

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 30 ET 31 JANVIER 2025

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**ASSESTU DI L'ANZIANA RT 40 - SCANSA D'ULMETU
AMÉNAGEMENT DE L'EX-RT 40 - DÉVIATION D'ULMETU**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport vise à soumettre à l'approbation de l'Assemblée de Corse le projet d'aménagement de la déviation d'Ulmetu ex-RT 40.

I - PLAN DE SITUATION ET SECTEUR D'ETUDE



II - OBJET DE L'OPERATION

Cette opération concerne le projet d'aménagement de la déviation d'Ulmetu sur l'ex-RT 40. Ce projet qui prévoit la création d'une nouvelle voirie se situe sur la commune d'Ulmetu et prend en compte l'espace entre l'ex-RT 40 et l'ex-RD 257.

Accroché à flanc de montagne, le village d'Ulmétu culmine à 360 m d'altitude et s'étend jusqu'à la mer (Golfe de Valincu) sur une superficie de 43,82 km².

Par définition, l'aire d'étude est la zone géographique (proche ou éloignée) susceptible d'être influencée par le projet. Elle correspond au périmètre de l'opération et permet d'étudier les impacts directs du projet.

Elle est limitée :

- au Nord par l'ex-RT 40
- à l'Ouest par le village d'Ulmétu,
- à l'Est par le talweg formé par le ruisseau la Vadina di Mulini,
- au Sud par l'ex-RD 257.

La cartographie ci-après présente le périmètre d'étude retenu.



Le projet démarre à l'entrée du village d'Ulmétu (depuis Aiacciu en direction de Bunifaziu) et s'étend sur une large portion de la commune, en fonction des variantes de déviation proposées, couvrant la zone entre l'ex-RT 40 et l'ex-RD 257. Il prend en compte plusieurs éléments caractéristiques du territoire :

La zone d'étude s'inscrit dans un environnement vallonné, traversant des espaces riches en biodiversité, avec une diversité de faune et de flore, protégées ou non, ainsi que des zones dédiées à l'agriculture, à l'agropastoralisme, des zones humides et inondables.

Le projet tient compte des retours d'expériences issus des précédentes études sur le sujet.

III - SITUATION ACTUELLE

Le passage de l'ex-RT 40 par le centre d'Ulmetu impacte non seulement la qualité de vie du village, mais elle gêne également les automobilistes qui empruntent cette portion de route. L'ex-RT 40 qui a pour objectif de raccorder de manière fluide et rapide les points centraux du territoire corse (Axe Aiacciu - Prupia - Sartè - Bunifaziu) souffre de l'alternat mis en place dans la traversée du village.

Les voies de stationnement nécessaires aux habitants empêchent la circulation à deux voies sur cette portion de la route, ce qui force le maintien des feux alternants, et crée des ralentissements sur une route censée être fluide. Cette situation amène des périodes d'attente parfois jugées insupportables. En saison estivale, cette attente peut excéder 20 minutes aux heures de pointe. Hors période estivale, l'attente moyenne aux feux alternants est de 5 minutes.

Ainsi l'opération consiste en l'aménagement d'une déviation du village d'Ulmetu qui permettra de désengorger la traversée du village, notamment en période estivale.

IV - OBJECTIFS DE L'OPERATION

L'objectif de l'opération est la fluidification de la circulation sur l'ex-RT 40 régulée actuellement par un alternat de 2 minutes 30 à chaque extrémité du cœur du village d'Ulmetu. Le projet doit permettre d'absorber les pics de trafics journaliers et de répondre à l'augmentation des hausses de trafic.

Ce programme a pour objectifs :

- Offrir un itinéraire de délestage sécuritaire
- Améliorer les conditions de circulation dans la traverse d'Ulmetu
- Fluidifier la circulation
- Améliorer la qualité de vie des habitants
- Eviter les temps d'attente aux feux tricolores en supprimant l'alternat dans la traversée
- Améliorer le temps de trajet dans les déplacements Aiacciu - Bunifaziu

V - ETUDES ANTERIEURES RELATIVES A L'AMENAGEMENT D'UNE DEVIATION

Les premières études pour un contournement routier du village d'Ulmetu datent de 1997. À cette époque, un projet de déviation longue, intégrant un contournement de Casalabriva et un tunnel sous le col de Celaccia, avait été envisagé. Ce projet a toutefois été abandonné en raison de coûts trop élevés. Le lancement de ces études met en lumière l'importance des problèmes de circulation rencontrés alors, motivant l'exploration de plusieurs alternatives.

En 2002, une autre solution a été étudiée, proposant une déviation sur l'autre versant avec un raccordement au rond-point actuel ex-RT 40/ex-RD 257. Ce tracé nécessitait la construction d'ouvrages de génie civil importants, mais, à l'instar du projet précédent, il a été écarté pour des raisons de coût.

Après ces deux abandons pour raison budgétaire, l'objectif en 2008 était de proposer

une solution plus économique, en raccourcissant la déviation pour relier directement l'entrée et la sortie du village. Ce projet n'a cependant pas pu être finalisé, et aucune concertation n'a été organisée autour de cette proposition.

Après l'abandon des projets précédents, un nouveau projet de déviation a vu le jour en 2011, avec des orientations redéfinies par le Schéma Directeur des Routes Territoriales de Corse, approuvé la même année. Ce projet s'appuyait sur une volonté affirmée de structurer une stratégie d'aménagement routier répondant aux attentes à la fois des professionnels et des usagers, tout en offrant un budget nettement plus raisonnable et cohérent que les propositions antérieures. La nouvelle déviation prévoyait un tracé plus court, partant de l'entrée nord du village pour se raccorder à l'aval d'Ulmetu sur l'ex-RD 257.

Considérant la faisabilité technique et financière de cette solution, l'Assemblée de Corse a autorisé le lancement d'une concertation publique du 6 mars au 29 avril 2012, sans qu'un bilan n'ait pu être établi. Cependant, en raison du tracé passant par des terrains agricoles, incluant des oliveraies exploitées, une opposition marquée de la part des propriétaires concernés a empêché la réalisation d'un bilan de concertation.

À ce jour, la dernière phase de concertation relative au projet de déviation remonte à 2013. Lors de cette phase, la Direction des Routes a présenté deux nouvelles variantes visant à éviter, ou du moins réduire, l'impact sur les zones agricoles, principale raison du rejet du projet précédent. Ces nouvelles propositions entraînaient une augmentation des coûts estimés des travaux (16 M€). Malgré ces adaptations visant à réduire les impacts fonciers, les deux propositions sont finalement rejetées par la population.

La concertation publique de 2013 a clairement révélé l'urgence de concrétiser le projet de déviation, un besoin exprimé depuis les premières études des années 1990 pour atténuer les impacts de l'ex-RT 40 sur le centre du village. Ce consensus témoigne d'une attente forte des habitants, qui souhaitent une solution pour réduire les nuisances sonores, la pollution et les problèmes de sécurité, tout en redynamisant l'économie locale et en favorisant la création d'un véritable cœur de village.

En 2019, les diverses études menées ont conduit à l'élaboration de deux nouvelles variantes de déviation, respectivement d'une longueur de 3,07 km et 3,56 km, avec des coûts estimés entre 70 et 85 millions d'euros pour l'une, et entre 60 et 70 millions d'euros pour l'autre.

Cependant, ces propositions soulèvent de nombreuses contraintes en raison de la sensibilité environnementale, de la proximité d'habitations et de l'activité agricole présentes sur le tracé. En effet, ces variantes présentent comme caractéristique de nécessiter l'apport de volume extrêmement important de matériaux extérieurs nécessitant l'ouverture de points d'extraction ou de carrières spécifiquement pour cette opération. L'équilibre entre les déblais et les remblais était très fortement déséquilibré en remblai.

L'ensemble de ces impacts s'explique notamment par la topographie compliquée de la zone du tracé et par la sensibilité environnementale de la zone d'étude.

Les études menées depuis près de 25 ans sont toujours en cours et se heurtent aux problèmes de financement, de foncier et de plus en plus à l'impact environnemental généré par un tel projet, notamment au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement.

En effet, les différents *Grenelle de l'environnement* ont intégré dans le Code de l'environnement des contraintes fortes à prendre en compte dans les projets d'infrastructures routières rendant la réalisation de ceux-ci de plus en plus contraignante et soumis aux risques juridiques, en vertu d'une jurisprudence administrative constante.

Ainsi, à titre d'exemple, en 2019, la Cour administrative d'appel de Bordeaux a annulé l'autorisation unique délivrée le 29 janvier 2018 pour la réalisation de travaux **de contournement du bourg de Beynac-et-Cazenac** et a prononcé l'annulation de la déclaration d'intérêt général du projet avec l'obligation de démolition des travaux déjà réalisés.

La Cour, saisie en appel par le département de la Dordogne des quatre jugements d'annulation de l'autorisation environnementale, retient en particulier la réalité des atteintes portées par le projet à un grand nombre d'espèces animales protégées et à leurs habitats dans un site Natura 2000, objet de plusieurs décisions de protection du biotope, ainsi que l'amélioration des conditions de circulation apportées en 2017 par les travaux de voirie réalisés dans le bourg de Beynac-et-Cazenac, rendant le contournement moins utile. Elle confirme l'annulation de l'autorisation unique du 29 janvier 2018 en estimant que le projet ne répondait pas à une « raison impérative d'intérêt public majeur », condition posée par l'article L. 411-2 du Code de l'environnement pour qu'il puisse être dérogé à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats.

Il convient donc de rappeler que la juridiction administrative s'attache notamment à bien vérifier l'opportunité d'une opération au regard de son impact sur l'environnement. Elle s'attache ainsi à s'assurer que le maître d'ouvrage a bien mis en œuvre la séquence E-R-C (Eviter - Réduire - Compenser) pour tout projet ayant un impact substantiel sur l'environnement.

Dans ces conditions, et comme annoncé à l'occasion de la réponse à une Question Orale de L'Assemblea di a Ghjuventù en 2023, et rappelé dans la réponse à la question orale du groupe Un soffiu Novu lors de l'Assemblée de Corse des 25 et 26 avril 2024, la Collectivité de Corse a poursuivi la recherche de tracés dont l'impact environnemental serait moindre. C'est dans ce cadre qu'il vous est proposé d'approuver une nouvelle concertation publique sur la base des nouveaux et anciens tracés intégrant une analyse multicritères.

Il convient de préciser également qu'une opération d'une telle ampleur ne saurait être financée intégralement sur fonds propres de la Collectivité. Des co-financements doivent impérativement être recherchés. Or, dans une première enveloppe du PTIC de 250 millions d'euros, des projets ont été directement identifiés et fléchés avec le bloc communal. Au regard des éléments rappelés sur ce projet de déviation, il sera nécessaire de mobiliser des moyens financiers au-delà de l'enveloppe initiale et du délai du PTIC.

VI - REALISATION DE PARKINGS AU SEIN DE LA TRAVERSE D'ULMETU

La réalisation de parkings en agglomération relève de la compétence de la commune. L'ajout de places de stationnement étant toutefois un préalable nécessaire à la remise de la circulation en double sens dans la traverse du village, objectif poursuivi par la Collectivité de Corse, la Collectivité a exceptionnellement assuré la maîtrise d'ouvrage ainsi que le financement pour la réalisation des parkings.

Par délibération en date du 6 décembre 2007, la Collectivité de Corse a approuvé le principe de réalisation de trois parkings situés sur le territoire de la commune d'Ulmétu pour un montant de 2 850 000 € TTC. La délibération précise qu'il est proposé de réaliser cet aménagement, *« en l'attente d'une déviation dont les études sont longues, la suppression de l'alternat par feux en transférant, à capacité égale, le stationnement existant le long de la Route Nationale dans les trois parkings projetés. La circulation sera ainsi rétablie à double sens dans toute la traverse du village afin de préserver la fluidité du trafic »*.

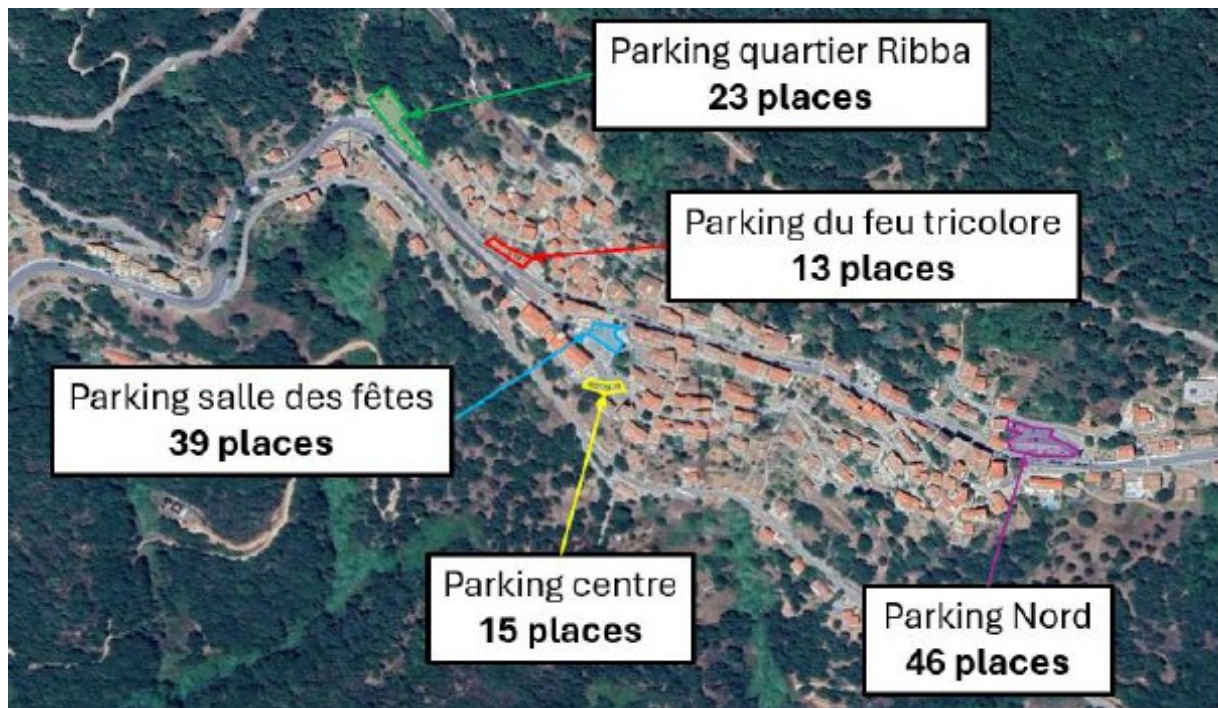
Par courrier en date du 13 janvier 2021, le Maire d'Ulmétu rappelait les difficultés de circulation dans la traversée du village en soulignant que celles-ci étaient *« largement imputables au stationnement des véhicules dans cette artère »*. Le maire rappelait la mise en œuvre du programme d'extension des aires de stationnement situées dans l'agglomération et la nécessité d'achever la troisième tranche du programme concernant le parking central en précisant que *« cette dernière phase est seule susceptible d'apporter une solution décisive permettant d'envisager la suppression de l'alternat actuel et le rétablissement du double sens de circulation sur ce tronçon »*.

Avec un investissement supérieur à 3 M€, et dans l'attente de la déviation, ce programme visait transférer l'offre de stationnement le long de la traversée vers des parkings spécifiques afin de pouvoir rétablir les deux voies de circulation au sein du village.

Ainsi, avec l'achèvement de cette phase, la Collectivité de Corse a aménagé au total 136 places de stationnement réparties sur plusieurs parkings au sein du village :

- Parking à l'entrée sud d'Ulmétu quartier Ribba : 23 places.
- Parking situé au niveau du feu tricolore entrée sud d'Ulmétu ; 13 places.
- Parking de la salle des fêtes : 39 places.
- Parking nord : 46 places.
- Parking centre : 15 places.

Ces aménagements, mis en service entre 2007 et 2022, compensent ainsi les 30 places supprimées dans la traversée du village, offrant de surcroît une capacité bien supérieure et des alternatives de stationnement adaptées à proximité de l'hypercentre.



Aussi, en proposant des places de stationnement aux abords de l'hypercentre, la Collectivité de Corse a mis en œuvre les conditions de mise à double sens de la traversée offrant la possibilité de stationner aux abords immédiats du centre village.

VII - ETUDE DE LA REMISE A DOUBLE SENS DE LA TRAVERSE D'ULMETU

A la suite de la création des parkings visant à compenser la suppression des zones de stationnement sur l'ex-RT 40, la CdC a lancé une étude technique afin de définir les aménagements à réaliser afin de remettre à double sens la traversée du village.

Ainsi il a été engagé des études d'aménagement de la traverse ayant pour objectif de permettre le croisement des véhicules et d'améliorer le cheminement des piétons.

Les études menées au stade préliminaire proposent une largeur de chaussée de 5,80 à 6 m avec rétrécissement ponctuel à 5,50 m et l'élargissement des trottoirs à une largeur minimum de 1 mètre.

La largeur de chaussée est conforme aux recommandations du CEREMA (guide de la voirie urbaine) préconisant en agglomération une largeur de chaussée comprise entre 5,50 m et 6,00 m même lorsque celle-ci supporte un trafic poids lourd.

De plus, afin de sécuriser les traversées piétonnes, la limitation de vitesse de l'hypercentre pourra être réduite à 30 km/h permettant la mise en place de plateaux surélevés.



La CdC a lancé en février 2023 une première phase d'expérimentation d'une circulation à double sens dans la traversée d'Ulmétu.

L'expérimentation a cependant été interrompue par arrêté en date du 21 février du Maire d'Ulmétu « *considérant que les aménagements de la voirie routière ne sont pas adaptés à une circulation à double sens* » et « *que les conditions de circulation à double sens ne permettent pas de satisfaire aux exigences de sécurité des usagers de la route et des piétons.* »

En conséquence, l'expérimentation n'a pu aller à son terme et n'a pu être documentée.

Comme évoqué ci-dessus, la juridiction administrative s'attache à vérifier l'opportunité d'une opération au regard de son impact sur l'environnement et s'assure que le maître d'ouvrage a bien mis en œuvre la séquence E-R-C (Eviter - Réduire - Compenser).

La remise à double sens est donc un préalable permettant de justifier à la fois :

- l'opportunité de l'opération de déviation et la notion d'Intérêt Public Majeur de l'opération nécessaire à l'obtention des autorisations au titre du code de l'environnement.

- que le maître d'ouvrage a bien essayé d'éviter dans un premier temps l'impact sur l'environnement.

Le suivi de l'expérimentation a été confié au Bureau d'Etude EGIS. Cette expérimentation doit se faire en période de pointe et en période creuse. Il est prévu une phase importante de recueil des avis (socio professionnels, élus, transporteurs, ...).

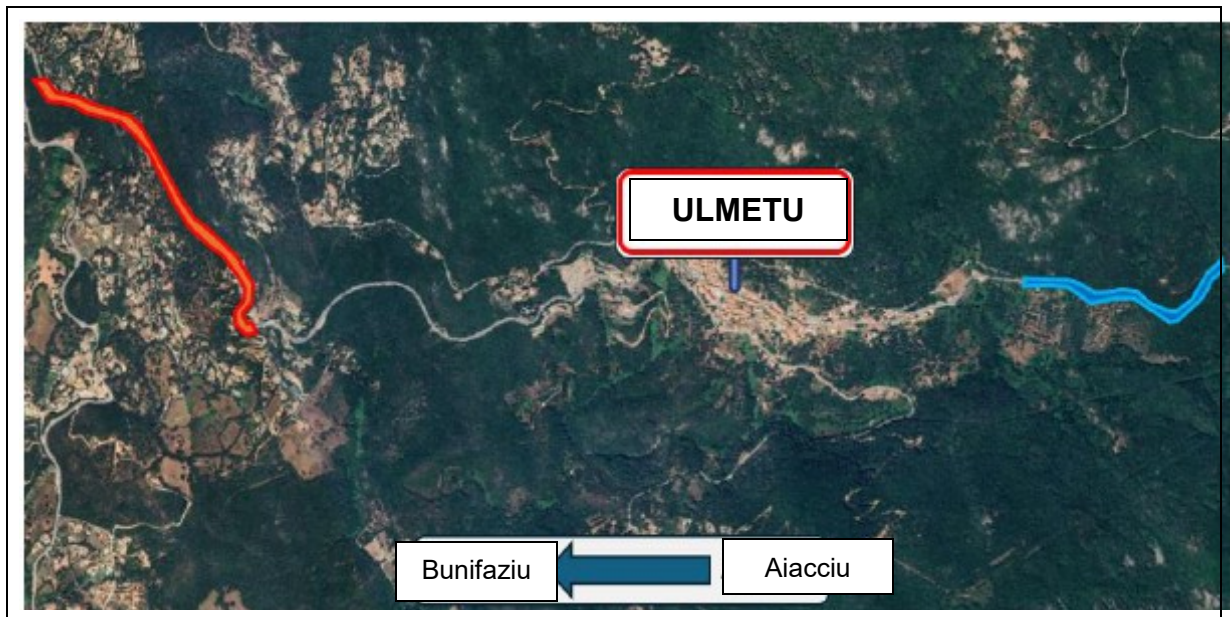
VIII - ETUDE DE CRENEAUX DE DEPASSEMENT AU NORD ET AU SUD D'ULMETU

Par ailleurs, la CdC a également envisagé dès 2020 une solution complémentaire consistant en l'aménagement de deux créneaux de dépassement stratégiquement situés aux abords du village d'Ulmétu.

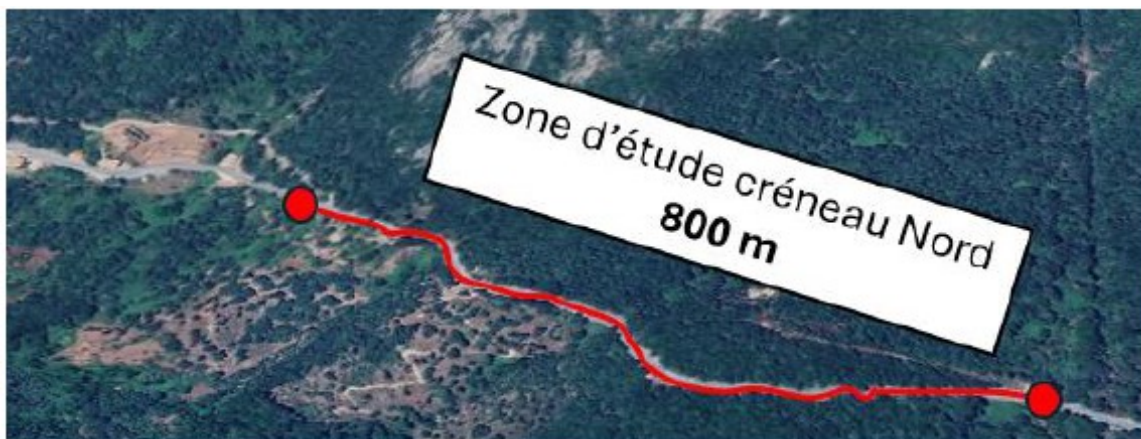
Ces zones ont été identifiées pour répondre à la problématique de fluidité de la circulation sur cet axe routier principal. Ce projet viserait à offrir aux véhicules légers davantage d'opportunités de dépassement.

Ces créneaux s'inscrivent dans un programme visant à offrir 25 % d'offre de dépassement sécurisé sur les itinéraires :

- Ex-RT 20 Axe Aiacciu - Bastia
- Ex-RT 40 Axe Aiacciu - Portivechju - Bunifaziu



Zone d'études Nord : à 700 mètres avant l'entrée du village d'Ulmetu, en direction d'Aiacciu-Bunifaziu. Cette zone, d'une longueur de 800 mètres, permettrait de fluidifier le trafic en amont de l'agglomération.



Zone d'études Sud : à 1 600 mètres après la sortie du village d'Ulmetu, en direction d'Aiacciu-Bunifaziu. Cette zone s'étend sur 1 100 mètres et offrirait des conditions de dépassement favorables pour les véhicules légers après la traversée du village.



Si le projet de déviation était retenu, le projet des créneaux de dépassement pourrait être partiellement ou totalement abandonné, en fonction de la variante choisie. Les variantes du projet de déviation ont un impact direct sur la pertinence des créneaux,

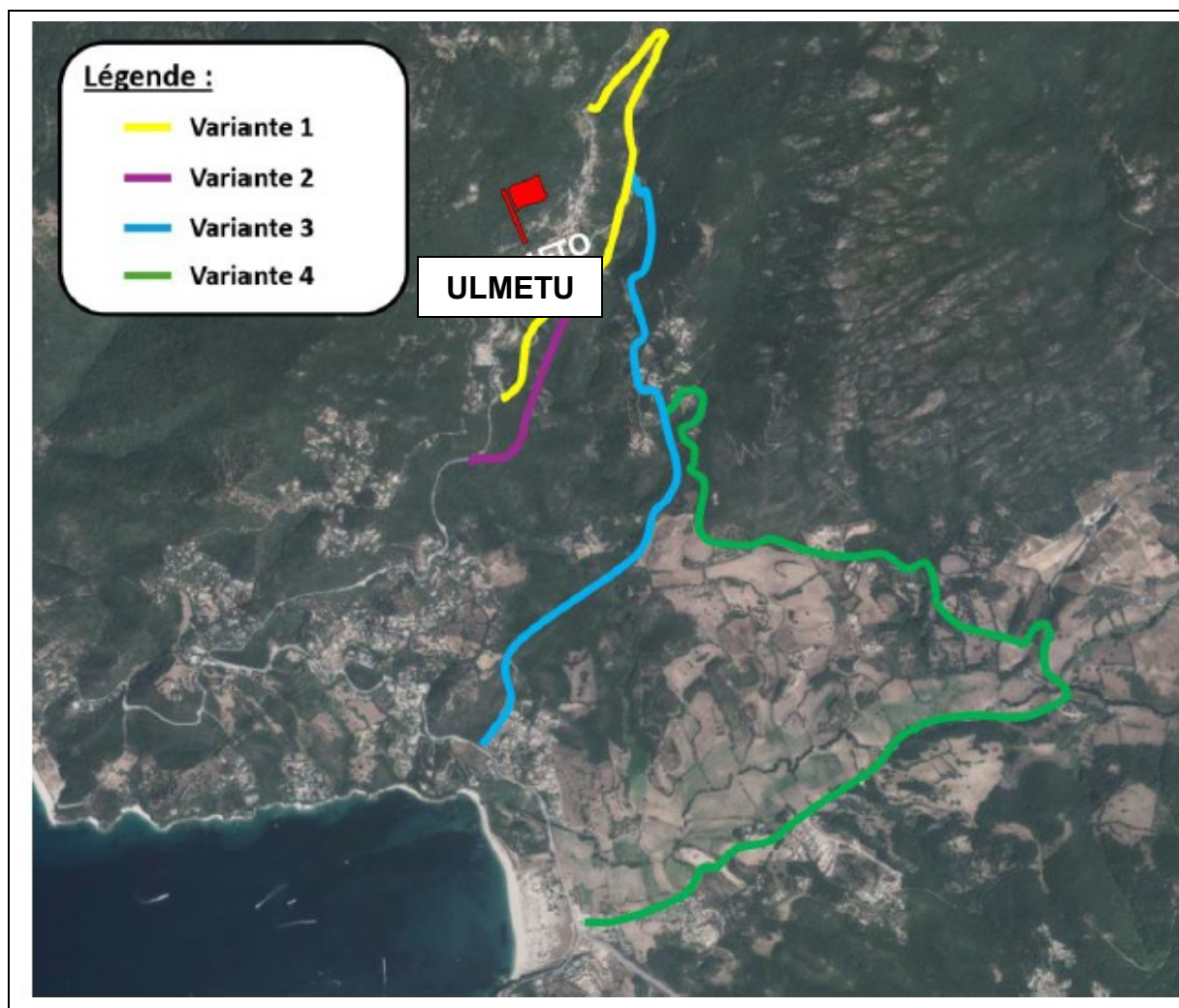
car elles modifient les flux de circulation sur cet axe.

IX - REPRISE DES ETUDES : 4 NOUVELLES VARIANTES ETUDIEES

La Direction des Investissements routiers Pumonté a lancé un nouveau marché d'études en 2023, afin de synthétiser les études préalables et apporter un nouveau regard sur d'éventuels nouveaux tracés au sud du village.

4 variantes ont donc été étudiées dont 2 nouvelles :

- Variante n° 1 courte en tracé neuf sous le village déjà envisagée en 2019
- Variante n° 2 longue en tracé neuf sous le village déjà envisagée en 2019
- Variante n° 3 en tracé neuf au travers de la vallée de Baracci
- Variante n° 4 en recalibrage de l'ex-RD 257



Description de la variante 1 : Variante courte sous le village

La variante 1 du projet de déviation d'Ulmetu consiste en la création d'une nouvelle 1x2 voies à l'Est d'Ulmetu sur un linéaire de 3 km. Elle permet le contournement d'Ulmetu en direction du sud et le raccordement à l'ex-RT 40 se fait au plus proche du village d'Ulmetu.

Ce tracé neuf est long de 3075 et respecte les recommandations de l'ARP pour la catégorie R60 en relief difficile, mais présente des pentes plus élevées (8 à 10 % versus 7 %).

Cette variante implique la construction de quatre ouvrages d'art, dont deux viaducs de 300 m et deux ponts de 150 m et 68 m. Pour les raccordements, trois giratoires seront nécessaires pour connecter la déviation à l'ex-RT 40 au nord et au sud, ainsi qu'à l'ex-RD 257 au milieu du tracé.

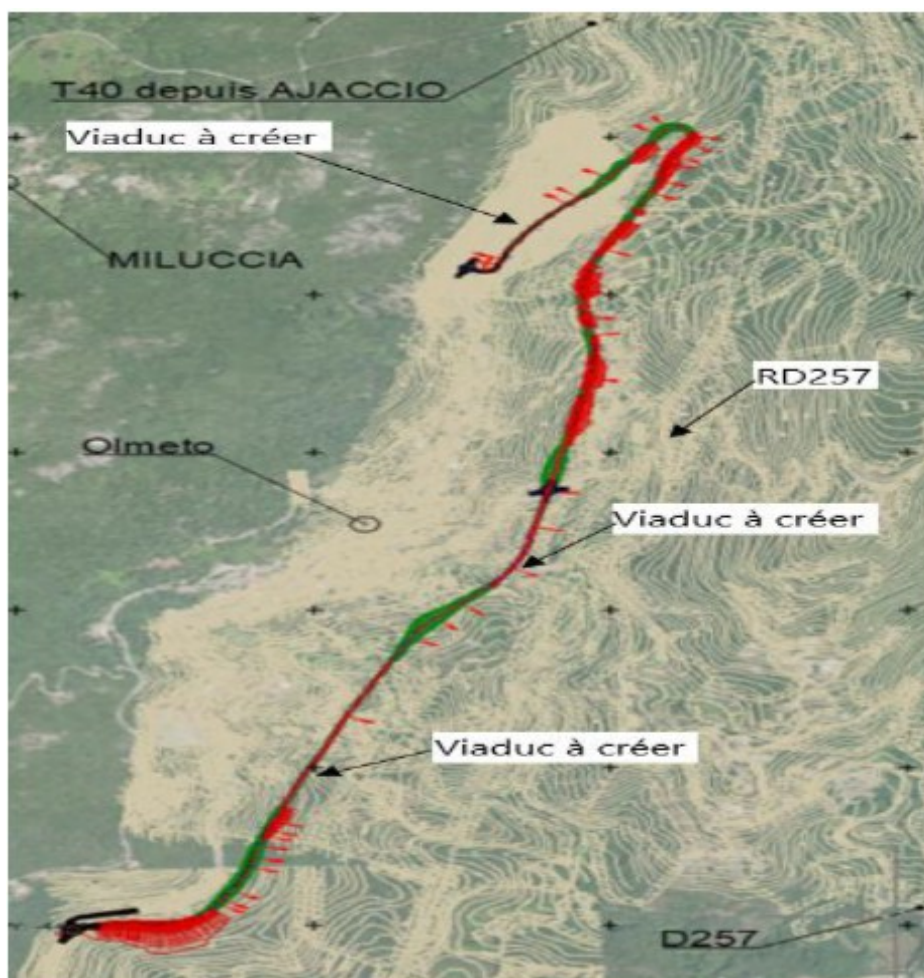


Description de la variante 2 : Variante longue sous le village

La variante 2 du projet de déviation d'Ulmetu consiste en la création d'une nouvelle 1x2 voies à l'Est d'Ulmetu sur un linéaire de 3,6 km. Elle permet le contournement d'Ulmetu en direction du sud avec un raccordement à l'ex-RT 40 un peu plus éloigné du village.

Ce tracé est un peu plus long que celui de la variante 1 avec 3 586 m. Il respecte également les recommandations de l'ARP pour la catégorie R60 en relief difficile, avec présence de pentes moins élevées que celles de la variante 1 (4,5 à 8 %).

Cette variante nécessite la construction de deux viaducs de 300 m et un de 500 m de long. Les raccordements se font via trois giratoires, similaires à ceux de la variante 1 pour la connexion à l'ex-RT 40 au nord et à l'ex-RD2 57 au milieu du tracé.



Description de la variante 3 : Variante au travers de la vallée

Cette variante correspond à une version optimale des tracés envisagés par la CdC compte tenu des contraintes identifiées au Diagnostic environnemental. Elle consiste en la création d'une nouvelle 1x2 voies et un élargissement de l'ex-RD 257 à l'Est d'Ulmetu sur un linéaire total de 5,3 km. Elle permet le contournement d'Ulmetu en direction du sud avec un raccordement au lieu-dit Cipiniellu.

Significativement plus longue que les deux variantes précédentes, la variante 3 a une longueur de 5 242 m dont un tronçon de 1 550 m emprunte l'ex-RD 257 existante, 3 200 m de route neuve et 492 m se trouve sur route ou chemin existant à l'arrivée dans Cipiniellu.

Il respecte également les recommandations de l'ARP pour la catégorie R60 en relief difficile bien que présentant des pentes $>$ à 7 % (2 à 10 %).

Cette variante évite les zones archéologiques sensibles, mais nécessite un viaduc de 950 m pour franchir la Vadina di Mulini et un ouvrage hydraulique pour rétablir un cours d'eau temporaire. Un élargissement du pont existant sur l'ex-RD 257 est également requis. Les raccordements de l'ex-RD 257 se feront par giratoire. Le raccordement à l'ex-RT 40 se fait par giratoire à l'extrémité nord comme pour les 2 variantes précédentes. Au sud, l'intersection avec le chemin Milingata pourra fonctionner avec un carrefour en T. Enfin, le raccordement à l'ex-RT 40 au sud se fera avec giratoire.



Description de la variante 4 : Variante avec requalification de l'ex-RD 257

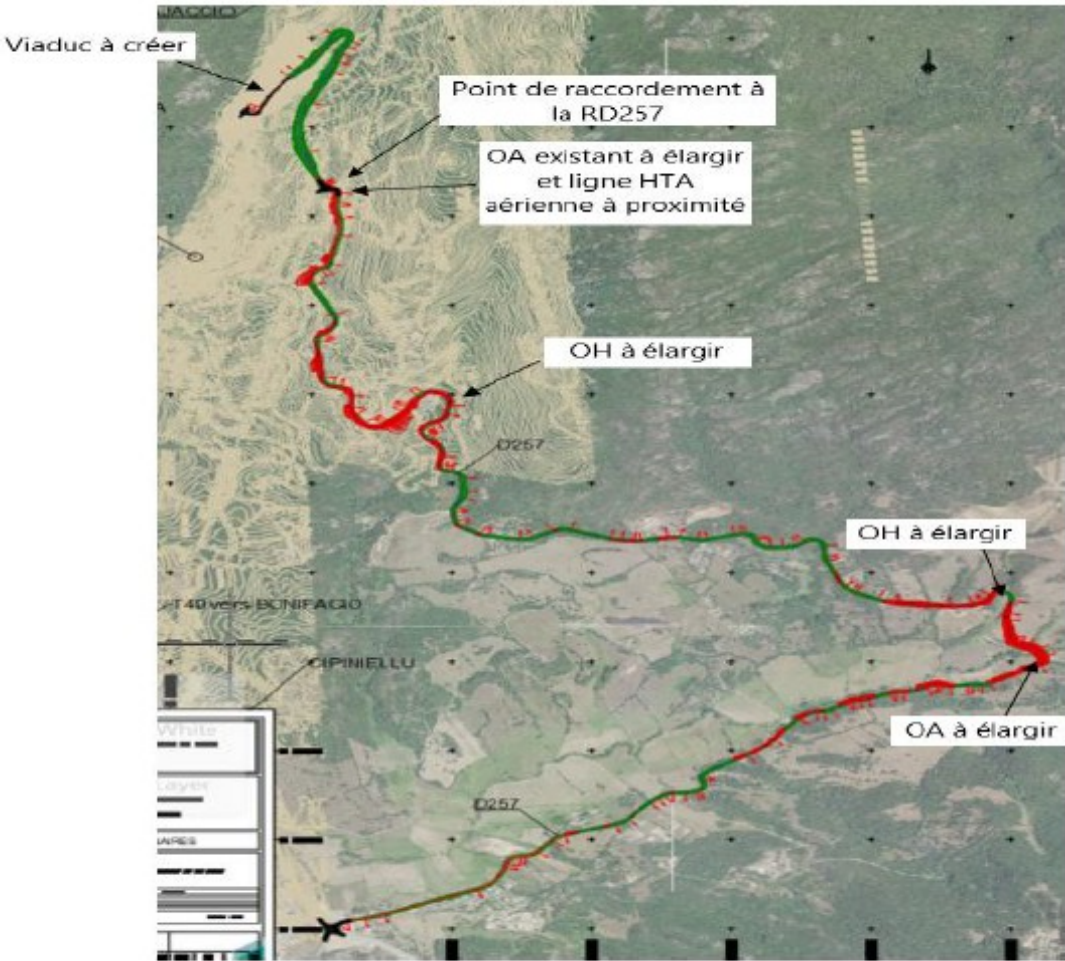
Compte tenu de la sensibilité environnementale, de la proximité de certaines habitations et de l'activité agricole sur le site, la solution envisagée dans la variante 4 est l'élargissement de l'ex-route départementale ex-RD 257 après le contournement du village d'Ulmetu jusqu'au giratoire de la plage de Baracci. Cette variante consiste donc en l'élargissement de l'ex-RD 257 sur tout son linéaire entre Ulmetu et la Plage de Baraci, soit 8,6 km. La création de l'itinéraire de déviation sur la partie « Nord » du village d'Ulmetu en raccordement sur l'ex-RD 257, sur 1 550 m, reste identique aux 3 variantes précédentes.

Longue de 10 183 m, elle comprend seulement 1 550 m de route neuve (15 %), empruntant principalement l'ex-RD 257, ce qui impacte lourdement les travaux de terrassement.

Cette variante nécessite la création d'un nouvel ouvrage d'art, l'élargissement de deux ponts et de deux ouvrages hydrauliques pour supporter le trafic de l'ex-RT 40, avec une largeur des ouvrages à doubler par rapport à l'existant.

Pour les raccordements, au nord, la connexion à l'ex-RT 40 et à l'ex-RD 257 est identique à celle de la variante 3. Au sud, l'ex-RD 257 se raccorde à l'ex-RT 40 au

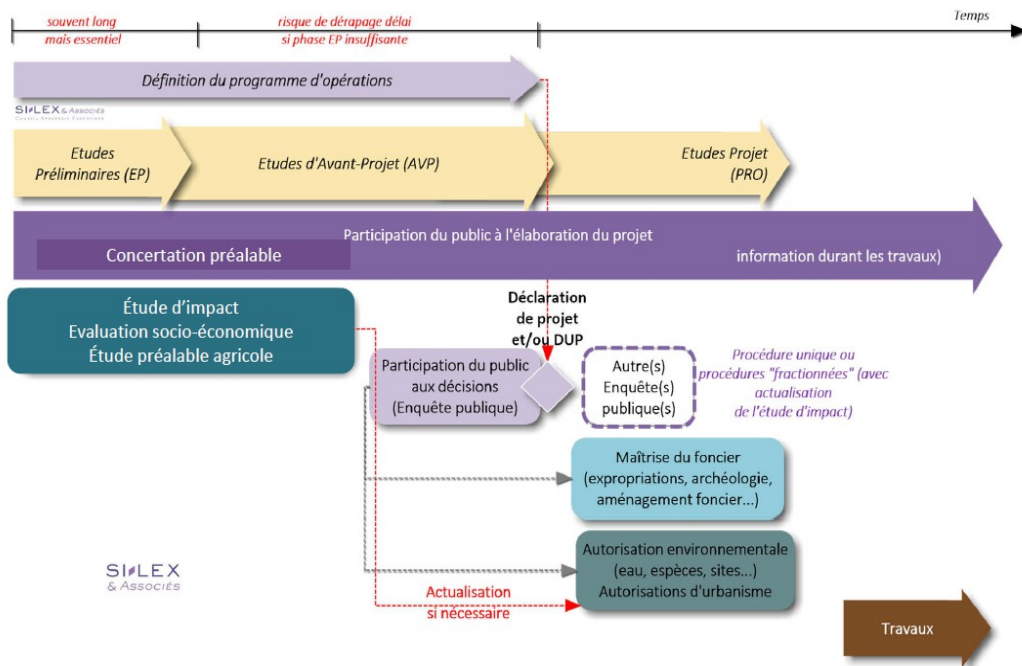
niveau du giratoire de la plage de Baracci, où la branche de l'ex-RD 257 sera élargie.



Procédures réglementaires et environnementales

Ce type d'aménagement structurant obéit à un processus d'obtention d'autorisations réglementaires et environnementales, tel que présenté au schéma ci-dessous, particulièrement long et complexe.

PANORAMA GLOBAL DES PROCÉDURES



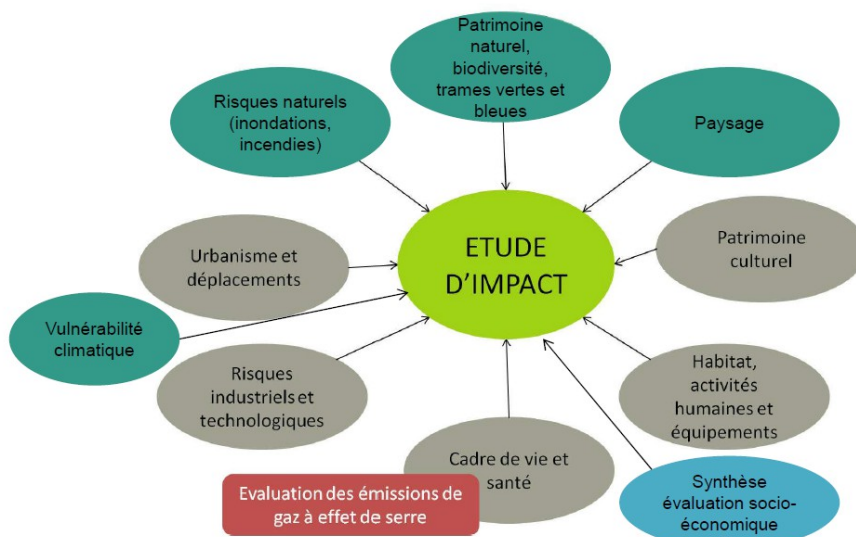
SILEX & ASSOCIÉS

CTC - 5 & 6 décembre 2019

7

Notamment en matière d'études environnementales :

ETUDE D'IMPACT : TOUS THÈMES ABORDÉS



CTC - 5 & 6 décembre 2019

53

Evaluation préalable des incidences

1

Par ailleurs, le projet de déviation aura inévitablement un impact substantiel sur la biodiversité et les espèces protégées impliquant l'obtention d'une autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces. L'avis favorable du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) sur cette demande d'autorisation est un préalable obligatoire et un point clé et sensible de la procédure réglementaire. Il est en outre délivré au vu des mesures environnementales compensatoires proposées par le maître d'ouvrage.

A titre d'exemple, le CNPN a émis récemment un avis négatif sur le projet de déviation de Santa Lucia di Portivechju au motif que la compensation proposée était jugée insuffisante au regard de l'impact de l'opération sur la biodiversité. Aussi, le projet doit-il être modifié pour offrir des zones de compensation supplémentaires, nécessitant des délais d'étude importants.

X - TABLEAU COMPARATIF DES 4 NOUVELLES VARIANTES

Critère	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Création de voie nouvelle et géométrie	Construction de 3075m de route.	Construction de 3586m de route.	Construction de 3200m de route. + Elargissement : 1550 m (route) 492 m (chemin).	Construction de 1 150 m de route. + Elargissement : 8 633 m (route).
	+1	+2	+1	0
Terrassements	Déficit : 135 000 m ³ .	Excédent : 36 000 m ³ .	Excédent : 285 000 m ³ .	Excédent : 410 000 m ³ .
	-3	-2	-2	-3
Ouvrages d'art et soutènement	2 viaducs et 2 OA.	3 viaducs.	2 viaducs et 1 OA.	1 viaduc, 2 OA et 2 OH à élargir.
	-3	-3	-3	-2

Critère	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Sécurité des usagers, accès des services d'urgence	+ sécurité routière. + d'accessibilité.	Idem variante 1. + sécurité.	Idem variantes 1 et 2. - linéaire d'élargissement.	Idem variantes 1, 2 et 3. + d'accès directs sur une route à caractère prioritaire.
	+1	+2	+3	+1
Avantages pour les usagers	+ sécurité. - temps de trajet. - retard dus aux congestions.	Idem variante 1.	Idem variantes 1 et 2.	Idem variantes 1, 2 et 3. + kilomètres à parcourir.
	+2	+2	+2	+1
Avantages pour les riverains	- bruit. + qualité de vie, de sécurité, de développement économique. + valorisation immobilière.	Plus-value par rapport à la variante 1 du fait de l'éloignement au village.	Plus-value par rapport à la variante 1 et 2 du fait de l'éloignement au village.	Plus-value par rapport à la variante 1 du fait de l'éloignement au village. - pour l'aspect sécurité avec la création d'accès
	+1	+2	+3	+2
Critère	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Temps gagné / perdu en situation normale	Période estival = + 18,5 min. Hors cette	Période estival = + 18 min. Hors cette	Période estival = + 21 min. Hors cette	Période estival = + 16,5 min. Hors cette

	période = + 3,5 min.	période = + 3 min.	période = + 6 min.	période = + 1,5 min.
	+2	+2	+3	+1

Critère	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Milieu naturel : consommation espaces non-routiers, zones naturelles et parcelles agricoles	ZNIEFF type 2 + longue une EBC sur 1,7 km + espaces remarquables sur 600 m. - impact sur les parcelles agricoles.	Idem variante 1 avec 1 100 m d'espaces remarquables.	Idem variante 1. - zone d'espaces remarquables. + zone à fort potentialité agropastorale et labourable.	Inferfaces avec des prairies, estives, landes et zone à très forte potentialité agropastorale et labourable
	-3	-3	-2	-3
Milieu naturel : zones humides	Traversé d'une zone humide. + OH.	Idem variante 1.	Idem variantes 1 et 2. + Ouvrages de franchissement.	Idem variantes 1 et 2. + prolongement / élargissement d'OH existants.
	-1	-1	-3	-1
Milieu physique : zones inondables	Zone exclue du périmètre.	Idem variante 1.	Idem variantes 1 et 2.	Située partiellement en zone inondable.
	0	0	0	-1
Milieu physique : hydraulique	Imperméabilisat ° = + 34 000 m².	Imperméabilisat ° = + 40 000 m².	Imperméabilisat ° = + 48 000 m².	Imperméabilisat ° = + 65 000 m². + dégradations des écoulements. Reprise tracé existant
	-2	-2	-2	-1
Milieu physique : mouvement des terres	+ terrassement.	± terrassement.	± terrassement.	Terrassements bien moins importants que dans les autres variantes.
	-3	-3	-3	-1
Critère	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Enveloppe prévisionnelle initiale (études, travaux, acquisitions)	63 M€ TTC	61 M€ TTC	78 M€ TTC	65 M€ TTC
	-2	-2	-3	-2
Délai de réalisation	Long délai d'attente avant le lancement des travaux.	Idem variante 1.	Idem variantes 1 et 2.	Idem variantes 1, 2 et 3.

	Délai travaux = 3 ans.			
	-2	-2	-2	-2
Exploitation sous chantier	Maintien de la circulation. Travaux d'OA à proximité.	Idem variante 1.	Impact de la circulation sur la RD257, mais limité aux riverains. Travaux d'OA éloignés	Idem variante 3 sans les travaux D'OA.
	-1	-1	-1	-2
Note TOTALE	-13	-9	-9	-13

XI - PHOTOMONTAGES

Etat actuel





Commune à toutes les variantes (depuis le nord d'Ulmétu col de Celaccia)



Commune à la variante 1, 2 et 3 (arrivée giratoire sur l'ex-RD 257)



Variante 1 raccordement sud Ulmetu



Variante 1 vue depuis le village



Variante 2 (dite longue)



Variante 2 (dite longue) raccordement sud



Variante 2 vue depuis le village



Variante 3 vue depuis la plaine de Baracci



Variante 3 vue depuis la plaine de Baracci





Variante 3 vue depuis Ulmetu



Variante 4



XII - VARIANTE PREFERENTIELLE

A ce stade des études, les variantes 2 et 3 semblent être les options les plus équilibrées avec une note totale de -9, offrant un compromis entre les besoins de sécurité, d'accessibilité et les contraintes environnementales et techniques.

Cependant la variante 3 semble être préférentielle au regard des points suivants :

- Limitation de la section de route neuve à créer en s'écartant au plus du village d'Ulmetu.
- Limitation des impacts sur les espaces naturels vierges et espaces stratégiques agricoles aux positions des piles du viaduc.
- Solution avec un ratio déblai / remblai excédentaire, avec un taux de réemploi de l'ordre de 65%
- Limitation de l'impact sur les conditions d'utilisation de l'ex-RD257
- Plus fort gain en temps de parcours sur les 4 variantes proposés
- Pas de création d'accès supplémentaire pour la sécurité des usagers
- Pas d'interface avec la zone de sensibilité archéologique ni les espaces remarquables de la loi littoral
- Annulation des projets de créneaux de dépassement aux abords d'Ulmetu.

En conclusion, il vous est proposé :

CONSIDERANT que la poursuite des études relatives à l'aménagement de la traverse nécessaire à la remise à double sens de la circulation ainsi que l'expérimentation de la mise en double sens de la traverse sont des préalables nécessaires à la poursuite de l'opération

- **D'AUTORISER** la poursuite des études relatives à l'aménagement de la traverse nécessaire à la remise à double sens de la circulation,
- **D'AUTORISER** le lancement de la phase d'expérimentation de la mise à double sens de la traverse préalable à la pérennisation de la mise en place de ce dispositif
- **D'APPROUVER** le dossier présentant les 4 nouvelles variantes d'aménagement de la déviation d'Ulmetu qui devront être soumises à la concertation publique,
- **D'AUTORISER** le lancement de la procédure de concertation publique obligatoire au titre de l'Article L 103-2 du Code de l'urbanisme et des Articles L. 120-1, L. 121-1-A, L. 121-15-1 à L. 121-23 et R. 121-19 à R. 121-27 du code de l'environnement relatifs au projet d'aménagement de la déviation d'Ulmetu,

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.