

ASSEMBLEE DE CORSE

2EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010

27 ET 28 MAI

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF

OBJET :

BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE
AU PROJET DE VOIRIE PERIURBAINE
DE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION
DE L'ILE-ROUSSE

COMMISSION COMPETENTE :

COMMISSION DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
L'ENVIRONNEMENT

<p style="text-align: center;">RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE</p>

**BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE AU PROJET
DE VOIRIE PERIURBAINE DE CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION
DE L'ILE-ROUSSE**

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le bilan de la concertation publique préalable au projet de voirie périurbaine de contournement de l'agglomération de l'Île-Rousse, procédure lancée conformément à la délibération n° 09/223 AC du 12 novembre 2009 jointe.

Cette opération, qui a fait l'objet de plusieurs études de tracés depuis les années soixante-dix, a pour objectif principal de décongestionner le centre ville de l'Île-Rousse et d'améliorer la desserte des communes de Monticello, Santa Reparata di Balagna et Corbara à partir de la Route Nationale 197. Elle contribuera ainsi à augmenter le confort et la sécurité des usagers de Balagne.

I - RAPPEL DES VARIANTES

Les variantes qui ont été présentées dans le cadre de la concertation sont celles qui ont été soumises à l'Assemblée de Corse lors de sa réunion du 28 novembre 2008 et ont fait l'objet de la délibération n° 08/227 AC jointe, leurs principales caractéristiques sont rappelées ci-dessous :

Variante 1 : aménagement sur place, mise en sens unique des voies de circulation dans l'Île-Rousse.

Variante 2 : réorganise la circulation des véhicules dans l'Île-Rousse mais ne dévie pas le transit de l'agglomération.

Variante 3 : 2 voies avec 4 points d'échange, aucun accès direct sur la voie n'est permis ;

- Raccordement avec la Route Nationale 197 à l'Est de l'Île-Rousse au lieu-dit «Guardiola»,
- Raccordement avec la Route Départementale 63 et le réseau communal desservant les lotissements sur la commune de Monticello,
- Raccordement avec la Route Départementale 13 dans le vallon du ruisseau de Padule sur la commune de l'Île-Rousse,
- Raccordement avec la Route Nationale 197 à l'Ouest du boulevard de Fogata.

Variante 4 : points communs avec variante 3 ;

Seul le raccordement occidental sur la Route Nationale 197 diffère : il a lieu à l'Ouest du col de Fogata et permet d'éviter le boulevard de Fogata.

Le franchissement de la côte au dessus du col de Fogata nécessite d'importants déblais et la création d'un tunnel court de 160 mètres réalisé en

tranchée couverte (4A) ou d'un tunnel long (4B) de 873 mètres pour préserver les habitations avoisinantes des nuisances sonores et visuelles et s'affranchir des contraintes topographiques très fortes.

II - CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique a été organisée du 12 février au 11 mars dernier dans les quatre communes de l'Île-Rousse, Monticello, Santa Reparata di Balagna et Corbara concernées par le projet conformément aux articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme.

Il s'avère, à partir du bilan global des quatre communes, que 79 observations ont été inscrites sur les registres déposés en mairies. Il est à regretter que malgré l'engouement de la population à se déplacer pour prendre connaissance du projet avec la présence répétée et annoncée par voie de presse de représentants de la Collectivité Territoriale de Corse, le nombre d'observations écrites a été bien inférieur au nombre de visites.

Il avait été demandé à la population de classer les variantes par ordre de préférence.

Sur les sept variantes proposées, trois variantes se dégagent : 3C, 4A et 4B.

En effet, la variante 3C recueille 7 choix, la variante 4A, 16 choix et la variante 4B (tunnel), 33 choix.

Les principales observations sur les variantes proposées peuvent être classées en quatre catégories :

- a) 5 personnes ont évoqué la nécessité d'élaborer un plan de circulation dans le centre de l'Île-Rousse,
- b) 4 oppositions fermes se sont manifestées contre la variante 4A pour des nuisances environnementales et d'urbanisme (abattage de genévriers),
- c) 9 choix se positionnent sur un autre projet, celui du tracé dans «la vallée du Regino»,
- d) 5 personnes ont posé une question d'urbanisme dont la réponse est de la compétence du Maire.

Les remarques aux trois premières observations sont les suivantes :

- a) Sur le choix de la création du plan de circulation dans l'Île-Rousse (variante 1) : les apports d'une telle solution ont été considérés comme limités par rapport à l'existant, non seulement lors des études préliminaires mais aussi après des études de circulation menées par la commune de l'Île-Rousse.

Les améliorations validées lors de réunions avec l'ensemble des élus de la Communauté des Communes prévues tant par la Collectivité Territoriale de Corse (aménagement des carrefours Route Départementale 13 et Route Départementale 63 avec la Route Nationale 197) que par le Département de la Haute-Corse (création d'un barreau entre les Route Départementale 13 et Route Départementale 63

parallèlement à la Route Nationale 197) ne permettront que d'endiguer provisoirement le congestionnement.

- b) Sur l'évocation de destruction d'espèces classées, notamment des genévriers : lors des études préliminaires, les zones réglementaires de protection ont été identifiées et aucune ne se situe dans les fuseaux d'études.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Corse, Service Biodiversité, nous a confirmé qu'aucune espèce de genévrier n'est protégée en Corse.

Lors des études d'avant-projet sur le tracé retenu, s'il s'avère que des espèces protégées risquent d'être touchées par le tracé, un déplacement, soit de tracé lorsque cela sera possible, soit des espèces, sera alors envisagé. Les mesures compensatoires nécessaires seront mises en place.

- c) Concernant le tracé dans la vallée du Régino : il s'agit là d'une solution technique qui ne répond pas aux mêmes objectifs que l'opération de création d'une voirie périurbaine de contournement de l'agglomération de l'Île-Rousse. Une telle opération permettrait seulement d'assurer une desserte rapide et directe de la partie de Balagne aux alentours de Calvi et Calenzana, sans apporter d'amélioration aux déplacements de la partie littorale de la Balagne où est majoritairement implantée la population.

Il est rappelé que la vallée du Régino est située en zone NATURA 2000, qu'elle bénéficie d'une zone de protection spéciale «ZPS». Elle a de plus fait l'objet dans les années quatre-vingt-dix d'une inscription en zone importante pour la conservation des oiseaux «ZICO» lesquels font l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat.

Ce projet d'ouvrage linéaire de grande importance se déroule sur un parcours de 25 km requalifié aux normes.

Il comporte la réalisation d'un tunnel d'une longueur comprise entre 1 600 m et 3 000 m selon les tracés et les profils en long, la réalisation de 4,7 km de route nouvelle et la requalification des routes départementales existantes par élargissements, renforcement et rectification de tracé.

Son coût est au minimum de l'ordre de 130 M€ permettant de réaliser le trajet entre les carrefours actuels RD 113/RN 197 et RD 151/RN 197 en 21 minutes au minimum.

La réalisation d'un ouvrage linéaire dans cet espace rencontre donc également des difficultés non négligeables.

Cet investissement est sans commune mesure avec celui des variantes 3 et 4 estimées de l'ordre de 39 à 59 M€ pour un temps de parcours entre les mêmes carrefours de 23 minutes.

Il peut être considéré comme un projet réalisable à long terme lorsque la saturation de la Route Nationale 197 sur l'ensemble de son parcours littoral sera devenue effective.

D'autres remarques d'ordre plus technique ont été émises :

- ✓ Sur le choix de la variante 4B (tunnel) : elle est considérée par la population comme plus fiable à long terme. Il est à préciser que les variantes 4A et 3C le sont tout autant et que l'usage de la variante 4B pour les transports de matières dangereuses (combustible, explosif...) en provenance notamment du port est un point très délicat qui nécessiterait des arbitrages de niveau national (Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers) dont l'issue ne peut être préjugée à l'état actuel du dossier.
- ✓ A propos du coût élevé de la variante 4A, en raison de la réalisation en tranchée couverte, il est précisé que l'ensemble des dispositifs de protection acoustique règlementaires propres à garantir la tranquillité acoustique normale des propriétés bâties existantes a été prévu (écrans transparents, résilles métalliques de pièges acoustiques...). De même, la partie supérieure de la tranchée est prévue couverte, tant pour des raisons esthétiques, environnementales et acoustiques, créant de fait un passage en tunnel d'une longueur de 160 mètres.
- ✓ Sur la demande du Maire de Monticello de pouvoir déplacer plus au nord le tracé entre les giratoires E1 et E2 pour éviter le passage entre deux maisons récemment édifiées et pour réduire autant que possible la largeur du fuseau, l'état d'avancement des études sur toute la partie orientale commune aux variantes 3 et 4 permet d'y souscrire favorablement.

III - ANALYSE MULTICRITERES

Concernant les variantes de type 1 (3,5 M€) et 2 (2A : 10,5 M€ et 2B : 11,6 M€), il est à noter que :

- les études préliminaires de trafic ont démontré qu'elles n'amélioreraient pas de manière pérenne le désengorgement du transit dans l'agglomération d'Ile-Rousse,
- ces variantes ne concernent que l'amélioration des conditions du trafic interne à l'agglomération d'Ile-Rousse et donc ne relèvent essentiellement de la compétence municipale,
- enfin aucune de ces variantes n'a été plébiscitée par la population qui s'est exprimée.

Par ailleurs, la variante 3A reprend, hormis des modifications sur sa partie orientale, le tracé de l'ancien projet ayant fait l'objet d'une précédente DUP fortement contestée et dont le parcours ne se situe plus suffisamment en piémont pour éviter les nuisances propres à la traverse de zones fortement urbanisées depuis.

C'est pourquoi, il n'est proposé que d'étudier les avantages et inconvénients des seules variantes 3B, 3C, 4A et 4B par une synthèse de l'analyse multicritère présentée à la concertation. La notation suivante a été utilisée :

Impact très positif : ++
 Impact positif : +
 Impact nul : 0
 Impact négatif : -

Impact très négatif : --

- Concernant le critère «Réseau routier» reprenant les arguments des fonctions de transit de la nouvelle voie, de son raccordement au réseau viaire local et de l'amélioration des conditions de sécurité, les variantes assurent toutes un trafic écarté de l'agglomération, se raccordant par des ronds-points à l'ensemble des routes départementales voire communales desservant directement les communes de Monticello et de Santa Reparata di Balagna. Toutefois, les variantes de type 3 se raccordent encore sur la commune d'Ile-Rousse avant le col de Fogata et son accès vers le port.

	3B	3C	4A	4B
Réseau routier	+	+	++	++

- Concernant le critère «Milieu humain» regroupant les effets induits sur le développement de l'agglomération, les activités touristique et agricole, l'ensemble des variantes permet le développement touristique et traverse des zones plus agricoles qu'urbanisées ; toutefois les variantes 3C et surtout 3B se raccordent sur le boulevard Fogata sur une zone en cours d'urbanisation voire déjà urbanisée et impliquent le maintien d'un passage plus ou moins long dans un secteur urbanisé d'Ile-Rousse.

	3B	3C	4A	4B
Milieu humain	-	0	++	++

- Concernant le critère «Environnement et cadre de vie» reprenant les incidences en matière de nuisances acoustiques, d'acquisitions foncières et d'impact sur le paysage et le cadre de vie, l'ensemble des variantes éloigne le trafic des zones les plus densément peuplées et comporte lors des points de passage les plus délicats la mise en place de mesures importantes de protection (tranchées couvertes, murs...) hormis pour la partie ouest de la variante 3B située en pleine zone agglomérée (d'où également des coûts d'acquisitions foncières plus élevés). La variante 4B présente un avantage pour son raccordement plus intégré sur la commune de Corbara.

	3B	3C	4A	4B
Environnement et cadre de vie	-	0	0	+

- Enfin, concernant le critère «Coût global» regroupant le coût non seulement des travaux mais aussi le coût d'exploitation et d'entretien ramené sur dix ans, la variante 4B est particulièrement pénalisée par les coûts induits de la création et surtout l'entretien d'un tunnel de 800 m de longueur aux normes type «Mont-Blanc» (car supérieur à 600 ml).

	3B	3C	4A	4B
Coût des travaux	35 874 k€ TTC	41 470 k€ TTC	49 698 k€ TTC	59 881 k€ TTC
Coût d'entretien sur 10 ans	372 k€ TTC	379 k€ TTC	490 k€ TTC	10 330 k€ TTC
Coût global sur 10 ans	36 246 k€ TTC	41 849 k€ TTC	50 188 k€ TTC	70 211 k€ TTC
	+	+	0	--

Le tableau récapitulatif est le suivant :

	3B	3C	4A	4B
Réseau routier	+	+	++	++
Milieu humain	-	0	++	++
Environnement et cadre de vie	-	0	0	+
Coût global sur 10 ans	+	+	0	--

Sans aucune pondération des critères, le résultat se résume ainsi :

	3B	3C	4A	4B
Total	0	++	++++	+++

IV - VARIANTE PROPOSEE POUR LA POURSUITE DES ETUDES

Le contrôle par le juge administratif de l'utilité publique du projet repose sur le bilan entre les avantages du projet (développement économique, nécessité de nouveaux équipements pour dévier le transit) et ses inconvénients (atteinte à la propriété, nuisances environnementales, coût financier).

Il ressort ainsi de l'analyse multicritère que la variante 4A est le meilleur compromis entre un projet alliant une vision à long terme de développement économique non contraignante sur l'urbanisme existant (variantes de type 4), le respect de l'environnement et du cadre de vie ainsi que le meilleur rendement notamment en frais de fonctionnement pour la Collectivité Territoriale de Corse pour les prochaines décennies.

CONCLUSIONS

Je vous propose :

- 1) **D'APPROUVER** le bilan de la concertation,
- 2) **DE VOUS PRONONCER** en faveur de la poursuite du projet,
- 3) **D'AUTORISER** la rectification du tracé sur la partie orientale commune aux variantes 3 et 4,
- 4) **DE DECIDER** de poursuivre les études sur le tracé de la variante 4A,
- 5) **D'AUTORISER** la réduction du fuseau d'étude à la seule variante retenue selon le plan joint,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

DIVERS

ASSEMBLEE DE CORSE

**DELIBERATION N° 10/ AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
APPROUVANT LE BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE
AU PROJET DE VOIRIE PERIURBAINE DE CONTOURNEMENT
DE L'AGGLOMERATION DE L'ILE-ROUSSE
ROUTE NATIONALE 197**

SEANCE DU

L'An deux mille dix et le , 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. Dominique BUCCHINI, Président de l'Assemblée de Corse.

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales, Titre II, Livre IV - IVème partie,
- VU** l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme relatif à la concertation,
- VU** le Code de la Voirie Routière : L. 112-1 à L. 112-7, L. 115-1 à L. 116-8 et L. 123-6 à L. 123-8, R. 112-1 à R. 112-3, R. 115-1 à R. 116-2 et R. 123-3 à R. 123-4 ;
- VU** la délibération n° 95/134 AC de l'Assemblée de Corse en date du 22 décembre 1995 approuvant le Schéma Directeur des Routes Nationales de Corse,
- VU** la délibération n° 05/189 AC de l'Assemblée de Corse du 27 octobre 2005 autorisant la poursuite des études de la voirie de contournement de l'agglomération de l'Ile-Rousse,
- VU** la délibération n° 08/227 AC de l'Assemblée de Corse du 28 novembre 2008 autorisant la mise en place d'un fuseau de mise à l'étude de la voirie périurbaine de contournement de l'agglomération de l'Ile-Rousse,
- VU** la délibération n° 09/223 AC de l'Assemblée de Corse du 12 novembre 2009 autorisant la procédure de concertation préalable obligatoire relative au projet de voirie périurbaine de contournement de l'agglomération de l'Ile-Rousse,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,

APRES EN AVOIR DELIBERE**ARTICLE PREMIER :**

APPROUVE le bilan de la concertation.

ARTICLE 2 :

SE PRONONCE en faveur de la poursuite du projet.

ARTICLE 3 :

AUTORISE la rectification du tracé sur la partie orientale commune aux variantes 3 et 4.

ARTICLE 4 :

DECIDE de poursuivre les études sur le tracé de la variante 4A.

ARTICLE 5 :

AUTORISE la réduction du fuseau d'étude à la seule variante retenue selon le plan joint.

ARTICLE 6 :

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

Le Président de l'Assemblée de Corse

Dominique BUCCHINI