

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 27 ET 28 MARS 2025

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RAPORTU D'INFURMAZIONI : SCANSA DI SANTA LUCIA
DI PORTIVECHJU

RAPPORT D'INFORMATION : DÉVIATION DE SANTA
LUCIA DI PORTIVECHJU

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Hors Commission

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Cf. en annexe : le rapport d'information relatif à la déviation
de Santa Lucia di Portivechju

Scansa di Santa Lucia di Portivechju - Raportu d'infurmazioni Déviation de Santa Lucia di Portivechju - Rapport d'information

Rapport du Président du Conseil exécutif de Corse

Raportu di u Presidente di u Cunsigliu esecutivu di Corsica

Le présent rapport vise à informer l'Assemblée de Corse de l'avancement du projet d'aménagement de la déviation de Santa Lucia di Portivechju - ex-RT 10, situé sur les communes de Zonza et Lecci en Pumonti.

I - PLAN DE SITUATION ET SECTEUR D'ÉTUDE



II - OBJET DE L'OPÉRATION

Depuis de nombreuses années, la Collectivité de Corse a engagé une réflexion globale pour améliorer la liaison entre Bastia et Bunifaziu assurée par l'ex-RT 10. Il s'agit d'un axe structurant du réseau routier corse. Compte tenu de l'augmentation constante du trafic et de l'urbanisation croissante le long de celle-ci, cet axe routier cumule différents flux : flux de transit, flux liés à la desserte locale et flux touristiques.

Le centre de Santa Lucia di Portivechju, situé sur la commune de Zonza, en Pumonti, bénéficie depuis plusieurs années de l'essor du tourisme dans la région. Par ailleurs, l'essor économique du secteur a également contribué à l'urbanisation de la commune.

Cette intensification de l'urbanisation a eu pour conséquence une augmentation du trafic de desserte locale alors que le trafic de transit continuait d'augmenter, se traduisant par une saturation du réseau routier en période estivale causée principalement par la présence d'un carrefour stratégique en plein centre de l'agglomération de Santa Lucia di Portivechju. Par ailleurs, depuis quelques années, avec l'extension de l'activité touristique au-delà de la période estivale, il est

régulièrement constaté un engorgement de l'agglomération débutant dès le mois d'avril.

Une étude de trafic a été réalisée en 2015 et réactualisée en 2021 par le cabinet Blasini (montant 4 500 € HT).

Il en résulte :

- en période hivernale : le trafic moyen journalier le plus bas observé sur l'ex-RT 10 est relevé au mois de mars. Il correspond à 6 900 véhicules / jour ;
- en période estivale : le trafic moyen journalier maximum observé sur l'ex-RT 10 est relevé au mois d'août. Il correspond à 15 900 véhicules / jour.

Les réserves de capacités sont satisfaisantes (> 10 %, seuil d'acceptabilité) sur l'ensemble des branches du carrefour à feux ex-RT 10 / ex-RD 168a en période hivernale.

Les réserves de capacités sont très insatisfaisantes (< 10 %, seuil d'acceptabilité) sur l'ex-RT 10 Nord et Sud en heures de pointe du matin (HPM) et sur l'ex-RT 10 Nord en heures de pointe du soir (HPS) en été avec le cycle de feux actuel.

Ces dysfonctionnements circulatoires sont d'autant plus importants en HPM qu'en HPS ; ils sont notamment causés par l'étroitesse des rues au niveau du carrefour à feux, empêchant les poids lourds de passer en même temps qu'un autre véhicule ; l'attente des véhicules en tourne-à-gauche depuis l'ex-RT 10 bloque le passage des véhicules suivants, le cycle de feux du carrefour ex-RT 10 / ex-RD 168a de 185 secondes engendre des temps d'attente trop longs.

Le tableau ci-dessous synthétise l'évolution des trafics prévue sur l'ex-RT 10 entre 2015 et 2020/2040, en TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) et en périodes hivernale et estivale :

	Evolution annuelle				
	2015	2020	2040	2015/2020	2020/2040
Moyenne annuelle	9 630	11 030	14 235	+ 2.9%	+ 1.5%
Période hivernale	6 900	7 900	10 200		
Période estivale	15 900	18 210	23 500		

Il est considéré :

- le maintien de la hausse de + 2,9 % par an entre 2015 et 2020 pour la circulation générale ;
- une hausse + 1,5 % par an entre 2020 et 2040 pour la circulation générale ;
- un taux de croissance du trafic poids lourd (PL) égal à la moitié du taux de croissance de la circulation générale.

La Collectivité de Corse envisage donc, en concertation avec les communes de Zonza et de Lecci, de dévier l'ex-RT 10.

III - OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

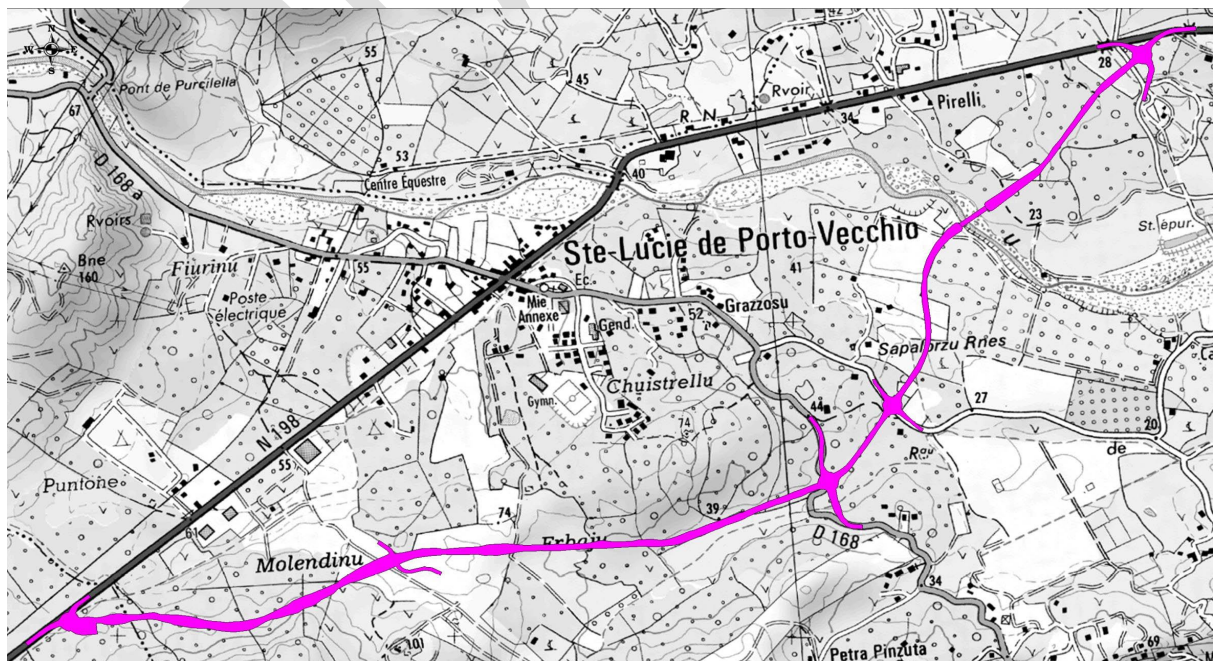
Les objectifs de l'opération sont :

- de dissocier le trafic de transit du trafic de desserte locale ;
- de diminuer le trafic sur l'ex-RT 10 en centre-bourg via la création d'une déviation (contournement du centre-urbain de Santa Lucia di Portivechju) ;
- d'améliorer les conditions de circulation en fluidifiant le trafic et en sécurisant les points de croisement ;
- d'améliorer le confort des usagers en transit par la création d'une route aux caractéristiques géométriques conformes au guide « Aménagement des Routes Principales (ARP) » publié par le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) ;
- de favoriser l'accès aux plages et aux villages de l'intérieur.

Ainsi, l'opération présentée par la Collectivité de Corse consiste à aménager une voie nouvelle d'une longueur d'environ 4,2 km contournant le centre urbain de Santa Lucia di Portivechju (sur les communes de Zonza et Lecci à son extrémité sud).

La déviation prendra son origine au carrefour d'accès à la déchetterie au nord (sur la commune de Zonza), pour se terminer à la sortie sud de Santa Lucia di Portivechju, à la limite de la commune de Lecci. Deux créneaux de dépassement (1 par sens de circulation) seront également aménagés.

Le projet de déviation, associé à la requalification de l'ex-RT 10 en boulevard urbain, permettra de favoriser la sécurité et le cadre de vie des riverains tout en favorisant les conditions de transit et de circulation des usagers.



IV- LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA DÉVIATION

Dans le cadre du projet, compte tenu du statut de déviation, aucun accès n'est autorisé sur la déviation, à l'exception des deux carrefours giratoires de rétablissement de la route de la Testa et de l'ex-RD 168a et des deux carrefours de raccordement sur l'ex-RT 10 ; le rétablissement de la piste DFCI se faisant par un passage dénivelé :

- le raccordement sur l'ex-RT 10 est (déchetterie) sera réalisé via un carrefour giratoire 4 branches ;

- le franchissement du Cavu sera réalisé par la création d'un ouvrage d'art : soit un pont à portée unique d'une longueur de 88 m, soit un pont à 3 travées de 109 m de long environ ;

- la route de la Testa sera rétablie via un carrefour giratoire à 4 branches ;

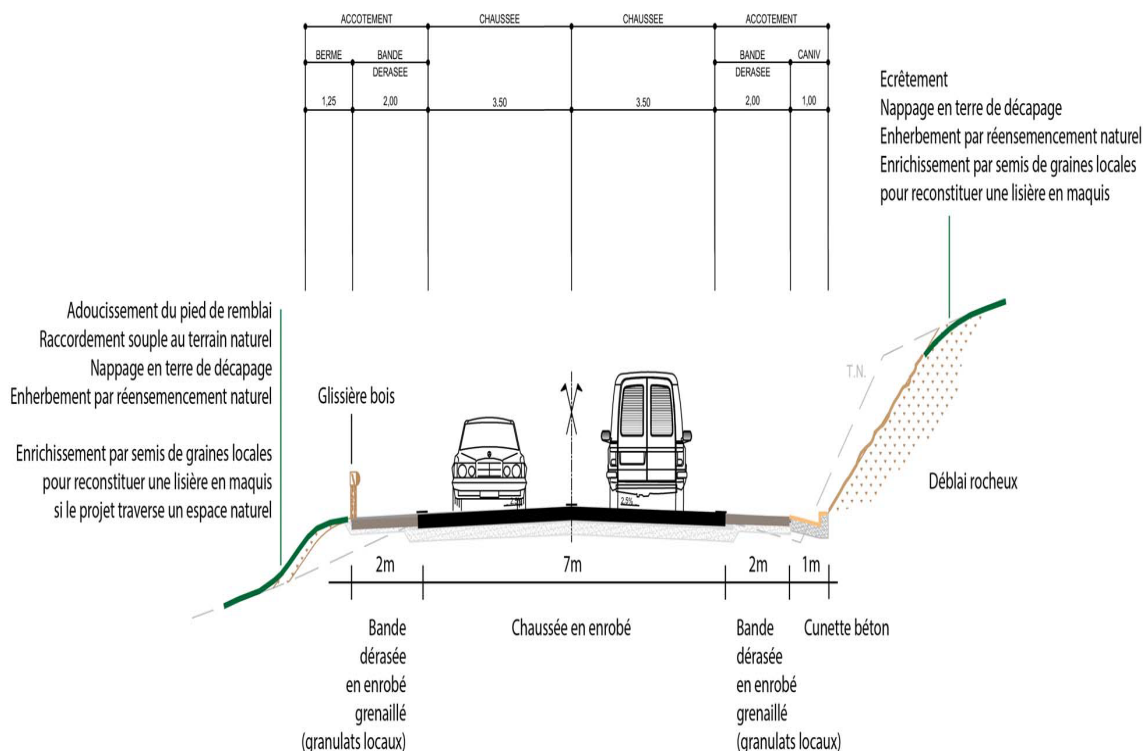
- il en sera de même pour le rétablissement de l'ex-RD 168a ;

- le rétablissement de la piste DFCI sera réalisé via un passage dénivelé (passage inférieur), d'une longueur de 28 m ;

- enfin, le raccordement sur l'ex-RT 10 ouest (côté Lecci) sera réalisé via un carrefour giratoire 4 branches.

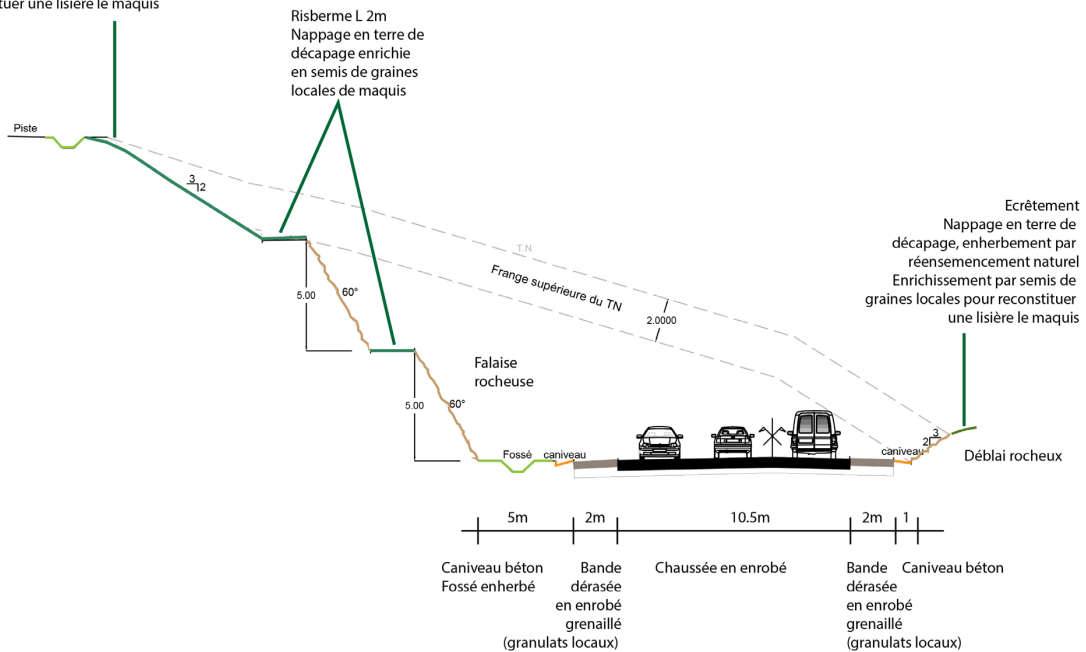
Par ailleurs, toutes les voies agricoles ou accès privés seront rétablis à partir des carrefours ou des passages dénivelés.

PROFIL EN TRAVERS TYPE - SECTION COURANTE



Ecrêtement
Nappage en terre de décapage
Enherbement par réensemencement naturel
Enrichissement par semis de graines locales
pour reconstituer une lisière le maquis

PROFIL EN TRAVERS TYPE - TRANCHEE ET CRENEAU DE DEPASSEMENT



V- LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET ENVIRONNEMENTAL

V- 1. Les contraintes réglementaires

Le projet de déviation de Santa Lucia di Portivechju relève de plusieurs réglementations au titre du Code de l'environnement et du Code forestier :

- la Déclaration d'Utilité Publique (Code de l'expropriation) ;
- l'Autorisation Environnementale Unique (AEU), regroupant les procédures relatives à la « Loi sur l'Eau », à la demande de défrichement, à Natura 2000, aux espèces protégées ... (Code de l'environnement et Code forestier).

Afin de disposer d'une vision globale des incidences du projet sur l'ensemble des compartiments environnementaux et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pertinentes avec l'ensemble des thématiques environnementales, la présente étude d'impact a été élaborée de manière à être recevable :

- au titre de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement ;
- comme document d'incidences au titre de la « Loi sur l'eau » ;
- comme évaluation appropriée des incidences au titre de Natura 2000.

Elle présente par ailleurs une synthèse des mesures de compensations proposées au titre :

- du Code forestier : la mise en œuvre de l'infrastructure induit par ailleurs un défrichement de 10,7 ha environ ;
- du Code de l'environnement : pour la Biodiversité « demande de dérogation au titre des espèces protégées » et pour le dossier de saisine de la Commission des Sites ;
- de l'agriculture ;
- du paysage.

L'étude d'impact produite est transmise pour avis à l'Autorité Environnementale. Cet avis porte sur la complétude de l'étude d'impact, la qualité de son contenu et la pertinence des analyses produites.

Le projet final est approuvé par Déclaration de Projet, les travaux pouvant être alors engagés sous réserve de l'obtention de l'ensemble des autorisations connexes.

La mise en œuvre du projet ne nécessite pas par contre la mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes de Zonza et/ou de Lecci.

À ce titre, le projet est compatible :

- Avec le PADDUC ;
- Avec le PLU de la commune de Lecci. Il fait l'objet d'emplacements réservés (ER).

En revanche, le PLU approuvé par la Commune de Zonza (par délibération du 16 décembre 2024) ne comporte pas, à ce stade, d'emplacements réservés destinés au projet de déviation. Aussi, en lien avec la commune, le principe d'une solution pour l'intégration d'emplacements réservés a été actée.

En effet, il paraît utile de rappeler que l'emplacement réservé permet d'interdire toute construction qui ne serait pas compatible avec le projet pour lequel cet emplacement est réservé. Il s'agit en conséquence d'une servitude limitant le droit à construire.

Par ailleurs, l'emplacement réservé représente un intérêt de transparence garantissant une large information sur les projets envisagés sur la commune, notamment lorsque ceux-ci peuvent être particulièrement structurants comme le sera la déviation de Santa Lucia di Portivechju. Il permet ainsi aux particuliers de se projeter notamment en termes de conditions de mobilité, de développement économique et d'accès aux services.

V- 2. Historique des démarches engagées dans le cadre du projet de déviation

Le projet de la déviation de Santa Lucia di Portivechju n'est pas un projet nouveau, celui-ci est à l'étude depuis plus de 15 ans.

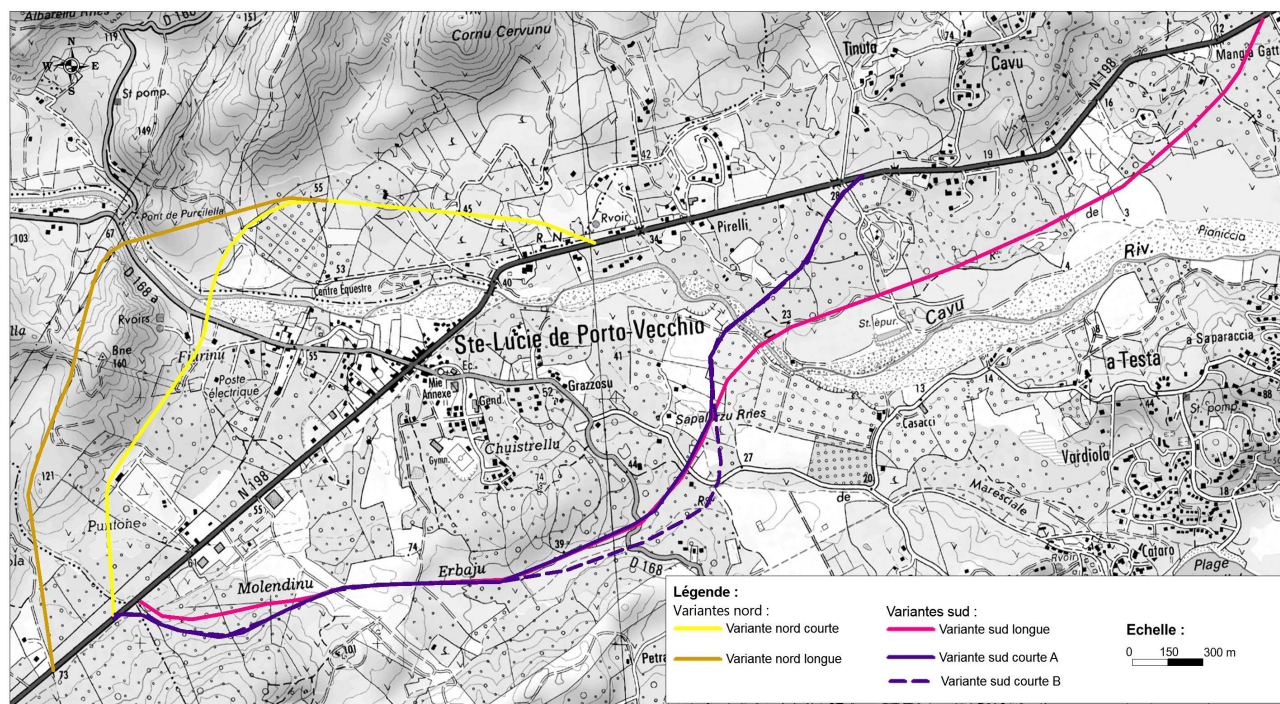
Conformément à la réglementation, le projet d'aménagement de la déviation de Santa Lucia di Portivechju a fait l'objet **d'une concertation préalable à l'enquête publique** qui s'est déroulée en plusieurs phases au sein des mairies de Zonza et Lecci, communes concernées par le projet :

- **du 12 au 28 novembre 2014**, portant sur la comparaison des variantes ;
- **du 18 septembre au 6 octobre 2017** portant sur le choix de la solution retenue

Plusieurs tracés ont été étudiés (*cf. figure ci-après*). Les variantes Nord, demandant d'important terrassements, ayant un impact notable sur le paysage et induisant des consommations de terres agricoles cultivées, ont rapidement été écartées.

Quant aux deux variantes sud, celles-ci permettent de faciliter la desserte du littoral sans entraver la circulation dans l'agglomération de Santa Lucia di Portivechju.

Suite à la concertation publique, le tracé A (bleu) de la variante sud courte a été retenu par le public.



Présentation des différentes variantes de la déviation de l'ex-RT 10 à Santa Lucia di Portivechju

À cet effet, plusieurs études spécifiques ont été engagées **entre 2015 et 2017** notamment :

- des expertises écologiques ;
- des études hydrauliques ;
- une étude paysagère ;
- une étude acoustique ;
- une étude air et santé.

Ainsi, un pré dossier de demande d'autorisation environnementale a été transmis aux services de l'État en 2017. Divers avis ont été émis : le 2 février 2017 par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement (DREAL) et les 4 octobre 2018 et 10 septembre 2019 par la Direction Départementale des Territoires (DDT) ; ces trois avis laissant émaner **une complétude sur les volets risque inondation, biodiversité, paysager et patrimonial, urbanistique et socio-économique.**

La Collectivité de Corse, soucieuse de poursuivre l'instruction du projet de la déviation de Santa Lucia di Portivechju, a réalisé des études complémentaires entre 2021 et 2022 visant à répondre aux attentes des autorités compétentes sur les volets hydrauliques, biodiversité, paysager et urbanistique.

Ainsi, un marché de maîtrise d'œuvre (MS02SUB2A2021) a été lancé en 2021 pour un montant total de 67 730 € HT dont l'attributaire est le groupement Blasini/Arca2e/Akene/Oteis/Naturalia. L'ensemble des prestations comprend une étude hydraulique avec modélisation, une étude écologique complète, une étude paysagère, une étude socio-économique, des photomontages et une reprise des dossiers réglementaire DAUE, CNPN, DUP...

De plus, a été menée une réflexion sur la requalification de la traverse de Santa Lucia di Portivechju afin de développer les modes doux et requalifier le centre-bourg, pouvant s'intégrer au projet cœur de ville de la mairie de Zonza. Ces études ont été menées en étroite collaboration avec les services de l'Etat et la mairie de Zonza visant des objectifs communs : réduire les impacts sur l'environnement, améliorer l'insertion paysagère du projet, améliorer le confort et la sécurité des usagers ainsi que leur cadre de vie.

Suite à la mise à jour des études et la reprise des dossiers réglementaires, les demandes d'Autorisation Environnementale Unique (DAUE) et de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ont été déposées auprès de la Préfecture de Corse-du-Sud en date du 7 août 2023.

Cette étape n'avait jusqu'à présent jamais été franchie.

Divers avis des services de l'État ont été émis : un avis favorable de l'Agence Régionale de Santé (ARS) en septembre 2023 et des avis de la Direction Départementale des Territoires (DDT), également en septembre 2023, de la DREAL et du Conservatoire Botanique de Corse (CBNC) en octobre 2023 dont les compléments attendus sur les volets biodiversité, paysager et hydraulique ont déjà été apportés.

De plus, une demande de dérogation de destruction d'espèces protégées au titre de la Biodiversité a été transmise au Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN). Ce dernier a émis un avis défavorable en date du 21 décembre 2023 avec les remarques suivantes :

- 1) Retravailler et réévaluer les solutions alternatives de tracé en comparant les impacts écologiques de tous les tracés et en incluant le fait que le tracé sud passe par des zones inondables ;
- 2) Revoir l'évaluation de l'état des lieux : espèces présentes, impactées, leur évaluation et surtout l'importance relative de l'impact (% de destructions par rapport à présence) ;
- 3) Mettre les formulaires Cerfa en adéquation avec les espèces présentes notamment en flore ;
- 4) Améliorer et mieux préciser les gains apportés par les mesures d'évitement, et ce, sur tous les taxons ;
- 5) **Appliquer une méthode de dimensionnement de la compensation et rechercher des sites de compensation qui permettent un vrai gain net de biodiversité, sur des zones « non-protégées » actuellement, qui seront acquises et sanctuarisées par l'intermédiaire de fondations et permettront une durée de compensation en lien avec la pérennité de l'infrastructure. Ces sites doivent permettre de réellement restaurer les habitats et les espèces qui seront détruites ;**
- 6) **Étendre la durée des mesures de gestion et des suivis associés à au moins 60 ans.**

De ce fait, de nouvelles zones de compensation ont été recherchées et redéfinies entre la CdC, le BE en écologie et la mairie de Zonza. Le choix des zones compensatoires est établi en conformité avec les exigences du CNPN et du futur PLU de Zonza.

Les objectifs sont :

- de protéger les zones humides non impactées ;

- d'empêcher l'extension de l'urbanisation au droit de la déviation en respect au principe du zéro artificialisation nette « ZAN » ;
- de trouver des zones « non-protégées » actuellement qui seront acquises et sanctuarisées pour une durée de compensation en lien avec la pérennité de l'infrastructure. Ces sites doivent permettre de réellement restaurer les habitats et les espèces qui seront détruites.

Les nouvelles zones compensatoires retenues : sites aux abords de la déviation dont les zones humides et Erbaju et le site du Stabiacciu sont à l'étude pour une durée d'un an.

Ainsi, après validation des nouvelles zones compensatoires, **la CdC a établi de nouveaux marchés pour réaliser les études nécessaires à la reprise du dossier CNPN :**

- des études agricoles (SAFER_2024_23 750 € HT) ;
- des études écologiques d'environ un an couvrant les quatre saisons (BIOTOPE_2024_132 175 € HT) ;
- un avenant au dossier CNPN (NATURALIA_2024_16 400 € HT) ;
- une étude de trafic (TRANSMOBILITE_2025_22 580 € HT)

A la suite de toutes ces études, le dossier CNPN sera repris et redéposé pour une saisine de la commission de protection de la nature **CNPN mi 2026**. Si et seulement si le CNPN émet un avis favorable, la demande d'autorisation environnementale unique pourra être redéposée en enquête publique (**DAUE_2027**) suivi d'une déclaration d'utilité publique (**DUP_2028**) et enfin une expropriation permettant d'assurer la maîtrise foncière (**EXPRO_2031**).

V- 3. Le projet routier et l'étude d'impact

Le Code de l'environnement, aux termes de son article L. 122-1, précise que les travaux et projets d'aménagement nécessitant une autorisation ou une décision d'approbation doivent respecter les préoccupations environnementales. Dans ce cadre, les études préalables à la réalisation des aménagements, qui par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'apprécier les conséquences du projet sur l'environnement au sens large.

La Collectivité de Corse, en tant qu'opérateur responsable, apporte une grande importance à l'intégration de ses équipements sur le plan environnemental et social.

Au regard de la nature du projet, qui s'inscrit en limite de la zone urbaine, sur des espaces naturels potentiellement remarquables, en fond de vallon, à proximité du Cavu, et des impacts potentiels du projet sur l'environnement au sens large du terme, la CdC a décidé, en accord avec les services de la DREAL et de la DDT, de réaliser l'étude d'impact du projet en sollicitant l'Autorité Environnementale dans le cadre de la procédure « cas par cas ».

Les mesures envisagées, tant en phase chantier qu'en phase exploitation, présentent un bon niveau de performance, permettant de réduire significativement les effets prévisibles du projet, ceux-ci étant considérés comme non significatifs à faibles pour la majeure partie des compartiments environnementaux.

Quelques exemples de mesures en faveur du paysage :

Un parti pris de conserver une continuité des aménagements le long de l'ex-RT 10 et de renaturer les anciens délaissés routiers.

Le giratoire nord de la déviation



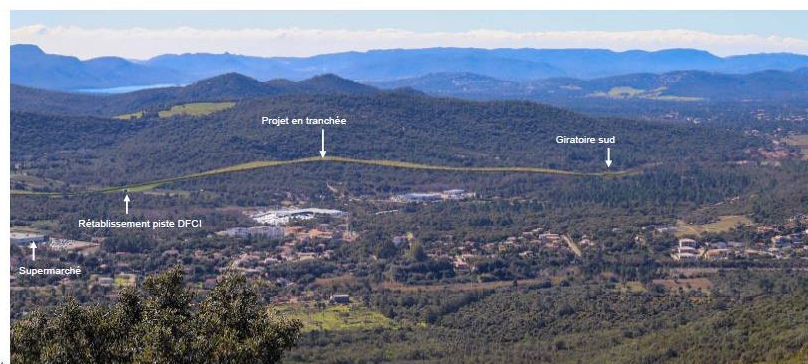
L'émergence de l'ouvrage type Bow-string reflète un parti architectural fort, plus visible qu'un tablier de pont à 3 travées. Mais c'est un point fort unique sur le réseau routier de la Côte Orientale, avec une connotation contemporaine et un effet dynamique, alors que l'ouvrage à 3 travées est plus classique voire banalisé.

Ce pont présente l'avantage de positionner les piles en dehors du cours d'eau, garantissant ainsi un meilleur choix au regard des enjeux hydrauliques et de biodiversité.

L'ouvrage de franchissement du Cavu



Zoom Nord - Repérage du projet



Zoom sud - Repérage du projet

V- 4. Les mesures liées aux incidences résiduelles du projet

Concernant le volet paysager, le projet n'induit pas de modification des structures paysagères du grand paysage mais se traduira par une modification du cadre paysager local.

C'est pourquoi, **dans le cadre du projet, des mesures d'accompagnement sont envisagées**, notamment l'assistance à la commune de Zonza pour :

- l'intégration dans le plan de zonage du PLU et dans le règlement des zones, des mesures définies dans le cadre de la présente étude d'impact (proposition d'Arrêté de Protection de Biotope, accès direct interdit sur la déviation).

- la définition d'un règlement de publicité au niveau de l'ex-RT 10 à requalifier, permettant d'améliorer sur le plan qualitatif les entrées de ville. L'objectif est de supprimer la publicité anarchique. La Collectivité de Corse applique ce principe dans ses emprises mais cela n'a de sens qu'avec une vision globale des premiers plans routiers et l'appui de la commune, à la fois pour toiletter les installations existantes et réaliser un règlement de publicité.

Il en est de même pour le nettoyage des zones de dépôts sauvages aux abords du périmètre de projet. La Collectivité de Corse assurera l'évacuation et la mise en décharge des dépôts situés dans son emprise.

- la définition du projet de requalification de l'ex-RT 10 (enfouissement des réseaux vu avec le SDE2A, développement des mobilités douces (étude confiée au BE INTERVIA),

La Collectivité de Corse a confié une étude d'itinéraires cyclables au BE INTERVIA en 2022 (montant 32 100 € HT), en concertation avec la commune de Zonza. L'étude a confirmé l'intérêt de développer les modes doux à l'échelle de la commune et dans une vision élargie d'itinéraire nord / sud pour la façade est de la Corse. Cet enjeu était d'ailleurs identifié dans les observations des services de l'Etat.

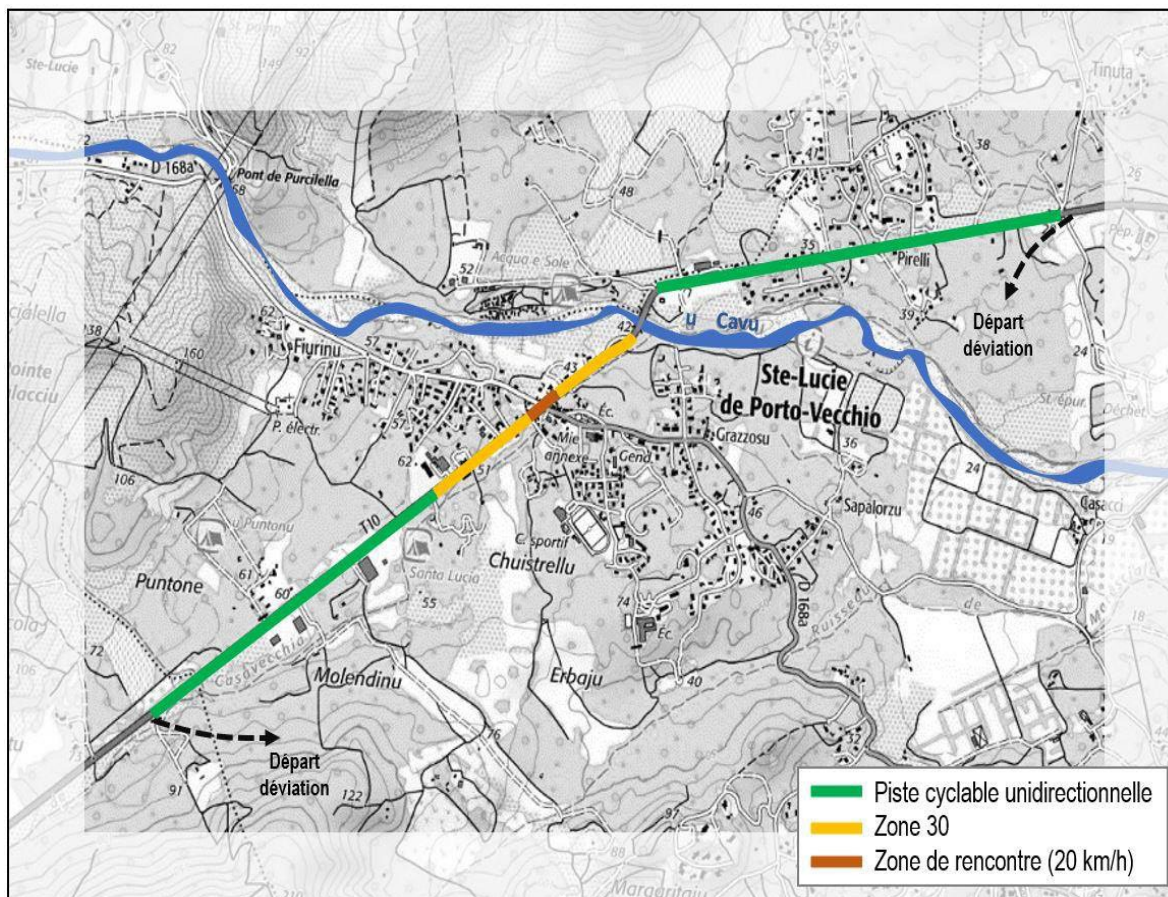
Le principe d'aménagement retenu « piste cyclable » s'appuie sur :

- des pistes cyclables unidirectionnelles, de part et d'autre de l'ex-RT 10, physiquement séparées de la chaussée, d'une largeur minimale de 1,50 m et dès que possible, se rapprochant des 2,00 m préconisés par le CEREMA ;

- une zone 30 en entrant au nord et au sud du hameau ;

- une zone de rencontre (limitée à 20 km/h) encadrant l'intersection avec l'ex-RD 168a et favorisant également les déplacements des piétons dans le cœur de hameau au niveau des commerces de proximité ;

- le franchissement du Cavu sera réalisé soit en encorbellement soit en élargissement de l'ouvrage existant.



Positionnement initiale des propositions d'aménagement



Illustration état des lieux

Toutefois, en raison de la nature et de l'importance du projet, **il demeure des incidences résiduelles fortes nécessitant la mise en œuvre de mesures compensatoires**, notamment en faveur :

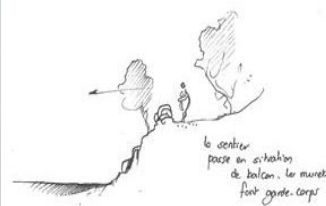
- **des milieux naturels** en raison de la destruction d'espèces protégées (flore notamment) et de la destruction d'habitats forestiers (demande de dérogation au titre des espèces protégées) ;
- **de milieu forestier** en raison de l'importance des défrichements à réaliser ;
- **de l'agriculture** en raison de la consommation de 1,8 ha de terres agricoles ;
- **du paysage** en raison de l'artificialisation et de l'anthropisation pérenne de paysages actuellement naturels et agricoles du versant de Molendinu, du vallon de Marseciale et de la plaine autour de Cavu.

Concernant la mise en œuvre des mesures paysagères compensatoires, l'objectif a été de trouver, dans un secteur géographiquement proche de Santa Lucia di Portivechju, un aménagement paysager, une réhabilitation de « point noir » ou une valorisation de site, accessible au grand public, financés par la Collectivité de Corse, moyennant conventionnement avec le maître d'ouvrage.

Le site d'Arasu propriété du Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CELRL) a retenu l'attention.

Ce site, à environ 8.5km au sud de Santa Lucia di Portivechju est accessible depuis le projet de déviation via le giratoire qui dessert l'ex-RD 168A, puis l'ex-RD 468. Il répond aux différents critères de restauration, valorisation paysagère et accueil du public.

• Schéma d'aménagement et budget



Calage du sentier en belvédère - Croquis Alain Freytet 2017 / 2018

VI - COÛTS DE L'OPÉRATION

Le coût des travaux de la déviation de Santa Lucia di Portivechju est estimé à environ **27 243 509 € HT**, soit **30 040 514 € TTC**, auquel viennent s'ajouter les coûts

des diverses mesures compensatoires imposées par la réglementation, ainsi que détaillés ci-dessous :

Mesures en faveur	Les coûts	
	Phase chantier	Phase exploitation
- du climat et de la réduction des gaz à effet de Serre	9 000 €	
- de la préservation de la qualité des sols et de leurs usages	Intégrés au coût de l'opération	Intégrés au coût d'exploitation
- de la préservation des eaux souterraines et superficielles	Intégrés au coût de l'opération Kit anti-pollution : 500 € / Engin Location et vidange d'une cabine autonome : 500 € / mois / cabine	Intégrés au coût des travaux (ouvrages hydrauliques et de collecte d'eau, ouvrage de franchissement du Cavu) Intégrées au coût d'exploitation
- des milieux naturels	760 050 à 817 650 €	
- du paysage et du patrimoine	Intégrés au coût des travaux (710 000 €) + 72 000 €	
- de la qualité et du cadre de vie	20 000 €	Intégrés au coût d'exploitation

À ces mesures, il convient également de rajouter :

- le coût de la mesure compensatoire en faveur de la biodiversité : 600 000 € dont une large part non évaluable, hors coût des acquisitions foncières ;
- état initial écologique 100 000 € (Source : CEN) ;
- dossier pour 50 ORE : 80 000 € (Source : CEN) ;
- animation foncière CEN Corse : 230 000 € (Source : CEN) ;
- achat de terrains : non évaluable en l'état ;
- mise en œuvre du plan de gestion : 190 000 € Source : CEN) ;
- le coût des acquisitions foncières est défini :
 - ilots compensatoires : 1 223 853 € ;
 - projet : 500 431,06 € ;
- le coût des mesures compensatoires au défrichement : 43 900 € ;
- le coût mesures compensatoires paysagères : 153 227 € ;
- le coût de la compensation agricole : 71 636 € ;
- le coût lié à la mise à disposition d'un « *Responsable Environnement* » au sein des équipes de la Collectivité de Corse : 25 000 € HT ;
- le coût lié à la mise à disposition d'un « *Responsable Environnement* » au sein de l'entreprise en charge des travaux : 15 000 € HT ;
- le coût du développement des mobilités douces et requalification de la traversée urbaine de Santa Lucia di Portivechju : 3,7 M€ HT.

Tableau de synthèse des coûts financiers de l'opération :

Coûts financiers	Poste	Montants
------------------	-------	----------

Concernant l'opération	Acquisitions foncières	500 431 €
	Études	1 000 000 €
	Travaux	30 040 514 €
Total opération		31 540 945
Concernant les mesures compensatoires	Acquisition foncière (îlots)	1 223 853 €
	Biodiversité	600 000 €
	Défrichement	43 900 €
	Agricole	71 636 €
	Paysage	153 227 €
Total Mesures compensatoires		2 092 616 €
TOTAL		33 633 561 €

Cette évaluation peut être réactualisée ultérieurement.

Je vous prie de bien vouloir en prendre acte.

PROJETU