

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

### Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

#### Cadre réservé à l'administration

Date de réception  
18/06/2015

Dossier complet le  
18/06/2015

N° d'enregistrement  
F-094-15-C-0040

#### 1. Intitulé du projet

Aménagement de la RD624, Route de Ficagliari - Commune de PIANA -  
PR0+300 à PR3+400

#### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

##### 2.1 Personne physique

Nom  Prénom

##### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET  Forme juridique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

#### 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubrique n°6 ; sous-rubrique d	Infrastructures routières : Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres

#### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

##### 4.1 Nature du projet

Sécurisation de la voie par la mise en oeuvre de dispositifs de retenue (parapets en pierres) ainsi que l'aménagement des sur-largeurs afin de faciliter les croisements.

## 4.2 Objectifs du projet

Les objectifs de ce projet sont :

- sécuriser les deux zones les plus sensibles (zones 1 et 3) par la construction de parapets en pierres du site;
- rectifier un virage (zone 2) afin d'accroître la visibilité et faciliter ainsi les croisements;
- aménager les sur-largeurs (zones 2 et 4) en pavés récupérés sur site (ou similaires) permettant une circulation ponctuelle en cas de croisement de deux véhicules.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

- Pour la zone 1, le parapet se situera au droit de l'épingle coté aval sur une longueur d'environ 30 mètres linéaires à 2 à 2.50 mètres du bord de la chaussée.
- En zone 2, le déroctage du talus amont sur environ 1m de large est prévu; 170 m<sup>3</sup> de déblais sont prévus.

L'aménagement de la sur-largeur en pierres du site (ou similaires) se fera sur une superficie d'environ 113m<sup>2</sup>.

- En zone 3, la construction du parapet se situera au droit de l'épingle coté aval sur une longueur d'environ 20m linéaires à 0.50m du bord de chaussée.
  - L'aménagement de la sur-largeur de la zone 4 se fera par un léger décaissement pour la réalisation d'une chape béton. Elle sera habillée par des pavés du site (ou similaires) et un jointement en béton coloré rose (principe de réalisation identique à la zone 2).
- La surface à aménager est d'environ 42 m<sup>2</sup>.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Suite aux aménagements prévus, il est à souligner que le trafic sur la RD624 restera inchangé par rapport au trafic actuel.

Il en est de même pour l'urbanisation. Aucune modification ne sera faite.

Les aménagements prévus n'ont, en phase d'exploitation, qu'un seul et unique objectif qui est celui de sécuriser les croisements dans les zones les plus "dangereuses" du tracé.

#### 4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Un formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 a été transmis le 30 Avril 2015 à la DREAL.

Un dossier paysager a reçu un avis favorable lors du passage en Conseil des Sites le 12 Juin 2015.

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Autorisation de travaux dans un site classé.

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Emprise au sol du projet (toutes zones confondues)	180 m <sup>2</sup>
Linéaire cumulé	100 m

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques <sup>1</sup>
Commune de PIANA RD624 - Route de Ficaghiola	Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___
	<b>Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :</b>
	Point de départ : Long. <u>42° 24' 35" 40</u> Lat. <u>8 ° 62' 93" 11</u>
	Point d'arrivée : Long. <u>42° 25' 03" 23</u> Lat. <u>8 ° 62' 52" 05</u>
Communes traversées :	
	Commune de PIANA

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

#### Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

La RD624 est une route départementale qui part du village de PIANA et qui permet d'arriver à la plage de Ficagliari; elle s'étend sur environ 4km. Cette route est parcourue par un trafic important en saison touristique.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

POS de la commune de PIANA compatible avec notre projet

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF de type 1 n°940013119 Capo Rosso côtes rocheuses et îlots Les sites exceptionnels sont laissés en l'état pour ne pas avoir d'impact sur la faune et la flore protégées.
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans un espace proche du littoral, surplombant le golfe de Porto
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La distance entre notre projet et le bâtiment des Roches Rouges (salle de restaurant classé) est d'environ 800m.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site classé des Calanches de Piana par décret du 4 Décembre 1974
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site Natura 2000 FR9400574 Porto/Scandola Revellata/Calvi/Calanches de Piana
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les Calanches de Piana sont a proximité du projet : site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1983 : Calanches de Piana/Golfe de Porto/Golfe de Girolata/Réserve Naturelle de Scandola

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Excédent de 170m3 Les déblais qui ne pourront être réutilisés dans le cadre des travaux seront évacués en zone de dépôt qui sera préalablement agréée par le maître d'ouvrage en concertation avec les services de l'état. Il s'agira soit d'une décharge pour déchets inertes soit d'une carrière agréée.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Etant donné l'emprise limitée du projet ainsi que la courte durée des travaux prévue (environ 1 mois hors période estivale), ce projet d'aménagement ne causera pas de destruction d'habitats ni d'espèces. A ce sujet, une visite sur site à d'ailleurs été menée au mois de Janvier 2015 en présence du service Biodiversité de la DREAL. Ce dernier a affirmé qu'aucune espèce protégée n'était présente dans le secteur des travaux. Notons également que les engins de chantier seront stationnés dans des zones environnementales de faible importance.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nuisances sonores limitées, dues aux passages des engins ainsi qu'à leur fonctionnement durant le chantier. Pas d'usage d'explosif; pour des matériaux rocheux très compacts, l'usage d'un brise-roche hydraulique (BRH) sera retenu.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Pollutions</b>	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si oui, dans quel milieu ?			
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Ce projet d'aménagement de la RD624 a pour objectifs la sécurisation de certaines zones par la mise en oeuvre de parapets ainsi que l'amélioration des croisements de véhicules en rectifiant un virage et en aménageant des sur-largeurs.

La très faible ampleur du projet, le délai de réalisation court, environ 1 mois hors période estivale, ainsi que l'emprise faible sur site induisent de fait un impact environnemental réduit.

Toutefois le caractère exceptionnel du secteur a conduit à un certain nombre de mesures :

- aucun site exceptionnel ne sera touché afin de ne pas impacter les espèces de faune et de flore protégées.
- l'utilisation de pierres, issues ou semblables à celles du site, pour la construction des parapets et des sur-largeurs permet de diminuer l'impact paysager du projet.

Aussi, il est par ailleurs important de souligner que ces aménagements n'auront aucune incidence sur le trafic routier ou sur une quelconque urbanisation du secteur.

En conclusion, le Département de la Corse du Sud estime qu'il n'est pas nécessaire que ce projet fasse l'objet d'une étude d'impact.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Dossier de projet d'aménagement de la RD624 Commune de Piana - Route de Ficaghiola PR0+300 à PR 3+400

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus


Fait à Ajaccio

le,

08.06.2015

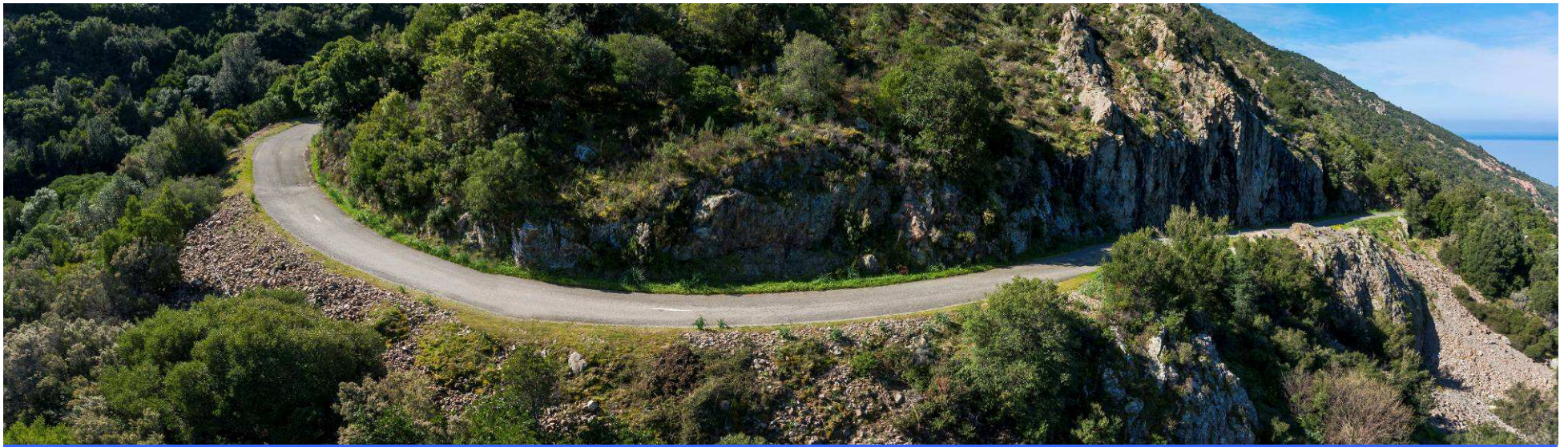
Signature

Pour le Président  
de la Direction départementale  
des Infrastructures de Communication  
et des Transports.



Claude TISSOT

**PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RD 624 - PR 0+300 AU PR 3+400  
PIANA - ROUTE DE FICAGHIOLA**



# ***LE SITE***

## JUSTIFICATION DU PROJET

Le Conseil Départemental a pour projet la mise en sécurité de la départementale 624.

La RD624 part du village de Piana et permet d'arriver à la plage de Ficaghiola, dans le Golfe de Porto. Elle s'étend sur environ 4km.

Cette route est parcourue par un trafic important, en saison touristique, notamment avec de nombreux cars et campings cars.

Elle présente aujourd'hui des caractéristiques qui ne permettent pas de répondre aux besoins des usagers et de leur sécurité.

## HISTORIQUE

En septembre 2011, Mr Nicolas Alfonsi, Sénateur, Conseiller Général des Deux Sevi et 1<sup>er</sup> adjoint de la mairie de Piana, effectua la demande d'un rescindement de virages sur cette route départementale afin d'améliorer la sécurité des usagers.

Une pré étude technique fut alors menée par l'antenne routière de Vico, s'élevant à 37k€. Aucun financement n'ayant été mis en place, l'étude de cette affaire ne fût pas plus approfondie.

C'est en 2014 que cette volonté de financement est apparue.

Ce projet se trouvant en Site classé, Znieff et Zone Natura 2000, deux réunions avec la DREAL ont été menées afin de fixer l'ensemble des procédures nécessaires pour lancer ce projet.



## Dans le Golfe de Porto...

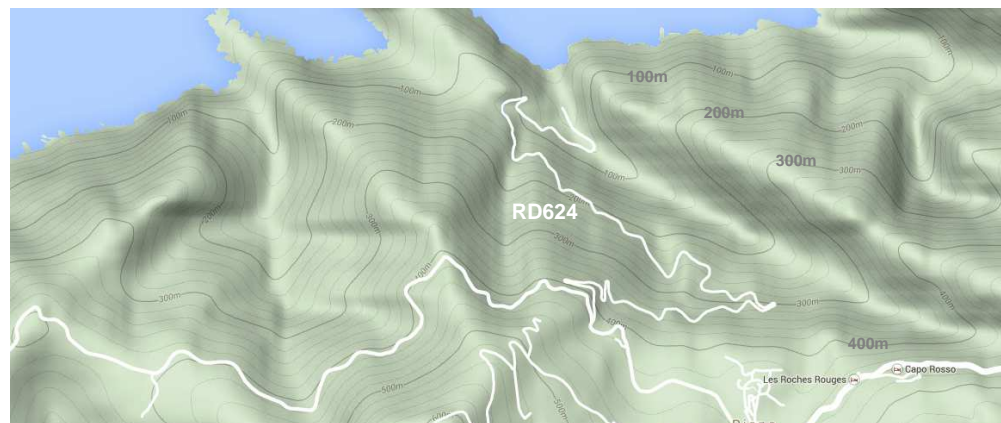
La zone se situe au Nord-Est du Département, dans le golfe de Porto. L'orientation des massifs et la côte très découpée organisent le site et les paysages.

L'aspect préservé et sauvage des lieux, ainsi que les caractères naturels de la côte rocheuse couverte de maquis qui se découpe sur la mer composent un site de grande qualité paysagère.



## ... de la montagne à la mer ...

La RD 624 relie la route départementale 824, débutant du village de Piana à la plage de Ficaghiola. Elle arpente les reliefs par une succession de lignes droites mais aussi des lacets plus ou moins serrés. Les massifs côtiers plongent dans la mer, la route présente un dénivelé important, de 415m à 0m en 4km, dans un relief accidenté.

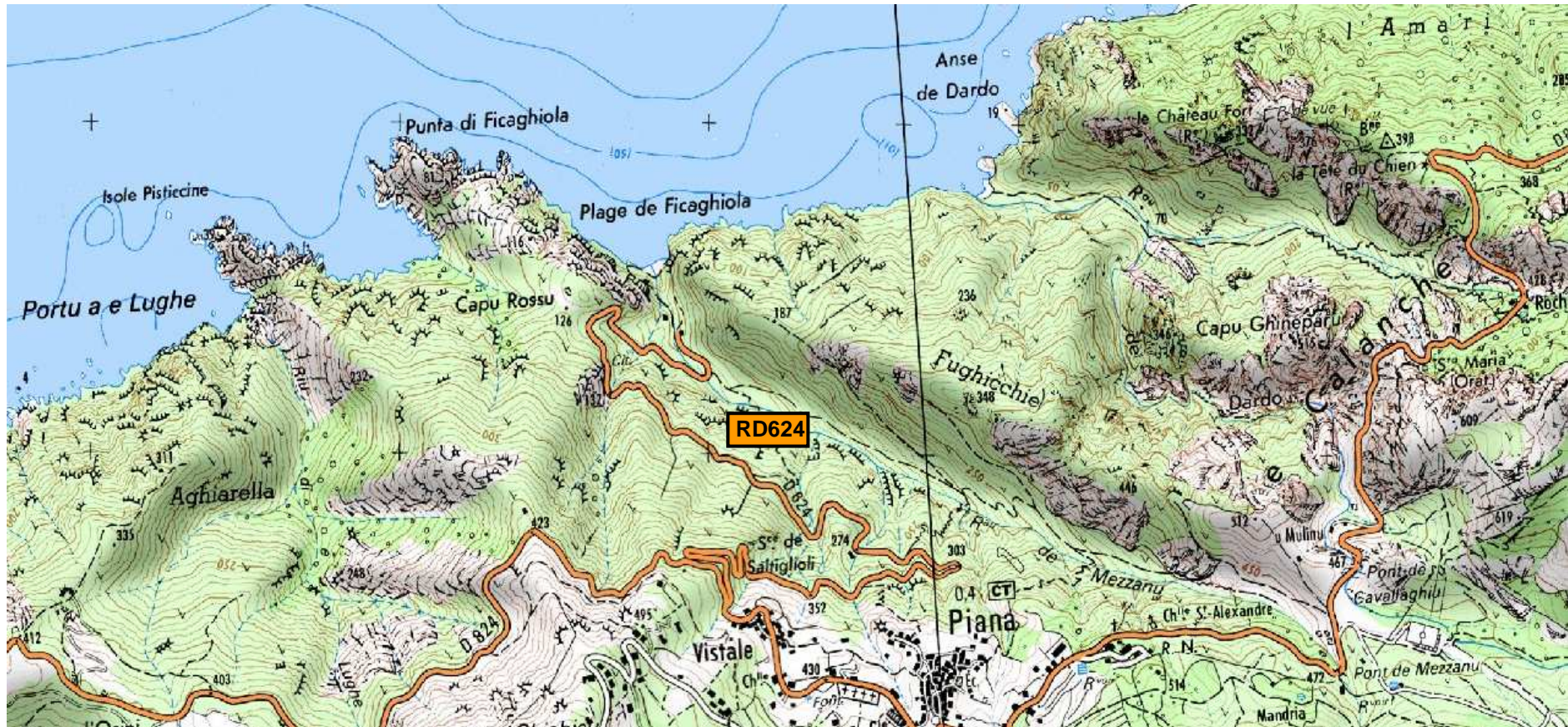


### TOPOGRAPHIE

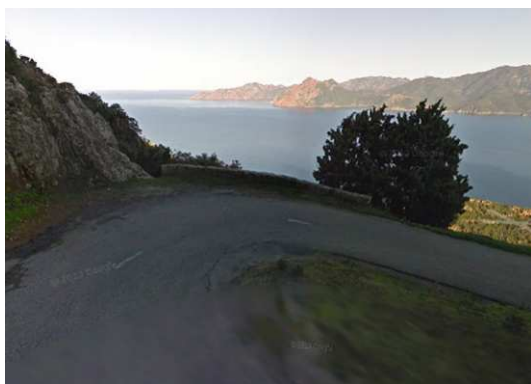


### PROFIL EN LONG

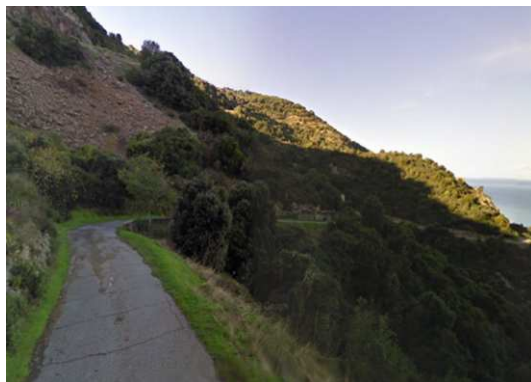
## Vue d'ensemble de la RD624

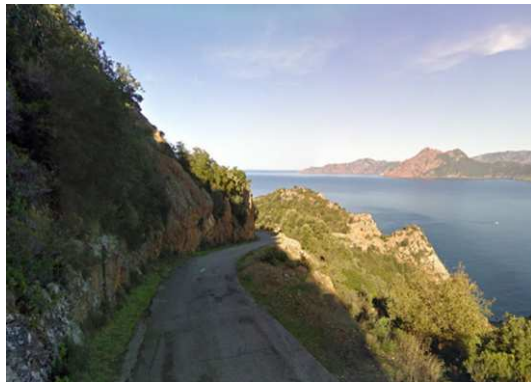


## Les vues de l'utilisateur de la voie : de l'embranchement de la RD824 à la plage de Ficaghiola

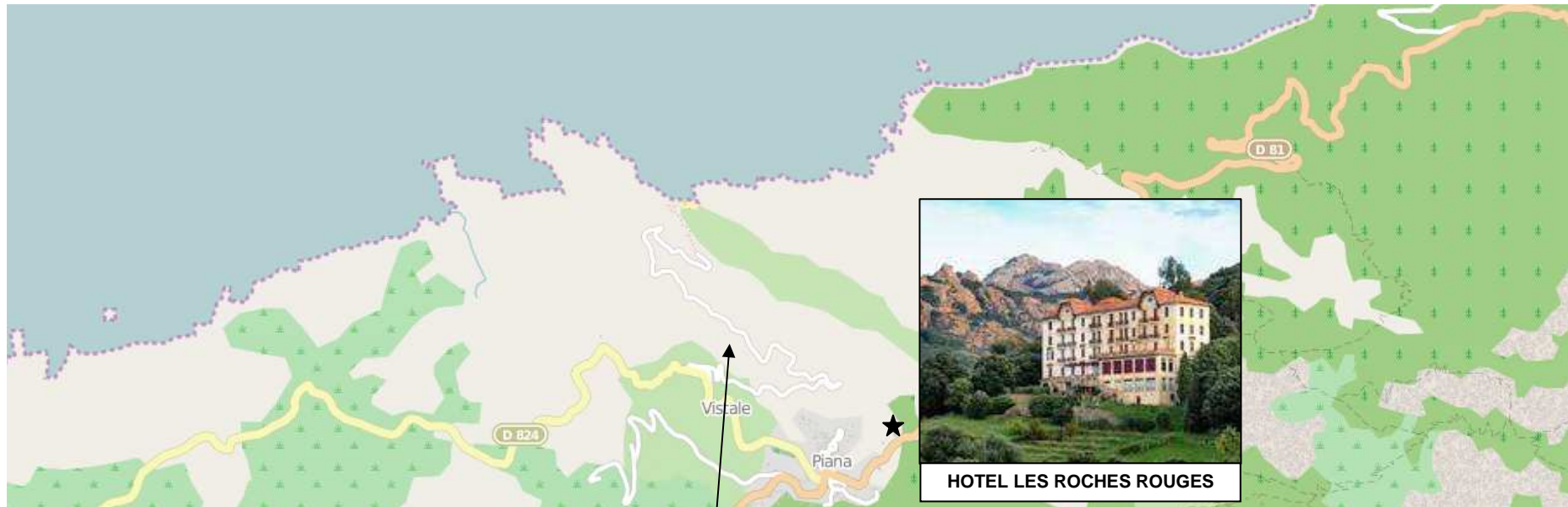




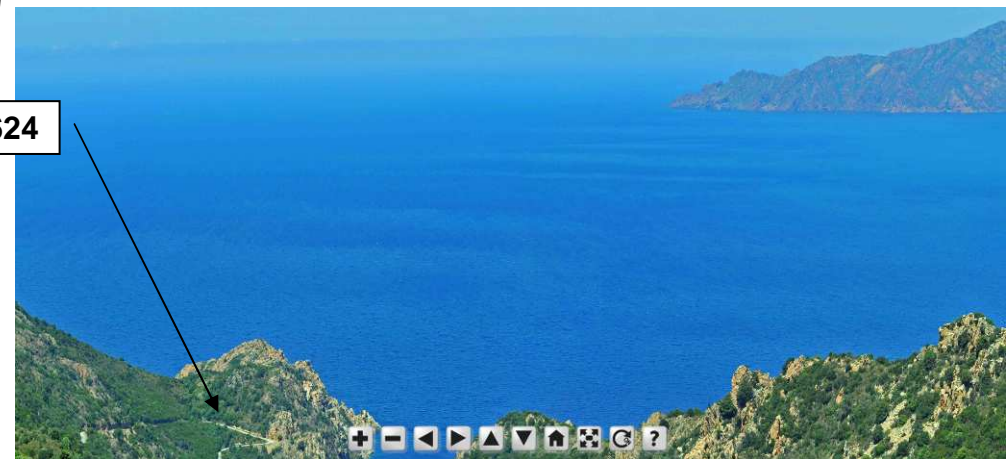




## Les points de vue extérieurs : de l'hôtel « les roches rouges »

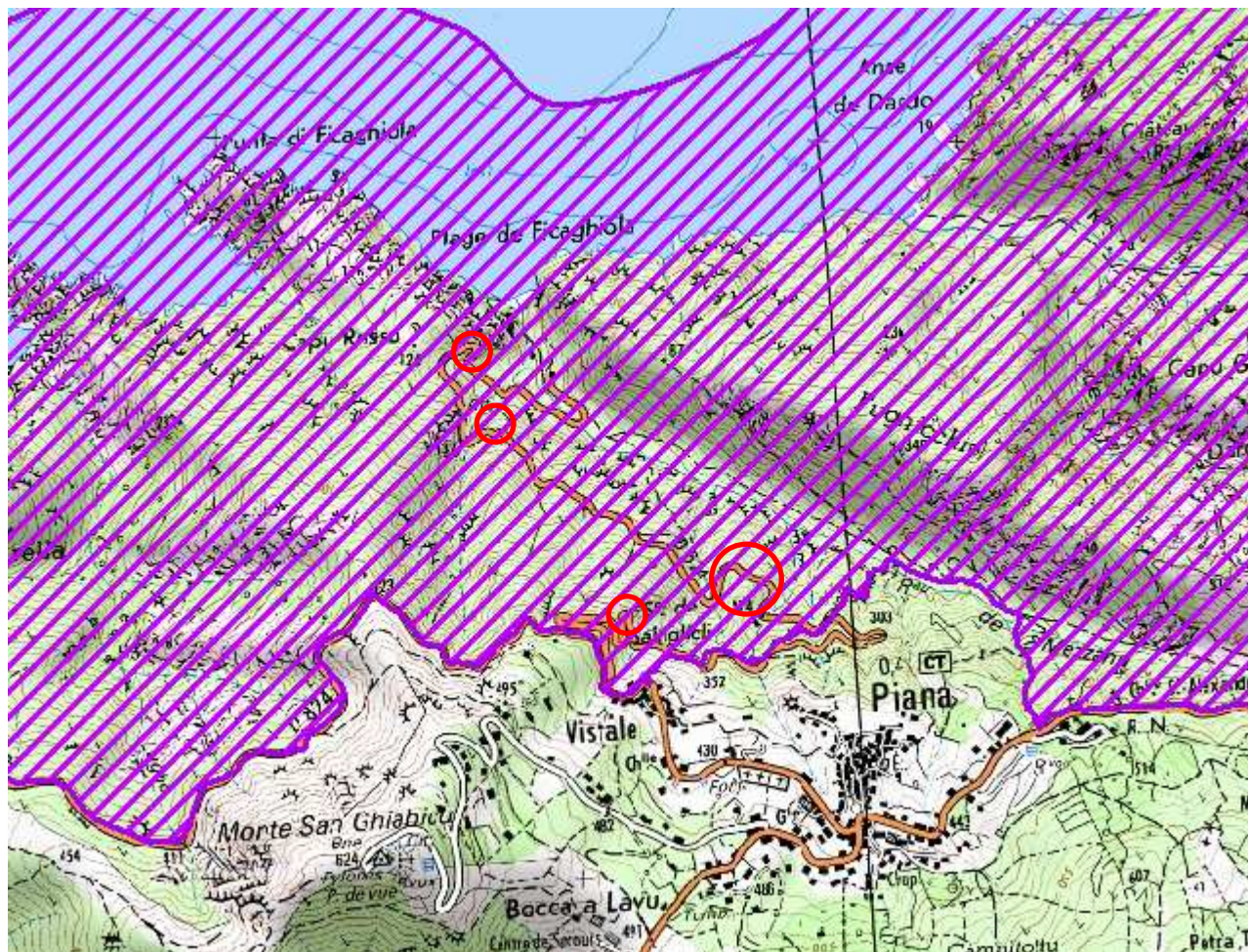


*Depuis le rez-de-chaussée*




*Depuis une chambre*

## Les protections en cours



### LEGENDE :

Zones d'étude 

Zonages réglementaires


 Site classé

### LE SITE CLASSE

(en violet ci-contre)

Il s'agit d'une protection de site remarquable du point de vue paysager et naturel. Seuls les aménagements nécessaires à leur gestion ou ceux qui ont fait l'objet d'une enquête publique, y sont admis.

**LEGENDE :**

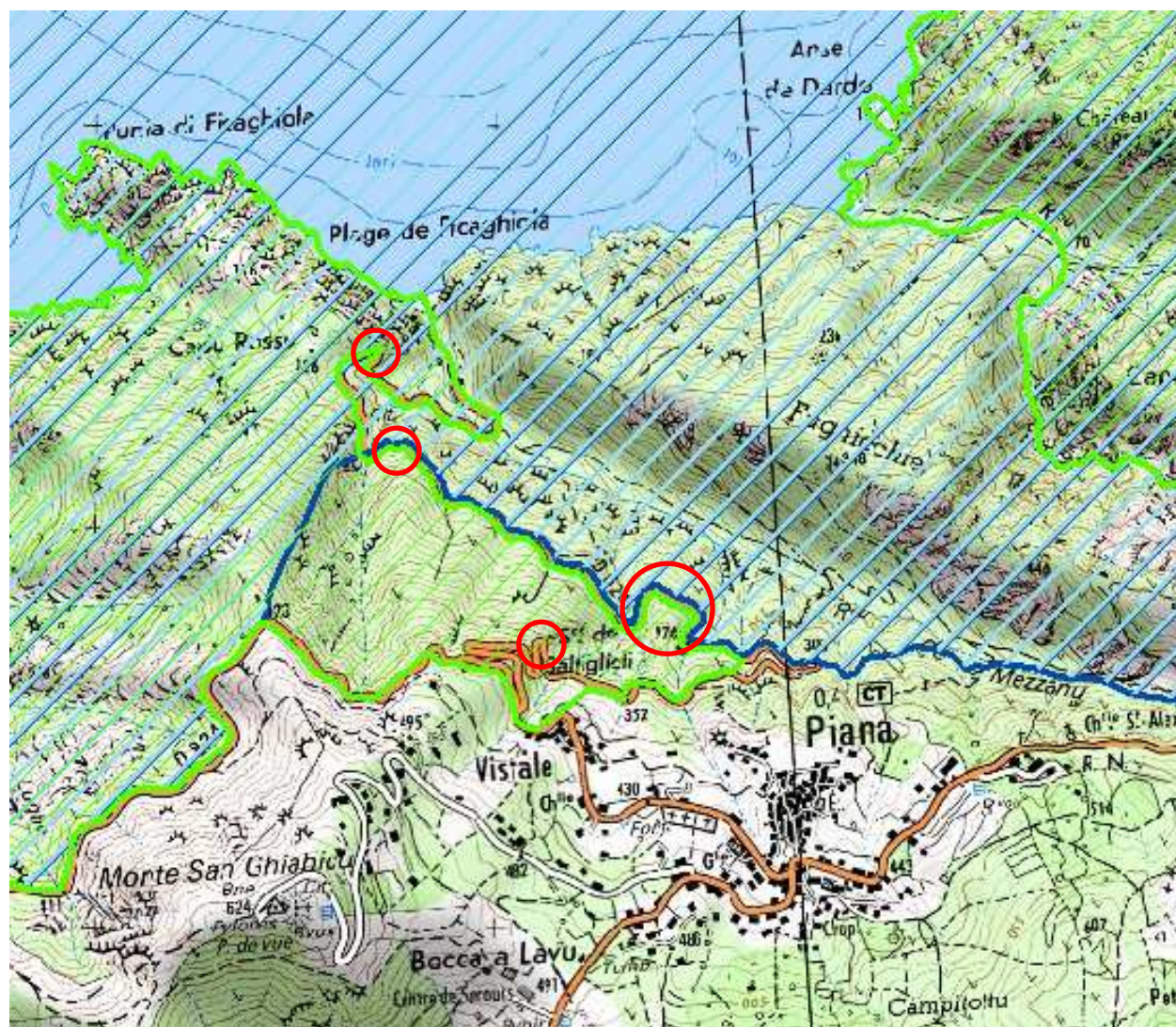
Zones d'étude 

Zonages de conservation

 Site NATURA 2000

 ZNIEFF Type 1

**RESEAU NATURA 2000 ET ZNIEFF**



## Les enjeux de l'intervention proposée

Les enjeux de l'aménagement de la RD624 sont des enjeux de conservation d'un patrimoine paysager remarquable. Pour ce faire, le projet doit s'intégrer parfaitement paysagèrement et les travaux ne peuvent dénaturer le site.

Dans les fait, ceci se traduit par :

Réduire les interventions au strict nécessaire

S'insérer totalement dans le paysage

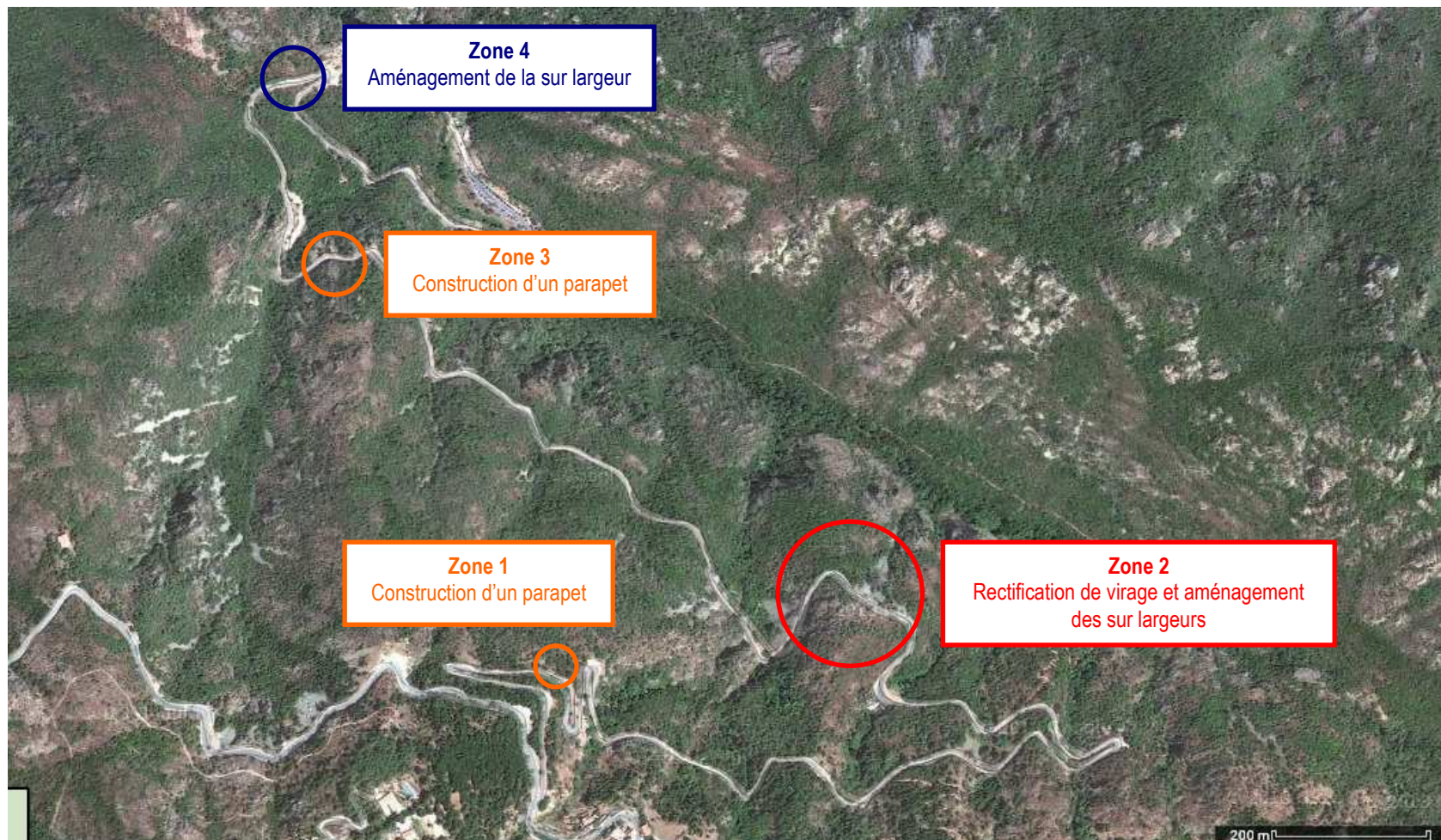
Respecter la faune et flore locales

Améliorer et sécuriser le parcours

# ***LE PROJET***

## Les éléments du projet

Le projet consistait en 2011 à la rectification de virages, l'aménagement de sur largeurs existantes ainsi que la pose de glissières bois. Par ailleurs, la reprise du dossier en 2014 a mis en évidence la nécessité de construire un parapet au droit d'un virage autrefois protégé par des pierres plantées et que de remplacer les glissières bois prévues par des parapets.





## Recommandations du CEREMA

Le Cerema, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est un centre de ressources et d'expertises techniques et scientifiques en appui aux services de l'État et des collectivités locales. Il apporte un appui scientifique et technique renforcé, afin d'élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Un ensemble de recommandations ont déjà été prise sur la RD624 à propos des dispositifs de retenue, des fossés et des élargissements. Notre étude s'est ainsi basée sur celles-ci ainsi que les propositions de la DREAL suite à la dernière réunion sur site.

### 4.4.6 RD 624 (route de Ficaghiola)

Cette route permet de desservir la plage de Ficaghiola depuis Piana, selon un tracé particulièrement sinueux et peu sécurisé (absence de garde-corps), selon une déclivité importante (400 m de dénivelé pour 3,5 km).

Les secteurs de croisements sont limités.



Illustration 102: D624 - La route est à franc de coteau entre un déblai et un remblai. Les croisements sont difficiles (source CEREMA)

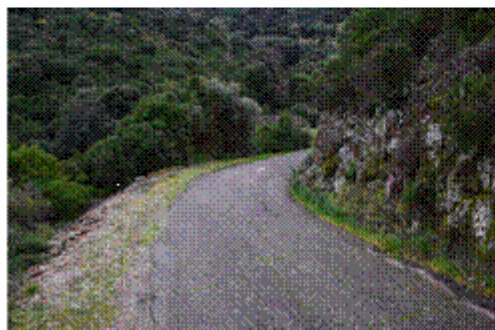


Illustration 103: D624 - Plus bas dans le vallon la route est confrontée au rocher (source CEREMA)



#### Propositions de traitement de la RD 624

La sécurisation de la voie nécessitera la mise en œuvre de dispositifs de retenue. Il pourrait être envisagé de réaliser des murets pour les secteurs les plus emblématiques (virages) auxquels seraient associées des glissières bois sur les sections linéaires et étroites.

La réalisation de zones de croisement peut être envisagée par des élargissements ponctuels où l'emprise le permet et ne nécessitant pas de déroctages trop importants. La réfection de la chaussée ne devra pas s'accompagner de la création de fossés bétonnés mais privilégier, si nécessaire, des dispositifs empierrés.

## Zones 1 et 3 – Construction de parapet

### LES MATERIAUX

Pour que les ouvrages aient le moindre impact dans le paysage, il est nécessaire qu'ils se confondent avec le support par leur couleur et leur matière. L'idéal est donc de les réaliser avec une âme en béton recouverte de pierres issues ou semblables à celles du site. L'exemple est d'ailleurs donné par nos anciens qui, très souvent, construisaient en tirant leurs matériaux de l'endroit où ils construisaient.

### LES PARAPETS

Les parapets seront réalisés conformément aux plans types joints au CCTP et au fascicule 65 B du CCTG.

Les semelles de fondation des parapets seront réalisées avec un béton C25/30 armé conformément aux plans types. Elles seront effectuées en accotement, la chaussée existante ne sera donc pas impactée. Une fois les parapets effectués, les semelles seront revêtues de manière à mieux s'intégrer dans le paysage.

Les pierres des parapets seront scellées avec un mortier M300. Elles seront montées avec des joints secs.

Pour des raisons de sécurité routière, les 2 derniers mètres de chaque parapet doivent être réalisés avec une pente de 20% vers le sol et avec un angle de 11° vers le talus.

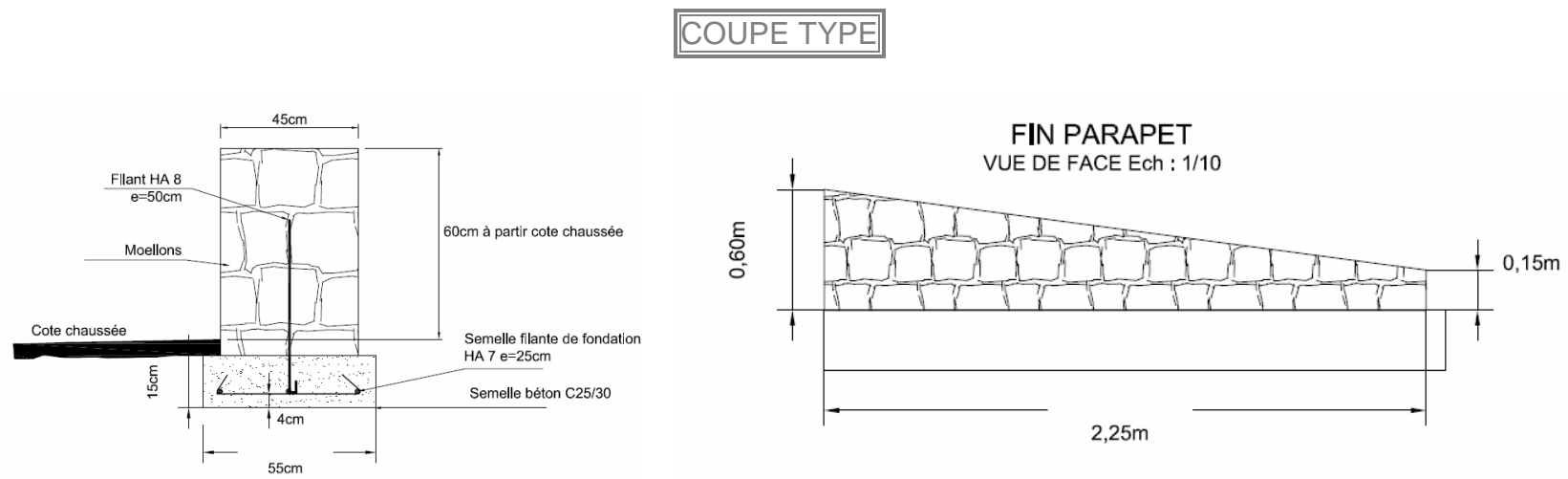
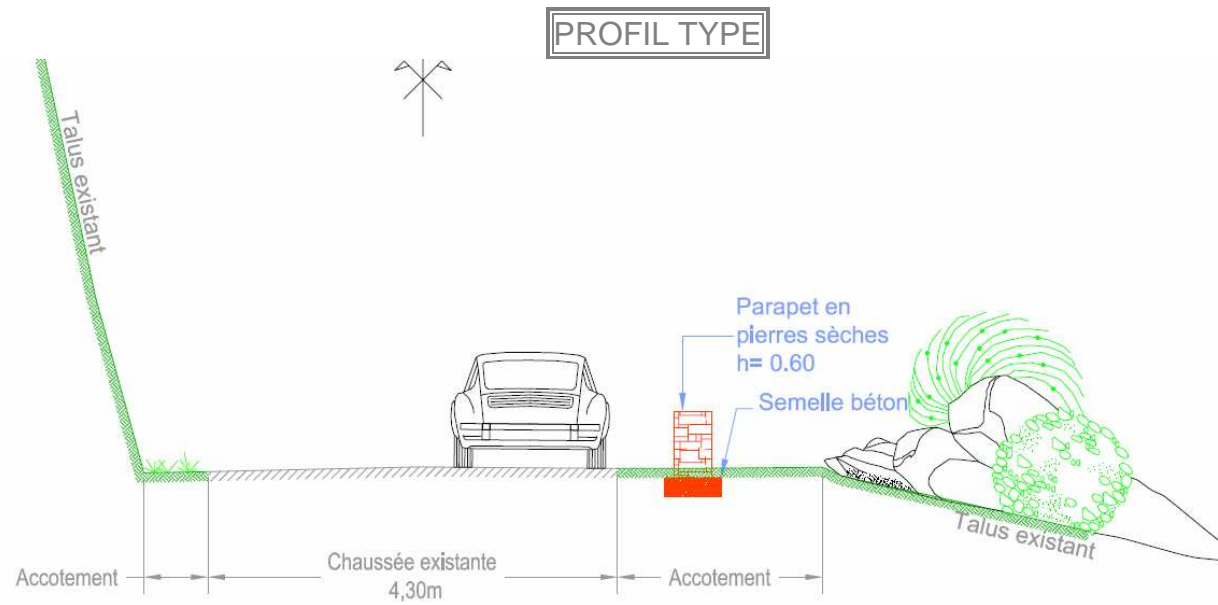
### LES IMPLANTATIONS

Pour la zone 1, le parapet se situera au droit de l'épingle coté aval sur une longueur d'environ 30 mètres linéaires à 2 à 2,50 mètres du bord de chaussée. La sur largeur sera ainsi maintenue afin de profiter du point de vue ou encore d'autoriser le croisement tout en étant sécurisée.

La construction du parapet en zone 3 est apparue nécessaire suite à l'enlèvement de pierres plantées protégeant autrefois le virage. Il se situera au droit de l'épingle coté aval sur une longueur d'environ 20 mètres linéaires à 0,50 mètre du bord de chaussée.



*Exemple de Parapet dans les calanches de Piana*



## ZONE 1



*Situation actuelle*



*Une fois réaménagée*

## ZONE 3



*Situation actuelle*



*Une fois réaménagée*

## Zones 2 – Rectification de virage et aménagement des sur largeurs



Les travaux liés à ces rectifications de virage sont principalement un déroctage du talus amont sur environ un mètre de large accompagné d'un réaménagement des sur largeurs ainsi créées.

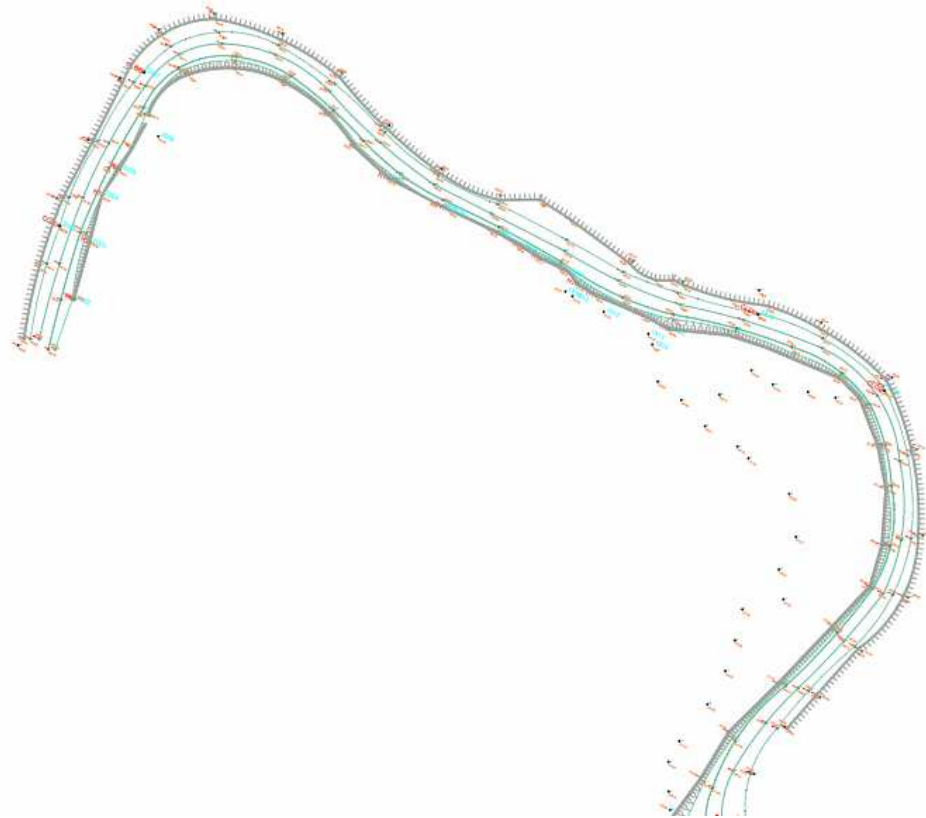
### **TRAITEMENT MORPHOLOGIQUE DES DEBLAIS**

Les déblais de ces deux virages sont principalement des parties dures, des affleurements rocheux. La morphologie irrégulière des pentes naturelles sera reproduite. Les roches qui apparaissent lors des dégagements seront laissées en l'état ou détachées selon leurs plans de clivage. Ainsi les faces dégagées garderont leur oxydation. L'ensemble apparaîtra comme un talus « naturel » où la végétation alternera avec les parties rocheuses.

### **LES QUANTITES**

Ce tronçon a été lieu d'un fort déblai dès le début des études. Les ajustements successifs, notamment grâce à un levé topographique précis de la zone, ont permis de réduire ces déblais de près de 45% : il était prévu initialement 300 mètres cubes contre au final environ 170 mètres cubes.

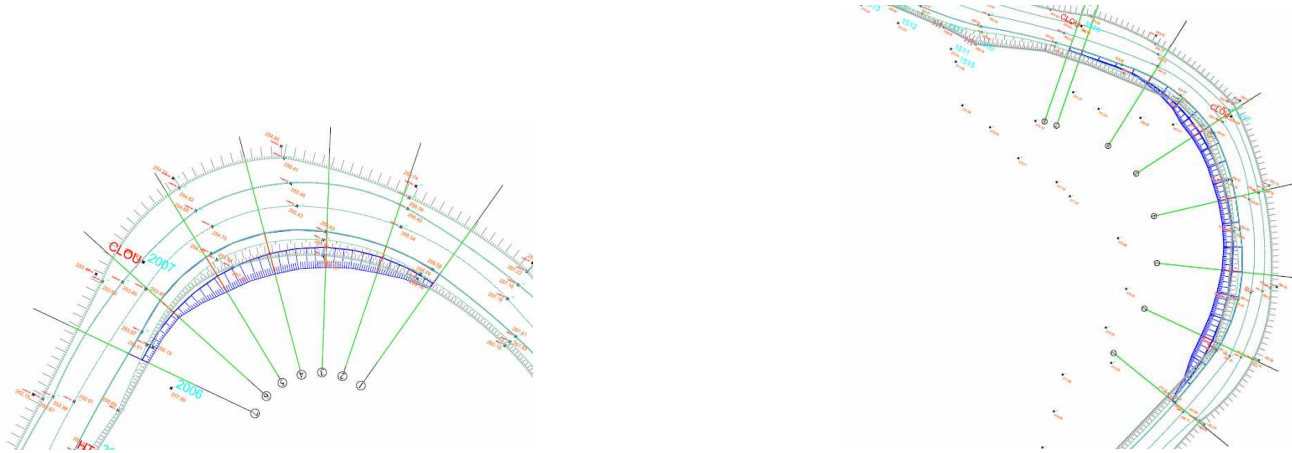
## Levé topographique de la zone 2



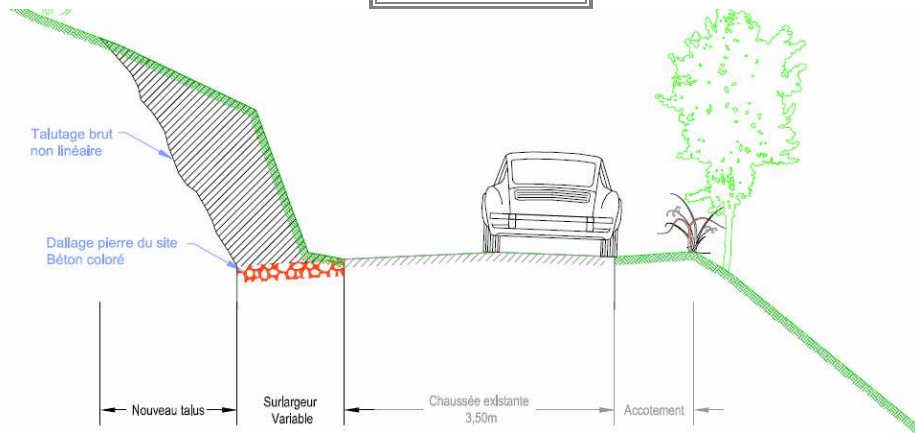
*(Les différents plans et coupes seront joints à l'échelle en annexe)*

## Projet de la zone 2

### VUE EN PLAN

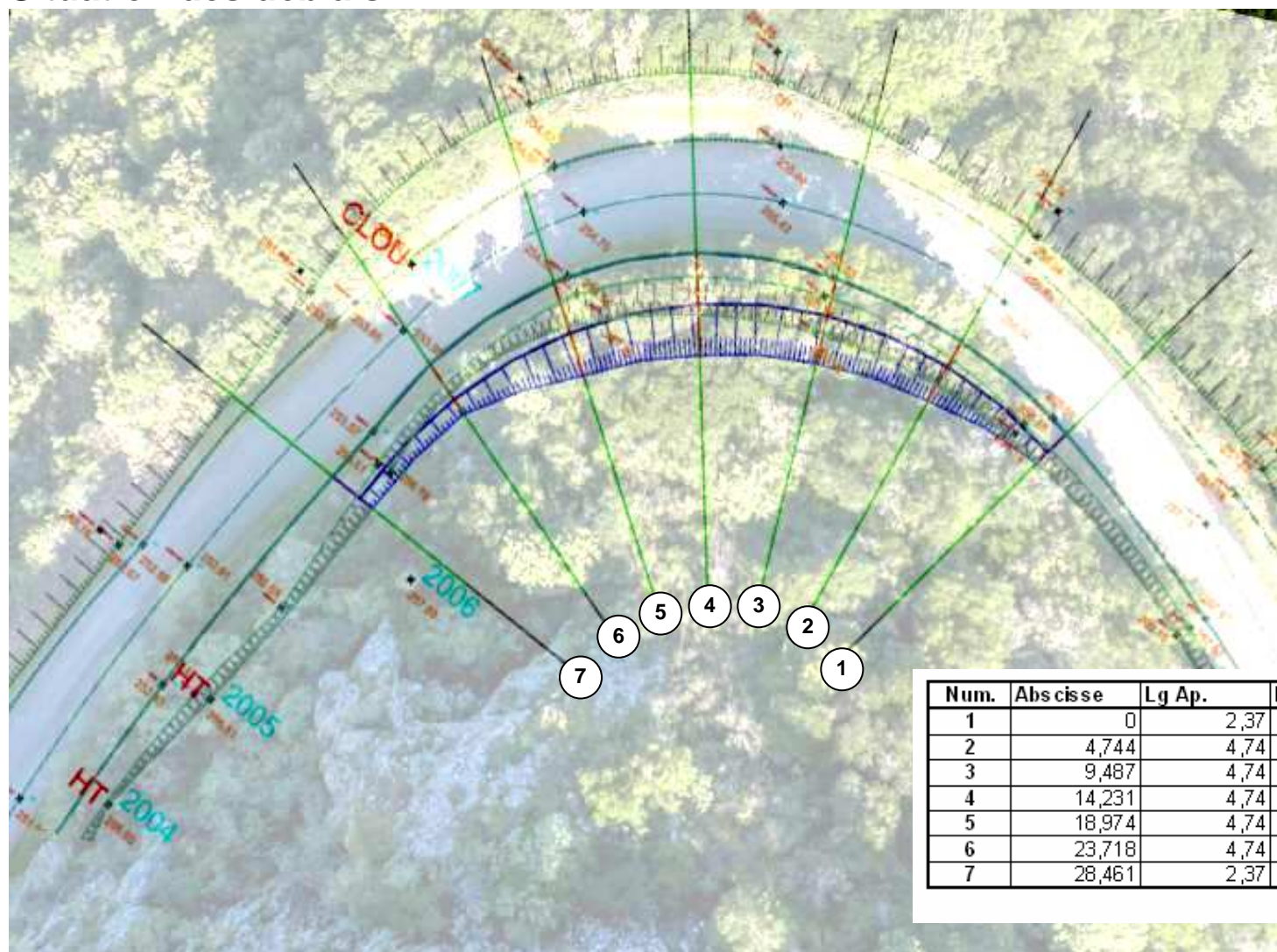


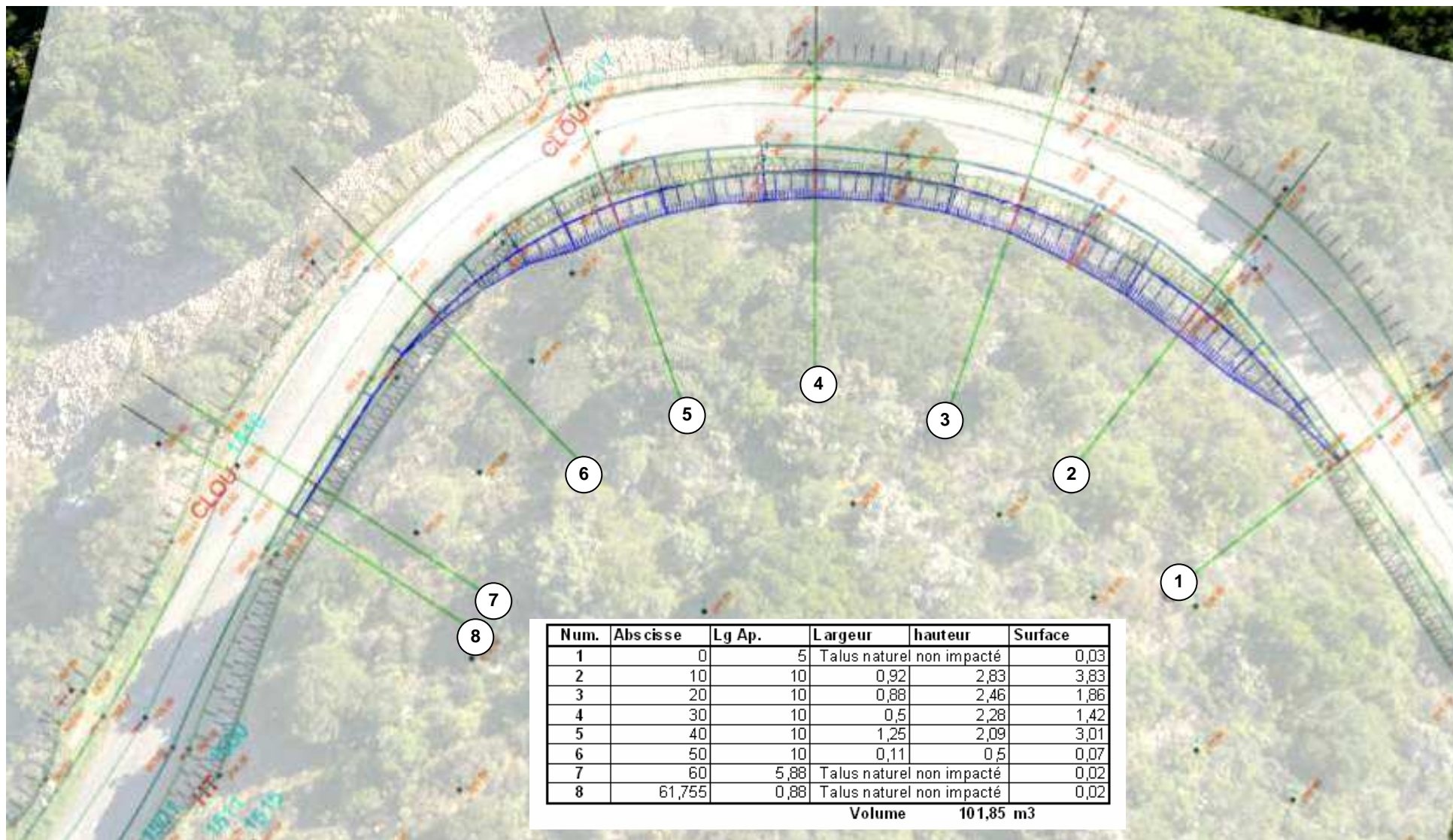
### PROFIL TYPE





## Situation des déblais





## Aménagement des sur largeurs

Afin de s'intégrer au mieux dans le paysage, les sur largeurs créées suite au déblais bénéficieront d'un traitement spécial. Un revêtement en béton ou en enrobés contrasterait trop avec l'ensemble des aménagements de la zone. C'est pourquoi ces sur largeurs seront aménagées en pavés récupérés sur site afin de s'intégrer au mieux dans le paysage. De plus, leur structure résistera à une circulation ponctuelle en cas de croisement de deux véhicules.

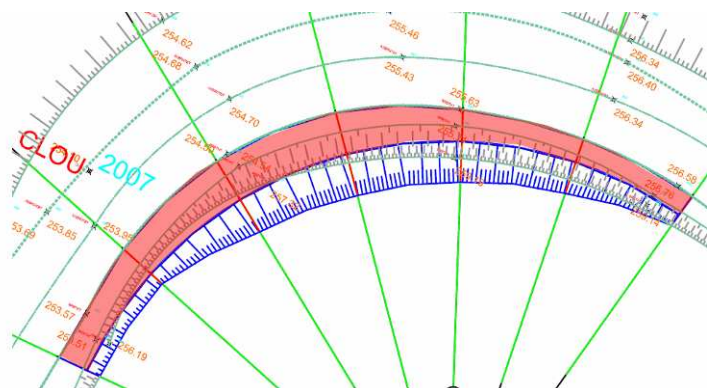
Les travaux de sur largeurs correspondent donc à :

- un découpage propre du bord de la chaussée
- un décaissement des accotements sur environ 15cm
- la réalisation d'une chape béton couverte d'un pavage réalisé avec des pavés rouges récupérés sur place.

Pour l'ensemble de la zone 2, ces travaux représenteront une surface de 113 m<sup>2</sup>.



*Sur largeur pavée sur la RD81*



Exemple de sur largeur sur un virage de la zone 2

## ZONE 2



*Situation actuelle*



*Une fois réaménagée*

## Zone 4 – Aménagement de la sur largeur existante



## Aménagement de la sur largeur

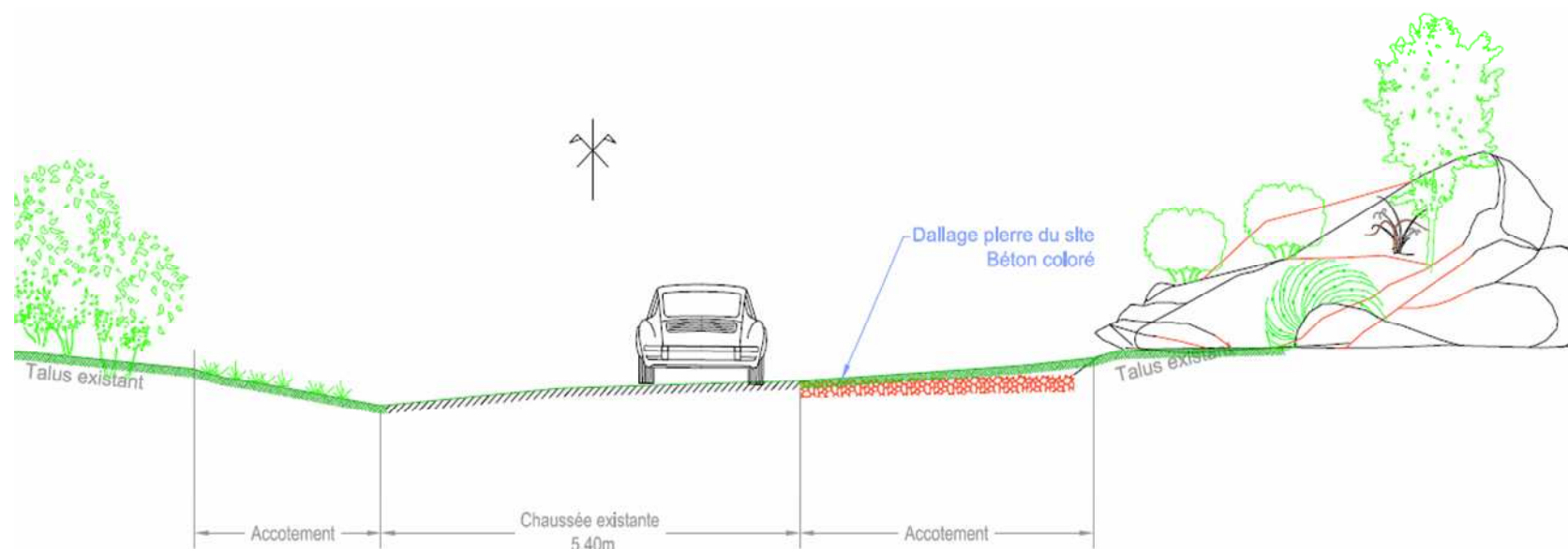
Cette sur largeur nécessite un aménagement afin de pouvoir croiser deux véhicules dans l'épingle mais aussi s'arrêter pour profiter du point de vue. Le principe de réalisation serait le même que celui de la zone 2, c'est-à-dire un léger décaissement pour la réalisation d'une chape béton capable de supporter le trafic ponctuellement habillée par des pavés rouges et un jointement en béton coloré rose.

Aucune espèce végétale ni animale ne sera impacter par la création de cette sur largeur.

La surface à aménager est de 42 m<sup>2</sup>.



PROFIL TYPE



# ***EN CONCLUSION***

Le parti pris et les mesures d'intégration qui seront mises en œuvre permettront l'intégration du projet et sauvegarderont les caractéristiques du site qui ont conduit à son classement.

## ***Le projet colle au tracé actuel***

Les nombreux allers et retours entre le terrain et le projet ont fait réaliser un projet qui se superpose le plus possible à la route existante et à son emprise. Les caractéristiques de route en relief difficile à vitesse limitée à 50 km/h demeurent mais les aménagements répondent aux besoins actuels des usagers et leur sécurité.

## ***Le projet limite les déblais***

L'étude approfondie du projet a permis une limitation des déblais. De plus, en effectuant un talutage brut du massif de manière non linéaire, le résultat s'intègre encore plus facilement dans le site.

## ***Les ouvrages construits sont parfaitement intégrés***

Les parements en pierres sèches locales ainsi que le dallage en réutilisant les pierres du site permettent une parfaite intégration des formes et des couleurs des parapets et sur largeurs nécessaires.

## ***Il respecte la faune et la flore locale***

Les endroits exceptionnels sont laissés en l'état pour ne pas avoir d'impact sur la flore et la faune protégées.

## ***L'écrin végétal est préservé***

La limitation des emprises des déblais réduit les impacts sur la végétation existante. La route retrouvera vite son ambiance paysagère fondée sur la luxuriance et la composition végétale du milieu. La vision qu'on en aura de loin, de la mer ou depuis le village restera inchangée