

Compléments requis à la demande d'examen au cas par cas préalable au projet de l'accès au port de Propriano

Référence 0N_21714_KK P

Complément 1 Justification du projet :

Intérêt et objectif de la voie de shunt : La création de la voie de shunt répond avant tout à des considérations liées au tracé et au gabarit des voiries. Ce projet n'a donc pas pour objet d'augmenter le trafic de véhicules légers ou de poids lourds à destination du port de commerce, mais de permettre un accès plus adapté et sécurisé aux usagers. En effet, les poids lourds, notamment les ensembles semi-remorques dont la longueur peut atteindre 16 mètres, empruntent actuellement des voies dont les caractéristiques géométriques ne sont pas dimensionnées pour accueillir ce type de véhicules dans des conditions optimales.



Figure 1 : maillage viaire et hiérarchisation des voies avec identification des entrées/sorties du port

Actuellement, les accès au port se font via l'Avenue Napoléon III et la RD219a depuis le centre-ville de Propriano. Depuis la partie sud, l'accès se fait via la Rue Jean-Paul Pandolfi et la RD319. La sortie du port se fait soit via la RD219a soit via la PI. des Corses puis exclusivement via la Rue des Pêcheurs telle que la figure ci-dessous l'indique.

La présence du port en partie ouest de la ville génère un trafic très important, notamment de PL, en centre-ville, particulièrement en période estivale lorsque les allers-retours sont quotidiens.

En outre, le passage des camions dans cette zone dense et urbaine entraîne des conflits d'usage entre les usagers et engendre des points de congestion en raison des gabarits de voie et certains rayons de courbure, aujourd'hui inadaptés à la circulation de tels véhicules, mais néanmoins utilisés, car aucune autre alternative n'existe. Les PL sont ainsi obligés de manœuvrer quelques minutes en plein centre-ville pour franchir les virages serrés existants.

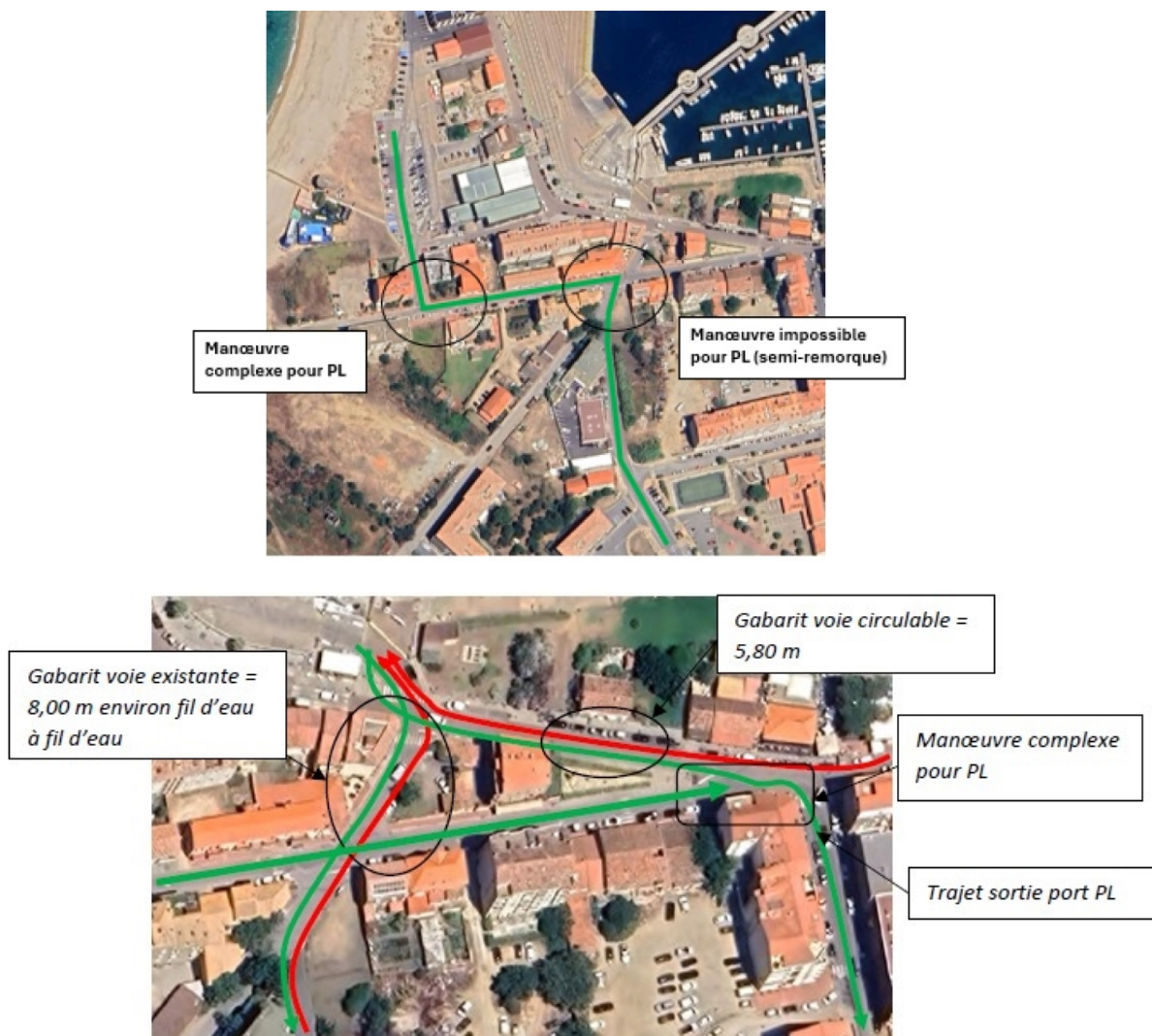


Figure 2 : entrée/sortie actuelles du port et identification des points de conflits

La réflexion autour d'une nouvelle voie d'accès s'inscrivant dans la continuité des voiries existantes et calibrées pour les poids lourds a été privilégiée (Cf. A3-Rapport de présentation).

Le linéaire de réflexion est représenté en violet sur la figure suivante :



Figure 3 : tracé de la voie de contournement projetée

Ce tracé intercepte l'avenue Napoléon III (1) et le chemin des plages (2) puis se raccorde à la rue Pandolfi (3). Ces voiries s'intègrent parfaitement à la voie de contournement, les raccords sont aisés et les girations facilitées pour les PL. Le linéaire total est court, 200 mètres au total, limitant les impacts du projet et des travaux.

In fine, l'ensemble du tracé de sortie de port cheminera par cette voie nouvelle de contournement, le secteur de la plaine, la rue Casanova d'Aracciani, la RT402 puis au choix la RT40 en direction de l'extrême sud ou bien vers Ajaccio par le tunnel de déviation.

Le tracé ainsi déterminé est calibré sur sa totalité, en termes de largeur de chaussée et de giration, pour le passage de tous types de poids lourds.



Figure 4 : tracé de la sortie du port de commerce dans sa totalité

Etude initial menée par le CD2A (2003-2008) :

Un premier tracé comprenant le contournement du centre-ville par le SUD a été à l'étude par le CD2A entre 2003 et 2008 et la commune de Prupia, ce tracé consistait à diriger les flux vers la route des plages du site de Capu Lauros. Le tracé longeait le fleuve Rizzanese pour se raccorder en fin sur la RT40 en sortie de ville.



Figure 5 : Projet de tracé pour le contournement du centre-ville de Propriano et accès au port

Au regard des enjeux environnementaux qui s'appliquent, la faisabilité d'un tel tracé aurait peu de chance d'obtenir les avis favorables requis.

En effet, le tracé longerait plusieurs zones à enjeux environnementaux :

- la ZNIEFF de type 1 « zone humide et plage du Rizzanese, plage de Portigliolo » ;
- sites à *Anchusa crispa* de l'embouchure du Rizzanese et d'Ulmetu ;
- zone de protection de biotope du site de l'embouchure du Rizzanese ;

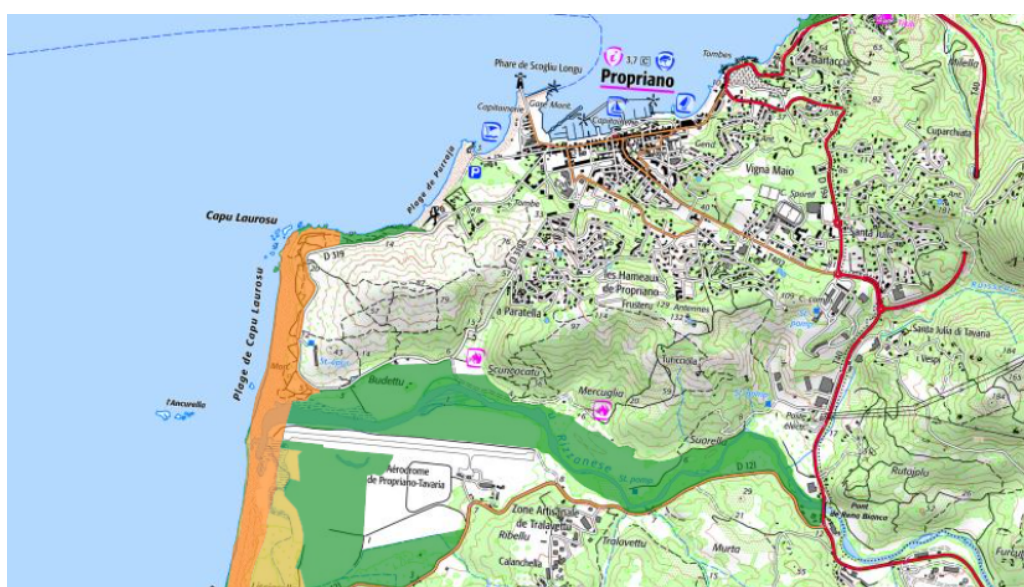


Figure 6 : délimitation des espaces à enjeux environnementaux

En conséquence, la proximité avec ces zones à enjeux environnementaux engendrerait la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) pour tous les impacts liés aux espèces et habitats présents sur ces espaces.

En outre, la zone est également située en partie dans le lit majeur du fleuve Rizzanese, régit par un PPRI dont les aléas sont délimités dans la cartographie ci-dessous.

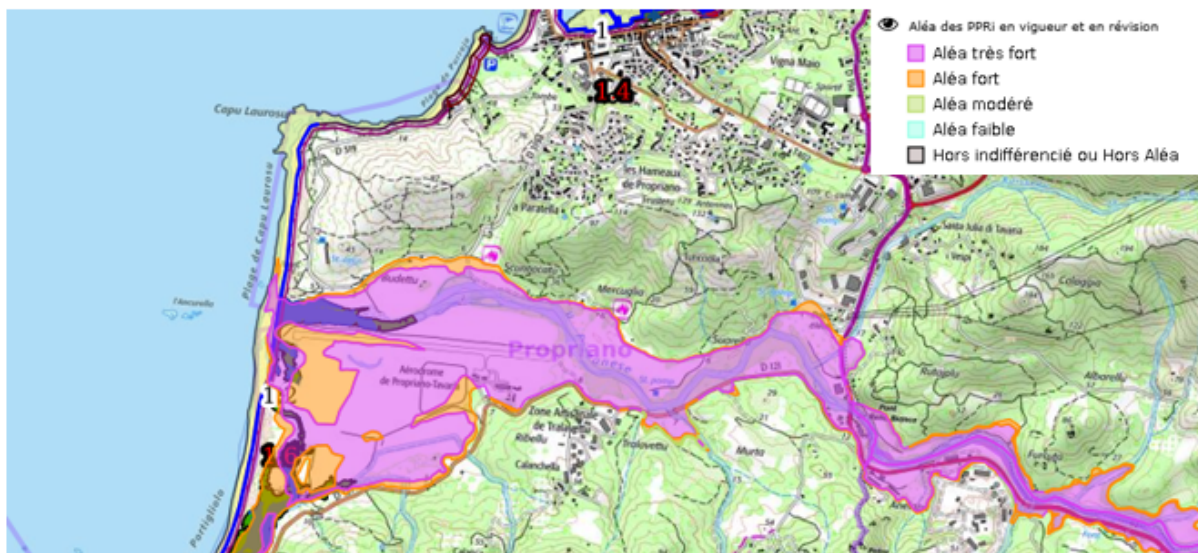


Figure 7 : délimitation des espaces en zone inondable (PPRI) – aléa très fort

La création d'infrastructure au sein de ces zones à aléas n'est pas possible pour l'aléa « très fort ». De plus, même si le tracé ne se situe pas dans les zones à aléa, l'aménagement d'un axe routier à proximité présente également des contraintes (portance des sols, création d'ouvrage de protection de la voirie en cas d'inondation).

En raison de ces nombreuses contraintes notamment foncières, environnementales, économiques et hydraulique (zone inondable) le tracé initialement proposé par le site de Capu Laurosus n'a pas été retenu.

Pic de trafic lignes régulières du port de commerce de Propriano sur l'année 2025 en lien avec les arrivées/départs de ferry :

2025																	
		JANVIE R	FEVRIE R	MAR S	AVRI L	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBR E	OCTOBR E	NOVEMBR E	DÉCEMBR E	TOTAL ANNUEL	2024	VARIATION / à 2024	% D'EVOLUTIO N
Lignes régulières	Total	11	12	12	12	15	17	24	28	19	13	15	17	195 dont 185 Corsica Linea	182	+13	+7,14%
Passagers lignes régulières	Entrée	1 560	1 487	1 460	3 671	4 471	6 293	11 494	12 695	5 885	3 460	1 501	2 683	56 660	53 283	+3377	+6,34%
	Sortie	1 496	1 433	1 186	2 764	3 873	5 455	7 954	15 838	6 413	4 057	2 476	2 783	55 728	52 246	+3482	+6,66%
	Total	3 056	2 920	2 646	6 435	8 344	11 748	19 448	28 533	12 298	7 517	3 977	5 466	112 388	105 529	+6859	+ 6,50%
Véhicules	Entrée	803	784	818	1 630	2 041	2 996	3 985	4 309	2 818	1 512	814	1 196	23 706	22 209	+1497	+6,74%
	Sortie	713	712	664	1 178	1 682	2 460	2 886	5 123	3 093	1 887	1 268	1 350	23 016	22 122	+894	+4,04%
	Total	1 516	1 496	1 482	2 808	3 723	5 456	6 871	9 432	5 911	3 399	2 082	2 546	46 722	44 331	+2391	+5,39%
Marchandises (Tonnes NETTES)	Entrée	2 300	3 508	2 722	2 564	3 194	4 921	4 258	3 378	2 939	2 979	2 265	2 092	38 420	41 595	-3175	-7,63%
	Sortie	263	321	520	517	512	685	661	678	517	371	400	209	5 654	4 407	+1247	+28,30%
	Total	2 563	3 829	3 242	3 081	3 706	5 606	4 919	4 056	3 456	3 350	2 665	2 301	44 074	46 003	-1929	-4,19%

Le tableau ci-dessus souligne un pic de trafic sur les mois de juin, juillet, aout et septembre lié à l'activité touristique. La comparaison avec l'année 2024 indique une augmentation du nombre de traversées de lignes régulières (+7.14% soit 6 859 passagers et 2 391 véhicules supplémentaires).

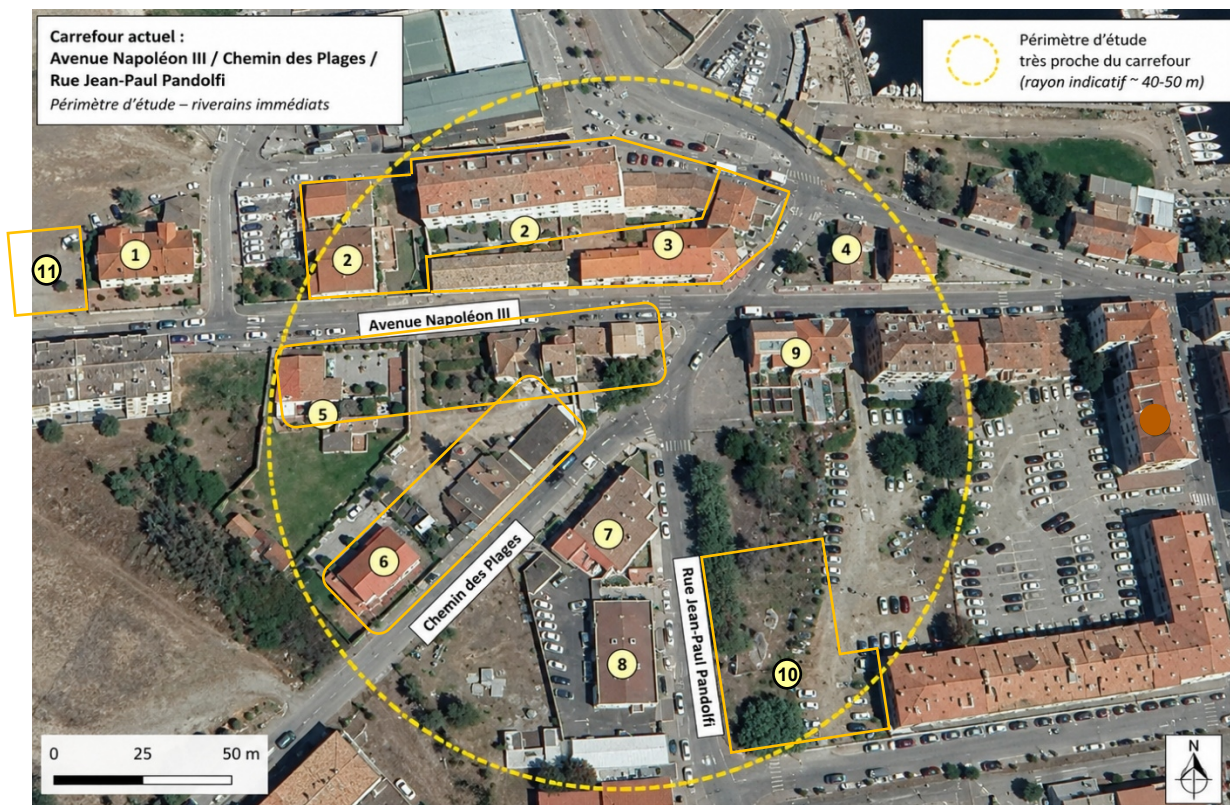
A noter qu'une traversée de ferry CORISCA LINEA peut contenir environ 150 semi-remorques et 150 véhicules, quant au ferry CORSICA FERRIES la capacité est de 550 à 650 véhicules (très peu de fret transite sur les liaisons effectuées par Corsica Ferries à destination de Propriano).

Données de Comptages :

Selon les comptages effectués durant la période estivale de 2022 (post-COVID, les niveaux de trafic d'avant-pandémie n'étaient pas encore totalement atteints), le nombre de PL compté est de 4 000 sur un mois soit environ 130 PL/jour dans le sens sud de la ville --> accès port. En termes de véhicules légers, sur le même point de mesure, le nombre de VL était de 136 000 sur le mois soit 4 255 VL/jour environ.

A noter toutefois que les études de trafic fournies ne précisent pas les origines/destinations et donc qu'une seule part du trafic relevé a pour destination finale le port. En période plus creuse (février/mars 2022), le trafic PL mesuré est de 2 105 sur le mois soit 75 PL/jour en moyenne. Pour le trafic VL, il a été mesuré à 17 824 véhicules sur le mois soit 636 VL/jour en moyenne. Idem, la part de véhicules se rendant au port n'a pas été précisée, mais ces chiffres permettent toutefois de démontrer une concentration des flux autour de l'accès au port et du carrefour entre la RD219/RD319/RD219A. (en annexe les fiches de comptages).

Compléments 2 Evaluation du nombre de riverains immédiats concernés par le franchissement actuel de l'intersection entre le chemin des plages, l'avenue Napoléon III et la rue Jean-Paul Pandolfi :



Bâtiments dans le périmètre d'étude		
1. Hôtel dont 1 logement	6. garages + maison 1 logement + petit collectif 3 logements	11. Promotion immobilière 38 logements (livraison fin 2028)
2. Bâtiments dont 4 + 20 logements	7. Bâtiment 20 logements	
3. Bâtiments dont 8 + 16logements	8. EDF locaux	
4. Garages + 3 logements + bar SOLE E MARE	9. 3 logements	
5. Maison et bâtiments 6 logements	10. Promotion immobilière 92 logements (livraison fin 2026)	

Figure 8 : Carrefour actuel entre l'avenue Napoléon III, le chemin des plages et la rue Jean Paul Pandolfi

Compléments 3 Evaluation du nombre de riverains concernés par la future intersection entre la voie de shunt, le chemin des plages, l'avenue Napoléon III et la rue Jean-Paul Pandolfi :

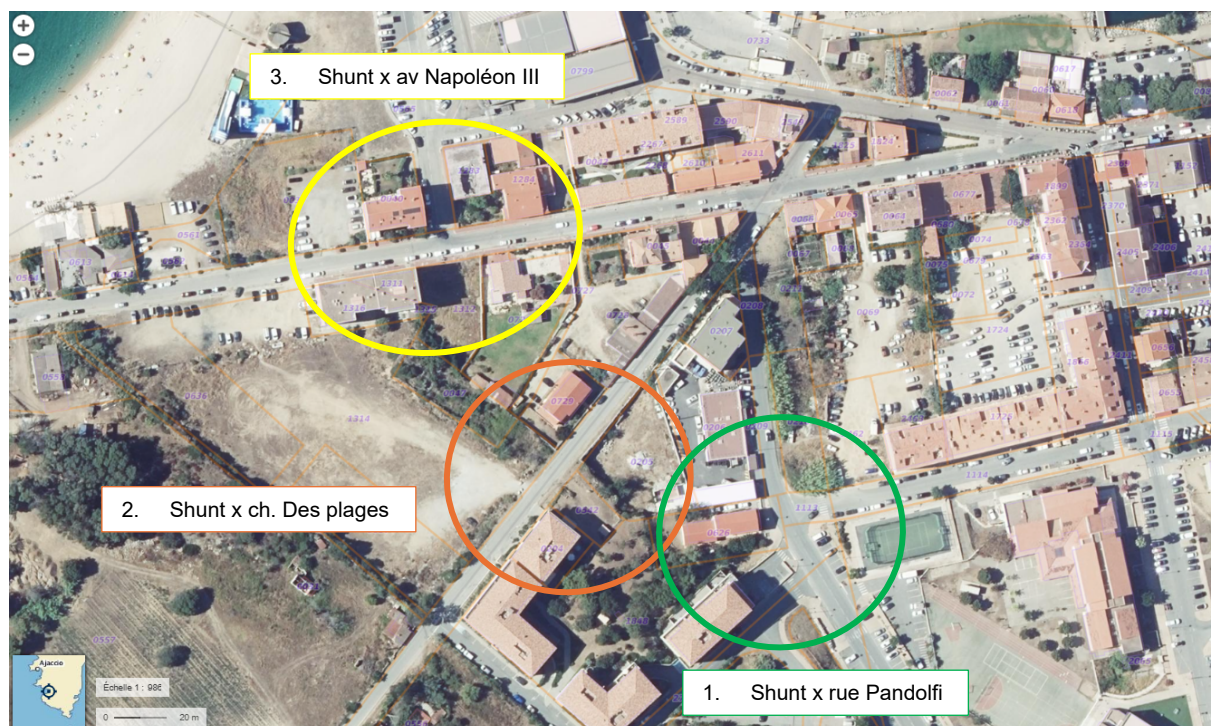


Figure 9 : Localisation des riverains impactés aux intersections de la voie de shunt avec l'avenue Napoléon III, le chemin des Plages et la rue Jean-Paul Pandolfi

1. Méthode retenue

L'INSEE recense pour la commune de Propriano 1 963 ménages et 3 897 personnes dans les ménages en 2023, **soit environ 1,99 personne par ménage**.

La figure 9 définit un périmètre de riverains immédiats impactés à chaque intersection. Il est ainsi évalué le nombre de riverains immédiats pour lesquels la modification de la circulation est susceptible d'avoir un effet direct sur les accès, les nuisances sonores, la circulation ou les conditions de desserte.

A l'aide des données démographiques fournies par la mairie de Propriano, l'estimation du nombre de riverains potentiellement concernés représentent un décompte officiel des habitants.

A noter que certains bâtiments visibles dans les zones cerclées sont des équipements ou activités et non des logements : par exemple, le SESSAD visible en zone 2 ne doit pas être comptabilisé comme habitation tout comme les locaux d'EDF ou toutes les activités commerciales implantées dans les RDC des bâtiments.

2. Répartition par intersection

Situation	Secteur / intersection	Bâtiments résidentiels immédiats	Logements estimés	Riverains avec 1,99
Situation actuelle	Avenue Napoléon III × chemin des Plages × rue Jean-Paul Pandolfi	Cf. fig. 8 recensement des bâtiments	≈ 176 logements	≈ 352 riverains
□ Future 1	Voie de shunt × avenue Napoléon III	3 résidentiels (27 logements) + 1 hôtel (1 logement permanent à l'année) + 1 promotion immobilière prévue fin 2028 (38 logements à l'année)	≈ 66 logements	≈ 132 riverains
□ Future 2	Voie de shunt × chemin des Plages	1 maison (1 logement) + 2 résidences (41 logements)	≈ 42 logements	≈ 84 riverains
□ Future 3	Voie de shunt × rue Jean-Paul Pandolfi/Jean Moulin	1 résidence (20 logements) + Bureaux EDF + SESSAD (bâtisse à démolir) + 1 promotion immobilière prévue pour décembre 2026 (92 logements)	≈ 112 logements	≈ 224 riverains

3. Synthèse des évaluations

Pour une comparaison homogène entre la situation actuelle et les trois futures intersections :

Intersection	Riverains immédiats
● Carrefour actuel	≈ 352
□ Voie de shunt × avenue Napoléon III	≈ 132
□ Voie de shunt × Chemin des plages	≈ 84
□ Voie de shunt × rue Pandolfi	≈ 224

La création de la voie de shunt a pour objectif d'offrir un gabarit de chaussée confortable et sécurisant pour la circulation des poids lourds. L'impact sonore lié au transit des véhicules reste sensiblement identique à la situation initiale car la voie de shunt est localisée dans un périmètre proche.

La voie de shunt n'a pas vocation à modifier l'impact des nuisances lié à la présence du port de commerce en centre-ville.

Complément 4 Topographie du raccordement entre la voie de shunt et la rue Pandolfi :

La jonction entre le chemin des Plages et la rue Pandolfi présentera une pente d'environ 6 %. Cette section de voirie sera confortée par des ouvrages de soutènement implantés de part et d'autre de la plateforme afin d'en assurer la stabilité. Le raccordement avec les rues Pandolfi et Jean Moulin sera réalisé sous la forme d'un giratoire. La géométrie des voies existantes est d'ores et déjà compatible avec l'implantation de cet aménagement.

La bâtisse existante identifiée en blanc sur la photo ci-jointe sera démolie afin de libérer les emprises nécessaires à la voie de shunt, la parcelle appartient à la commune de Propriano, une offre amiable a été acceptée par la commune.

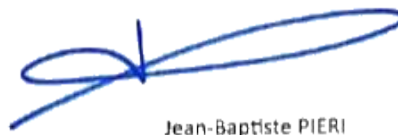


Maitrise foncière globale du projet :

Des échanges préalables ont été engagés par le service foncier de la Collectivité de Corse avec l'ensemble des propriétaires concernés par le projet. Des propositions d'acquisition amiable ont ainsi pu être formulées et acceptées par la majorité d'entre eux.

Toutefois, les négociations n'ont pas permis d'aboutir à un accord avec l'un des propriétaires impactés. En conséquence, une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est en cours d'élaboration afin de permettre la poursuite du projet.

Pour le Président et par délégation
L'adjoint au DGA-Délégué Routes



Jean-Baptiste PIERI