 27 et le demi échangeur de Busso dans le sens de Bastia. Il se termine au pont de Sellola par un carrefour en T.

2.2.4. Variante Gravona

L'objectif de cette variante est de dévier complètement l'habitat diffus situé entre le hameau Busso et le bourg de Bocognano.

La variante part du virage d'Ambaraccia et avec un viaduc de 300 mètres commence à descendre de 12 mètres pour passer entre la Gravona et le hameau de Busso. L'impossibilité de rejoindre directement ensuite le pont de Sellola du fait d'une pente moyenne de l'ordre de 9 % oblige à prévoir 2 lacets à l'aval du pont de Sellola.



Le tracé passe dans une zone très difficile au nord de Bocognano laissant apparaître une **faisabilité incertaine**.

Enfin, s'agissant du raccordement du village, il doit se faire à l'aval du virage d'Ambaraccia et nécessite la réalisation d'une tranchée pour rejoindre l'entrée du bourg, les deux points d'échanges sont des carrefours en T.

2.3 Comparaison des variantes

2.3.1. Comparaison synthétique des variantes

Le tableau ci-dessous résume la manière dont les variantes ont été réalisées.

| Variante | Coût | Fonctionnalité | Intégration |
|----------------------|---|---|-------------|
| Au-dessus du village | 480 MF (inacceptable ; + 167 % / schéma directeur) | | |
| Haute | 240 MF (+ 33 % / schéma directeur) | Possibilité de phasage | Mauvaise |
| Basse | 248 MF (+ 37 % / schéma directeur) | Bonne | à comparer |
| Gravona | 300 MF (+ 67 % / schéma directeur) | Mauvaise Risque de surcoût important | à comparer |

2.3.5. Comparaison des variantes basse et Gravona

Milieu naturel

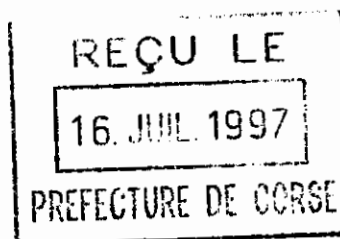
Les deux variantes sont comparables du point de vue de leur impact sur les milieux naturels. Il convient de remarquer qu'aucun des deux tracés ne traverse des zones soumises à des protections réglementaires d'espèces naturelles.

Activité humaine

La principale activité concernée par l'emprise de la variante basse est l'exploitation de la châtaigneraie. Ainsi trois à quatre hectares sont traversés, ce qui représente de 1 à 3 % de la totalité de la châtaigneraie de Bocognano (220 ha). Il pourrait être prévu à titre de mesure compensatoire de remplacer à raison de deux pour un toute la châtaigneraie entretenue traversée par le projet retenu.

Habitat

Dans la variante Gravona, quatorze habitations sont à moins de 100 mètres du projet, le niveau sonore est supérieur à 55 dBA pour quatre habitations les plus proches du projet.



Par contre, dans la variante "basse" seulement sept habitations sont à moins de 100 mètres du projet et le niveau sonore supérieur à 55dBA touche aussi quatre habitations.

Impact visuel

L'impact visuel des deux variantes est faible car les deux projets ne seront visibles que d'un nombre limité d'endroits.

S'agissant de la variante basse, les terrassements du virage d'Ambaraccia seront perceptibles ainsi que les déblais au niveau de la route de Busso.

Pour ce qui est de la variante Gravona, le viaduc d'Ambaraccia sera très visible de l'ensemble du village.

Urbanisme - Développement

La variante basse a l'avantage de mieux desservir le village, de le valoriser en lui évitant la circulation de transit, tout en aménageant deux points d'échange important à l'entrée du village et sur la route de Busso. La variante Gravona est nettement moins favorable pour le village car le point d'échange se situe à environ 1000 mètres de l'entrée du village et que celui-ci n'est quasiment pas perçu par l'utilisateur en transit.

En ce qui concerne le problème d'inconstructibilité, il est rappelé que le texte de la loi Barnier modifiant l'article L 111.1.4. du code de l'urbanisme interdit des constructions à moins de 100 mètres de l'axe du projet en dehors des secteurs déjà urbanisés.

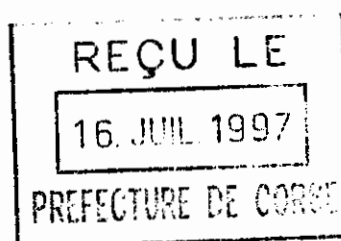
Cependant, cette interdiction peut être levée si le P.O.S. prévoit les mesures nécessaires d'intégration de l'habitat. De ce point de vue, la variante Gravona semble meilleure.

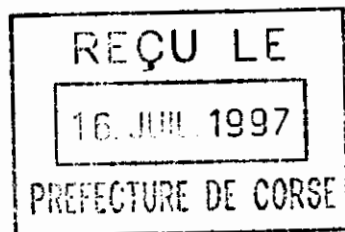
Coût / Géométrie

La variante Gravona coûte significativement plus cher que la variante basse, tout en ayant des inconvénients notoires sur le plan de la géométrie et pas d'avantage déterminant sur le plan de l'intégration.

Ainsi sur une longueur de 5,5 km, la variante Gravona comprend une section de 1900 mètres avec des pentes de 9 à 10 % et deux virages de 60 mètres de rayon. Ces caractéristiques sont peu acceptables pour un tracé neuf de ce coût.

| | | | |
|------------------|-------------------------|--|-------------------------|
| Variante basse | 2200 mètres ≤ 7 % | 3300 mètres ≤ 7,68 % | Total : 5.500 mètres |
| Variante Gravona | 3600 mètres ≤ 6,44 % | 1900 mètres dont 800 mètres ≥ 9 % et 2 virages de 60 mètres de rayon | Total : 5.500 mètres |





III - BILAN DES CONCERTATIONS

Ci-joint, liste des personnes consultées en décembre 1995.

Avis exprimés : seul l'Etat a répondu favorablement à la déviation par le village suivant la variante haute (la variante basse n'existait pas encore au moment de la consultation).

En 1996, des contacts ont été pris avec la commune et l'association de "sauvegarde et de vigilance" pour améliorer le tracé. C'est ainsi qu'ont été conçues les variantes basse et Gravona.

En mars 1997, présentation au public des variantes basse et Gravona.

Le 3 avril 1997, réunion du conseil municipal en présence du Président du Conseil Exécutif de la Collectivité Territoriale de Corse. Le conseil municipal donne un avis favorable :

- au principe de déviation,
- au choix du tracé de la déviation : variante basse.

En avril-mai 1997 l'association de défense des intérêts de Bocognano s'oppose au projet en contestant son principe même et en critiquant notamment son impact sur la châtaigneraie et son intégration visuelle.

IV - PROJET PROPOSE

4.1. Description du projet

Il figure sur le plan des travaux ci-joint qui sera soumis à l'enquête publique, les principales caractéristiques qui sont les suivantes :

- longueur : 5.500 m dont 4.700 mètres de déviation,
- largeur : 2 voies de 3,5 mètres ; 2 accotements de 2 mètres soit au total une plate-forme de 11 mètres,
- un créneau de dépassement dans le sens montant après le tunnel de la ferme "d'Aria Piana",
- entre le giratoire et Sellola, statut de déviation de route à grande circulation (article L 152-1 du code de la voirie routière).

Point d'échange, giratoire de la R.D. 27, demi-échangeur de Busso orienté vers Bastia et carrefour en T de Sellola.

- Pente longitudinale variant entre 4 et 7,68 %.
- Ouvrages d'art exceptionnels : tunnel d'Aria Piana 400 ml et un viaduc de 255 m.

- Coût 248 MF se répartissant ainsi :

| | |
|--------------------------|--------|
| - Etudes | 13 MF |
| - Acquisitions foncières | 3 MF |
| - Travaux | 210MF |
| | ----- |
| Sous-total | 226 MF |
| Imprévus (10 %) | 22 MF |
| | ----- |
| Total | 248 MF |

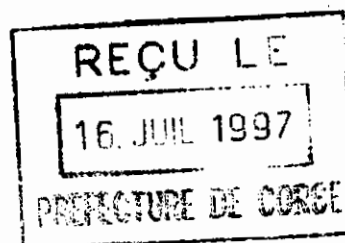
Le poste travaux se décompose de la manière suivante :

| | |
|------------------------------|---------|
| - Terrassements | 51 MF |
| - Chaussée | 23 MF |
| - Ouvrages d'art | 105 MF |
| - Dégagement des emprises | 2 MF |
| - Assainissement | 13,5 MF |
| - Equipements d'exploitation | 11 MF |
| - Environnement | 4,5 MF |

4.2 Mesures réductrices d'impact ou compensatoires

Afin de réduire l'impact de la déviation, il a été prévu des mesures d'accompagnement du projet tendant à diminuer les nuisances et à compenser les désordres causés.

- Rétablissement des voies publiques,
- rétablissement du cheminement avec possibilité de regroupement des ouvrages de franchissement de la route nationale,
- clôture et désenclavement des parcelles,
- financement d'un programme de rénovation et de replantation de la châtaigneraie. Cette rénovation consiste en la collaboration avec les organismes compétents à rénover 2 hectares de châtaigneraie, située dans le voisinage du projet, chaque fois que le projet traverse 1 hectare de châtaigneraie entretenue.
- réduction du bruit, dont l'objectif est de ne pas dépasser 60 dBA.
(application de la loi bruit)



Par ailleurs, afin de maintenir une ambiance sonore comprise en 55 et 60 dBA plusieurs mesures d'accompagnement ont été prévues. Ces mesures consisteront à mettre en place des merlons de terre le long de la déviation au droit des habitations concernées ainsi qu'à planter des végétaux.

- Réduction de l'impact visuel : écran végétal et bute de terre.

