

CABINET BONHOMME

EXPERTISES, ETUDES et CONSEILS TECHNIQUES EN BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

EXPERT PRES LA COUR D'APPEL DE BASTIA ET LA COUR D'APPEL ADMINISTRATIVE DE MARSEILLE

46, Centre Europa 20290 LUCCIANA

☎ : 04.95.38.51.19 - 📞 : 06.11.81.37.95 - 📠 : 04.95 38.51.19 - 📧 : Charles.Bonhomme @wanadoo.fr
Membre d'une association agréée, le règlement des honoraires par chèque est accepté.

RAPPORT D'EXPERTISE

**OBJET : RN 197 - Déviation de L'ILE ROUSSE – Enquête préalable à la déclaration
d'utilité publique – Analyse du dossier.**

A la demande de monsieur GIANNONI Albert demeurant villa Ty Braz - Muratopolo route de Santa Réparata 20 220 L'ILE ROUSSE et de l'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU BASSIN DE VIE DE L'ILE ROUSSE sis quartier EDF les Allées 20220 L'ILE ROUSSE, nous, Charles BONHOMME, Expert près la Cour d'Appel de Bastia et de la Cour Administrative d'Appel de Marseille, nous sommes rendus le 22 octobre 2002 :

- au matin, à l'Hôtel de Ville de MONTICELLO pour prendre connaissance du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la voie de contournement de l'agglomération de l'ILE ROUSSE ;

- dans l'après midi, sur les lieux d'implantation de la future infrastructure routière pour étudier le bien fondé du tracé retenu et donner notre avis sur ce choix.

L'étude du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique mis à disposition du public à l'Hôtel de Ville de MONTICELLO nous apprend que :

- ▶ le choix du tracé de la déviation de la Route Nationale 197 à hauteur de la ville de L'ILE ROUSSE s'est fait à partir de quatre variantes qui ont pour origine un tronçon commun, lequel :

- prend naissance environ 150 mètres avant le franchissement de la voie ferrée ;

- remonte un vallon ;

- se termine au niveau du point de franchissement de la Route Départementale 63, qui relie la ville de l'Ile Rousse à celle de Monticello.

- ▶ le choix s'est définitivement porté sur une variante hybride, la variante 1bis qui reprend le tracé de la variante 1 sur pratiquement la totalité du projet, sauf à l'Ouest de la ville de l'Ile Rousse où le raccordement avec la RN 197 se fait comme prévu à la variante 2 par le biais d'un giratoire situé à la hauteur de la RD 513.

Pour remplir la mission que nous a confié monsieur GIANNONI Albert et l'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU BASSIN DE VIE DE L'ILE ROUSSE, nous allons étudier successivement l'impact de ce tracé sur l'urbanisation existante, la qualité de vie de la population, le paysage, le milieu naturel et les dangers éventuelles, qu'il engendre pour les usagers.

Suite à cette étude, nous formulerons éventuellement des suggestions concernant son amélioration, son déplacement ou son abandon.

➤ **IMPACT SUR L'URBANISATION EXISTANTE.**

Comme le précise le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête (page E42), les principales contraintes pour l'implantation d'un aménagement routier sont celles liées au milieu humain et notamment les zones urbanisées qui constituent des secteurs à éviter en priorité, du fait que l'aménagement d'une infrastructure routière entraînerait des sujétions lourdes.

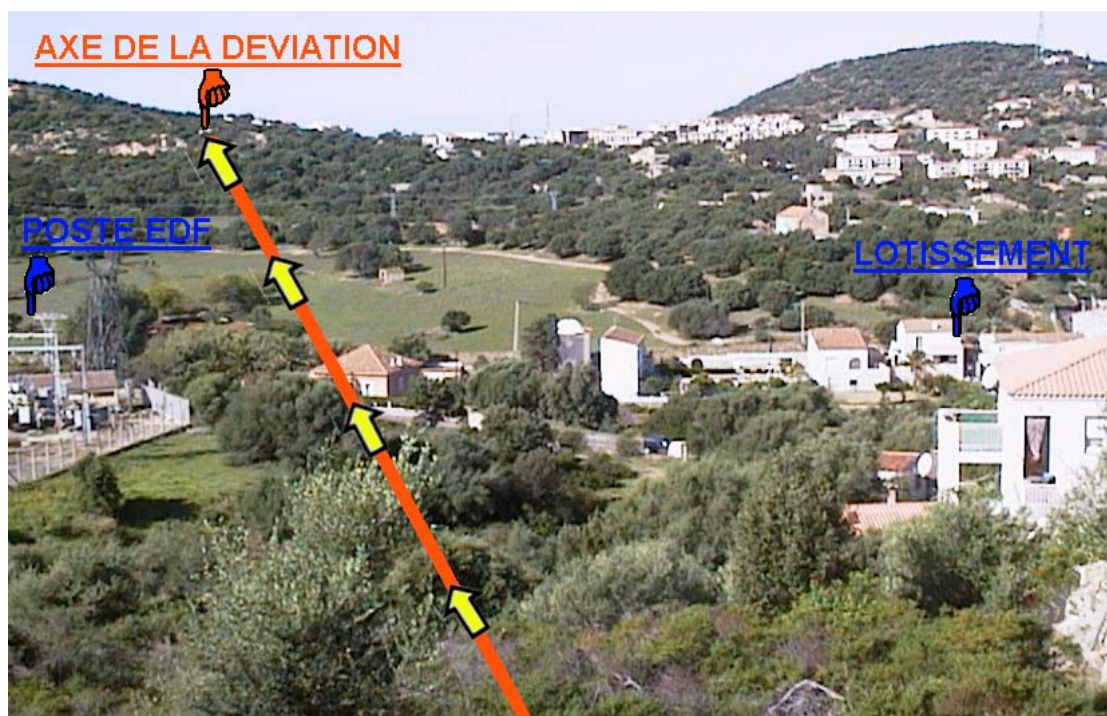
La contrainte principale d'implantation étant connue, il nous a paru intéressant d'essayer de déterminer les raisons pour lesquelles la variante choisie ne prend pas en compte cette contrainte principale et traverse une partie de l'urbanisation existante, contrairement aux autres variantes qui ne s'en approchent pas.

Les principales raisons qui ont amené le maître d'ouvrage à faire ce choix ont donc été très vraisemblablement dictées, soit par le peu de contraintes techniques liées par le passage de la voie à cet endroit, soit par une topographie des lieux permettant de limiter les travaux de terrassement donc les coûts, et certainement une volonté d'amélioration du plan de circulation de la ville en créant un échangeur situé directement à sa porte Sud et d'adaptation au POS existant.

Pour nous permettre de savoir si ces raisons sont suffisantes pour passer outre la contrainte principale d'implantation d'une infrastructure routière en milieu urbain qui veut que les zones urbanisées soient des secteurs à éviter en priorité, nous allons les analyser ci-après.

▶ **Les contraintes techniques.**

Les contraintes techniques rencontrées dans ce tracé proviennent de son passage obligatoire dans un couloir étroit formé par un poste de transformation EDF Haute Tension (90 000.00 Volts desservant toute la région Balagne) et un lotissement de construction très récente, voir illustration ci-après.



Ce passage en remblai à cet endroit va imposer au niveau du :

- poste EDF, des protections pour éviter toutes chutes de véhicules et des dispositions sécuritaires pour éviter tous actes de malveillance, les installations se situant directement en contre-bas de la route (Ce dernier point sera abordé plus loin dans le chapitre sécurité).

- lotissement de Terzanile, la construction d'un mur anti-bruit ou d'un merlon dont la hauteur va s'ajouter à celle du remblai, pour priver totalement les riverains d'une vue sur la montagne sans pour autant être totalement efficace, car une grande partie de la nuisance sonore proviendra aussi de l'échangeur situé en contre bas.

Ces contraintes techniques importantes qui n'existent pas au niveau des autres tracés proposés représentent à elles seules des éléments déterminants pour abandonner le passage de la voie à cet endroit.

► Topographie des lieux.

Le profil en long ci-contre, met en évidence la nécessité d'effectuer :

- des remblais d'une hauteur de 9 à 12 mètres pour traverser la plaine du Padule ;
- des déblais (tranchée) allant jusqu'à 18 mètres de profondeur pour franchir la ligne de crête de Fogata.

Ces travaux de terrassement très importants montrent donc, que la topographie des lieux n'a pu en aucun cas être un élément déterminant pour le choix de ce tracé.

► **Présence de l'échangeur en milieu urbanisé.**

La construction de cet échangeur à la porte sud de la ville d'Ile-Rousse permet aux usagers de la :

- RN 197, de se rendre directement au centre ville voir d'accéder directement à la gare maritime ;
- RD 13, d'emprunter directement la RN 197 en direction de Calvi ou de Bastia sans traverser l'agglomération ;

et aux habitants du centre ville de rejoindre directement la RN 197.

L'étude de l'organisation de la circulation automobile au sein de la ville nous montre que :

- il n'existe aucun intérêt à ce que les véhicules qui se rendent ou proviennent de la gare maritime rejoignent la RN 197 par cet échangeur, mais au contraire, pour la bonne marche de la circulation, il est nécessaire qu'ils accèdent ou quittent le port par l'ouest de l'agglomération ;
- les difficultés de circulation liées à l'étroitesse de l'avenue Charles DE GAULLE, où deux véhicules légers se croisent difficilement, n'incitent pas les usagers de la RN 197 à vouloir se rendre au centre ville par cet échangeur, ou à accéder du centre ville à la RN 197 par cette même voie.

L'intérêt de cet énorme ouvrage, voir plan ci-dessous,



ne réside donc que dans la desserte directe des usagers de la RD 13 sur la RN 197 en direction de Calvi ou de Bastia.

Pour savoir si le taux de fréquentation de la RD 13 justifie un tel ouvrage, il aurait été bon qu'un comptage de véhicules fût réalisé.

En l'absence de cette donnée, nous dirons en tant qu'utilisateur habituel de cette voie que :

- celle-ci en dehors des créneaux horaires correspondant aux heures de départ et de retour du travail des personnes résidant dans la région de Santa Réparata et travaillant sur la ville de L'ILE ROUSSE connaît un taux de fréquentation faible ;

- cette circulation momentanée plus importante de véhicules ne se fait pas aux heures où les touristes se déplacent ;

qu'en conséquence ce faible taux de circulation ne justifie en rien la construction d'un tel ouvrage qui est dissuasif de par son coût et sa dangerosité. En effet celui-ci se situe entre deux grandes lignes droites à fortes pentes (ce dernier point sera abordé plus loin dans le chapitre consacré à la sécurité routière).

L'utilité de cet ouvrage à la porte Sud de l'agglomération n'étant pas justifiée, il nous apparaît peu judicieux que le tracé choisi traverse le faubourg de la ville avec sa cohorte de dangers et d'inconfort pour les usagers et les citoyens concernés.

Le seul aspect positif de ce choix par rapport à l'urbanisation existante est que ce tracé s'inscrit dans le Plan d'Occupation des Sols.

➤ **IMPACT SUR LA QUALITE DE VIE ET LA SANTE DE LA POPULATION.**

Les nuisances sur la qualité de vie et la santé des populations seront les suivantes :

▶ **Pollution atmosphérique.**

Les causes principales de la pollution atmosphérique seront engendrées par la circulation automobile et notamment celle des poids lourds lors de leurs parcours des pentes importantes de la déviation.

Cette pollution aura très peu d'impact sur la population de L'ILE ROUSSE, car elle sera d'une manière générale rapidement dispersée vers l'opposé de la ville par des vents dont la direction dominante se situe au 220°.

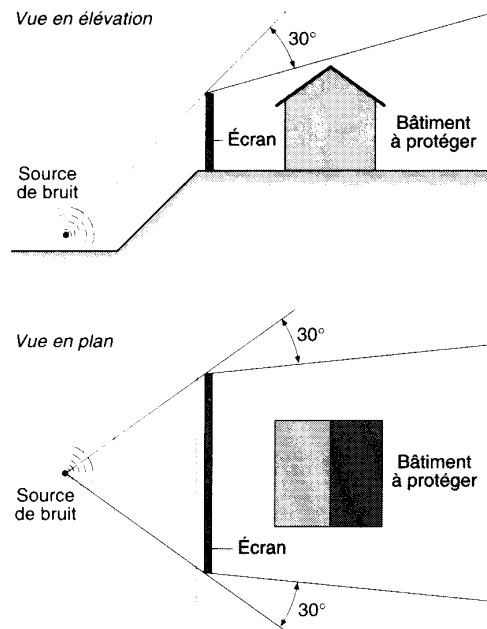
► Pollution sonore de la zone urbanisée.

Cette pollution est, comme dans le cas de la pollution atmosphérique, engendrée par la circulation automobile et notamment celle des poids lourds.

Elle est particulièrement importante et dérangeante pour les personnes résidant au lotissement de Terzanile et à proximité de l'échangeur situé au sud de L'ILE ROUSSE.

Pour permettre aux habitants du lotissement de ne pas souffrir de cette pollution, la construction d'un écran anti-bruit étanche d'un indice d'affaiblissement acoustique supérieur à 30 dB(A) est indispensable.

Les dimensions de cet écran, non décrites dans le dossier d'enquête, doivent être telles que la zone à protéger soit à l'intérieur de l'espace délimité par les plans formant un angle supérieur à 30° par rapport aux plans passant par la source et les bords (supérieurs et latéraux) de l'écran, voir schémas ci-dessous.



Sur le terrain, nous avons constaté que la construction d'un tel ouvrage, suivant les règles décrites ci-dessus, condamnerait les habitants des villas proches de la voie à vivre derrière un mur ou un merlon, les privant définitivement d'une vue magnifique sur la montagne environnante sans pour autant les isoler de la pollution sonore induite par l'échangeur.

► Pollution sonore du site environnant.

Comme décrit dans la volet paysager du dossier d'enquête, L'ILE ROUSSE s'étend en bord de mer sur un replat littoral constituant la scène d'un vaste amphithéâtre

délimité à l'Ouest par les reliefs de Capu Curbariu, à l'Est par ceux de Capu a l'Altare et fermé au sud par une ligne de crête.

Le fait de faire circuler devant la scène de cet amphithéâtre au niveau de la fosse à orchestre des camions peinant pour gravir des pentes ou freinant pour ne pas s'emballer, et des motocyclettes pétaradantes, et ce au sommet d'un remblai de 9 à 12 mètres de haut (équivalent d'immeubles de 3 et 4 étages) situé perpendiculairement à la direction du vent dominant (220°), est la meilleure manière de faire profiter de cette pollution l'ensemble des habitants vivant dans cet amphithéâtre y compris ceux occupant le dernier rang.

La pollution sonore engendrée par le choix de ce tracé n'est pas acceptable.

Pour l'éviter en partie, il est nécessaire de choisir un tracé qui s'éloigne au maximum de l'urbanisation existante, et qui s'adapte au mieux à la topographie des lieux, pour éviter la création de fortes pentes source de consommations d'énergie importantes pour les véhicules lourds et donc source d'une pollution accrue.

Un tracé plus long, se rapprochant des flancs des reliefs serait certainement à envisager comme solution.

➤ **IMPACT SUR LE PAYSAGE.**

L'impact sur le paysage est catastrophique qu'elle que soit la variante choisie.

En ce qui concerne les arguments qui consistent à dire que le choix du tracé retenu est dû aux faits que les effets d'artificialisation comme la sensibilité aux vues principales ont moins d'impact dans la variante 1bis que dans les autres variantes, nous amènent à avoir quelques doutes sur ce qui peut paraître ou pas artificiel, et sur le lieu depuis lequel on a observé le paysage.

▶ **Effets d'artificialisation.**

En effet, comment peut on imaginer qu'une voie qui, après avoir franchi une ligne de crête par le biais d'une tranchée de 18 mètres de profondeur sur une longueur de 500 mètres traverse une plaine perpendiculairement à l'axe de son bassin en empruntant un remblai de 9 à 12 mètres de hauteur sur une distance de 500 mètres surmontés dans le tronçon suivant par des murs anti-bruits, ne peut n'avoir qu'un effet d'artificialisation moyen ?

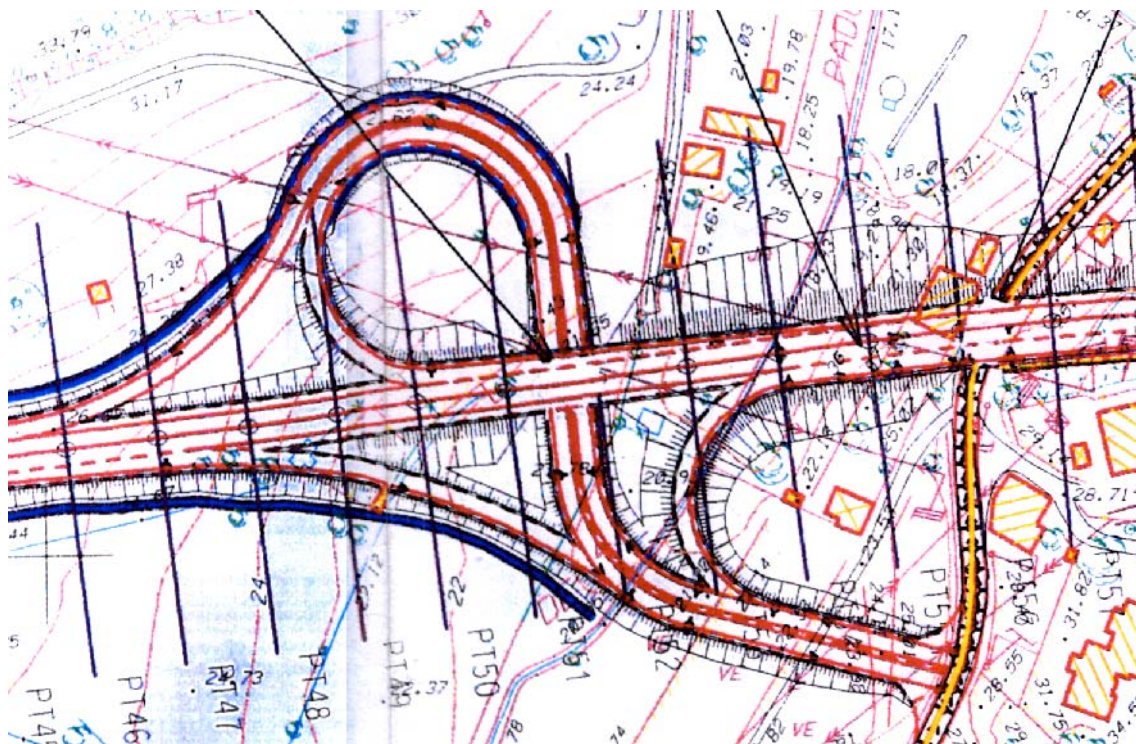
► **Simulation de l'implantation de l'infrastructure dans le paysage.**

La simulation de l'implantation de l'infrastructure dans le paysage ne reflète pas la réalité des choses. Prenons pour exemple :

- **l'échangeur de la ville de L'ILE ROUSSE**, voir illustration ci-dessous,



Si on compare sa reproduction virtuelle à son plan de principe ci-dessous,



nous constatons que la deuxième partie de l'échangeur située de l'autre côté de la déviation n'est pas et ne peut de par la topographie des lieux être inscrite dans le paysage.

La représentation virtuelle de cet échangeur pourrait être celle de n'importe quel autre échangeur de France ou de Navarre.

- la descente vers l'échangeur du Padule en provenant de Calvi, voir illustration ci-dessous,



ne reflète en rien les caractéristiques techniques de la route (valeur de la pente et hauteur des remblais).

► **Sensibilité aux vues principales.**

Si on exclut le fait d'observer cette déviation depuis l'agglomération de L'ILE ROUSSE, l'observation de la déviation par les trois autres points cardinaux avantagera suivant l'angle choisi l'une ou l'autre des variantes mais une chose est certaine, quelque soit le point d'observation, aucune de ces vues nous donnera satisfaction.

Faire un tel choix sur ce critère est très discutable et n'est pas du tout raisonnable, même si on l'argumente par le fait que le tracé choisi permet aux usagers de découvrir des panoramas exceptionnels.

Si cette variante était définitivement adoptée, il serait nécessaire pour la sécurité des usagers de créer au moins deux zones de stationnement, qui auraient pour conséquences directes d'augmenter la largeur du remblai et donc son impact d'artificialisation dans le paysage.

Comme pour la prévention contre la pollution, un tracé plus long, se rapprochant des flancs des reliefs serait certainement à envisager comme solution.

➤ IMPACT SUR LE MILIEU NATUREL.

▶ HYDROLOGIE

Depuis des décennies, le centre de la ville de L'ILE ROUSSE est régulièrement inondé comme nous pouvons le découvrir dans les extraits du registre familial de l'abbé BARTOLI où il relate concernant les événements météorologiques de l'année 1837, voir extrait ci-dessous.

1837

ABONDANCE DE PLUIES ET DE NEIGES

L'année 1837 commença sous la neige. Janvier et février connurent le mauvais temps. Mars se passa sans un jour de bon, tantôt neigeux, tantôt pluvieux et froid. Le mois d'avril ne connut que deux jours de bon. Du 28 mars au 24 avril, il ne passa pas un jour où il ne plut pas. Le mois de mai commença avec du beau temps, avant qu'il ne se gâte. Il faisait toujours des froids de sorte que nous n'avions jamais vu une année aussi tardive ; les premières orges séchèrent les 5 et 6 juin et la moisson ne débuta que les 12 et 13 juin. La récolte fut bonne. Les mois de juin et d'août furent secs, à part une averse les 16 et 17 août. Le 6 septembre il y eut une trombe d'eau et le canal de Santa-Reparata dévasta tous les jardins de l'Île-Rousse³⁰. Elle emporta fossés et roseaux, des murets s'écroulèrent dans les jardins de Franceschini au Padule et la fontaine neuve du Padule fut dévastée. Il plut plusieurs jours en septembre, ce qui pourrit les raisins. Il en resta une certaine quantité de bons en Octobre.

Ces dernières années malgré un climat particulièrement sec, les inondations se sont multipliées et sont de plus en plus importantes.

Les plus proches et les plus marquantes sont celles du :

► 21 et 22 septembre 1996, voir extraits de presse ci-dessous ;



L'Île-Rousse : l'heure du bilan

Les commerçants témoignent, la municipalité dénonce...

Au lendemain des intempéries qui ont provoqué d'importantes inondations à L'Île-Rousse, pompiers et services communaux ont poursuivi hier toute la journée les opérations d'évacuation des eaux.

Les secteurs les plus touchés de la ville ? La place Delauney, la rue Graziani et l'avenue Piccioni situées dans le prolongement du palais des Allées, où le ruisseau le Padule a débordé. A Sottu Mare, qui borde la Marinella, la quasi totalité des commerces, caves et appartements ont été inondés. Dans cette partie de la ville, la situation a été aggravée par le débordement de la station de pompage qui a occasionné une remontée des eaux usées. L'eau a également gagné l'avenue Paul-Doumer pour se déverser avenue Charles Marie-Savelli, jusqu'à Ginebara. L'école maternelle Notre-Dame située dans le quartier, ainsi que l'agence de la Banque Populaire en centre ville, ont dû fermer leurs portes.

1,30 m d'eau !

A "L'Escale", bar-glacier-brasserie, dont les réserves sont situées Sottu Mare, Christian Ferrandini fait le bilan : « L'eau est montée jusqu'à environ 1,30 m, on en avait jusqu'au ventre. Le laboratoire à glaces est foutu, le moteur de la chambre de congélation ne fonctionne plus. Nous avons une dizaine de gros congélateurs, et des machines à glaçon : ils flottaient quand nous sommes arrivés ; sans parler des stocks, alimentaire et boissons, les eaux de pluie étant remontées avec les égouts, on va devoir tout jeter ! »

Dans le centre ville, l'eau chargée de boue a endommagé marchandises et revêtements intérieurs de nombreux magasins. Hier matin, les propriétaires contraints d'interrompre leurs activités manifestaient leur mécontentement. Les uns évoquant le manque d'entretien du Padule, « utilisé comme une décharge », d'autres, des regards d'écoulement bouchés lors de la réfection récente de l'enrobé... Tous s'interrogeant sur les procédures d'indemnisation... (voir par ailleurs).

L'urbanisation en question

Que s'est-il passé ? Les pluies torrentielles qui se sont abattues ont formé un flux impressionnant qui, depuis Monticello et Santa-Réparata, est descendu vers L'Île-Rousse, faisant office de déversoir. L'eau ne s'in-



Les rues du centre-ville submergées.

(Photo Gilbert Guizol)

filtrant plus dans la terre en raison de l'urbanisation, c'est une véritable vague qui a submergé le lit du Padule. Très vite saturé, mais aussi en raison de la présence de nombreux déchets (matelas, mobilier, etc.) bloquant l'écoulement, le ruisseau a débordé.

Courriers à l'appui, M. François Ferrandini, maire adjoint, s'exclame : « Depuis juillet 95, nous avons attiré successivement l'attention du préfet et du sous-préfet de Calvi sur la nécessité de régler ce problème d'écoulement des eaux pluviales. Nous avons constitué un dossier et organisé une réunion avec les communes voisines, à laquelle le maire de Monticello n'a pas cru devoir participer. »

« Toutes nos démarches sont restées lettre morte, poursuit M. Ferrandini. Par ailleurs, la commune a procédé à trois reprises au nettoyage du Padule, jonché d'"encombrants" jetés en amont ; le problème des eaux pluviales à L'Île-Rousse vient d'ailleurs ; des zones qui se sont urbanisées, en particulier sur Monticello. Nous allons relancer la DDE, mais la commune n'a pas, à elle seule, la capacité de maîtriser ce problème. » Commerçants, particuliers et municipalité ont tenu hier à rendre hommage aux pompiers de L'Île-Rousse, Belgodère et Olmi-Cappella pour leur efficacité.

Emmanuelle POUQUET.



Hier matin, dans les commerces, une première évaluation des dégâts.

La procédure d'indemnisation

Le maire de L'Île-Rousse communique : « Les personnes physiques et morales ayant subi des dommages matériels du fait d'inondations et coulées de boues occasionnées par les fortes pluies des 21 et 22 septembre derniers, sont priées de déclarer leur sinistre auprès de leurs compagnies d'assurance (délai : cinq jours) et de la mairie.

Ces renseignements sont en effet nécessaires à la mise en œuvre de la procédure d'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles

régie par les dispositions de la loi N° 82 600 du 13/07 modifiée par la loi N° 92 665 du 16/07/92.

L'attention est appelée, à cet égard, sur le fait que seuls sont susceptibles d'être indemnisés au titre de la loi les biens meubles et immeubles endommagés couverts par un contrat d'assurance "dommages".

Il est rappelé ci-après l'objet de la garantie : « sont considérés comme les effets de catastrophes naturelles... les dommages matériels directs non assurables ayant

eu pour cause déterminante l'intensité anormale d'un agent naturel, lorsque les mesures habituelles à prendre pour éviter ces dommages n'ont pu être prises. »

Et l'étendue de la garantie : « Seules peuvent bénéficier de l'indemnisation les personnes physiques ou morales ayant pris soin d'assurer leurs biens par un contrat d'assurances "dommages". Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès du secrétariat général de la mairie. »

Corse informations

CORSE-MATIN — Vendredi 5 novembre 1999

Pluies torrentielles en Balagne

Il est tombé 30 mm de pluie en 45 minutes, hier après-midi, à L'Île-Rousse. De nombreuses caves, magasins et couloirs d'immeubles ont été inondés. Dans la soirée, le même phénomène s'est produit à Calvi et Calenzana

APRÈS les pluies de la nuit, le soleil a fait hier matin une timide apparition, avant de s'éclipser brutalement.

A L'Île-Rousse, il était 14 h 30 lorsqu'un violent orage a éclaté. En quelques minutes seulement, le cœur de la ville s'est retrouvé complètement inondé.

De nombreux véhicules se sont retrouvés bloqués au milieu d'un torrent de pluie et de boue provenant des hauteurs de la commune et balayant tout sur son passage.

Sur l'avenue Piccioni, la montée des eaux atteignait les 50 centimètres, tout comme sur la place Paoli, le quartier de Sotte-Mare et celui de Ginebara.

Tous les moyens en alerte

Le lieutenant Jean-Paul Beneteau, chef de corps du centre de secours principal de Calvi qui se trouvait sur place au moment où l'orage a éclaté, a rapidement pris des dispositions pour intervenir aux points sensibles de la ville.

Tous les moyens du CSP de Calvi, du CS de L'Île-Rousse et du CS de Belgodère ont été mobilisés pour endiguer au plus vite ce fléau.

« C'était impressionnant de voir avec quelle rapidité les eaux arrivaient. »

« On a compté un niveau de pluviométrie de 30 millimètres en quarante-cinq minutes », dira plus tard le lieutenant Beneteau.

Nombreuses en cette période de l'année, les feuilles mortes obstruaient les bouches principales de la ville.

Une fois de plus, situé au plus bas de la ville, c'est le quartier de Sotte-Mare qui a été le plus touché.

Les cuisines et caves des restaurants ont été inondées, tout comme les magasins d'antiquité ou encore le glacier.

Le sous-préfet sur place

Il a fallu rapidement mettre les motopompes en route pour parer au plus pressé.

M. Christian Boulanger, sous-préfet de l'arrondissement de Calvi s'est rendu sur place pour se rendre compte de l'ampleur du phénomène. Paradoxalement, au même moment la pluie épargnait le secteur de Calvi, mais pas pour longtemps. A 17 h 30 en effet, de fortes précipitations mettaient à nouveau les pompiers en alerte. Sur la route de Calenzana, à hauteur de l'établissement « Coucou », les flots grandissants perturbaient la circulation. Et, ce n'est qu'après l'intervention des pompiers que la route était à nouveau ouverte aux véhicules.

A Calvi, les pompiers sont également intervenus pour sortir un véhicule 4x4 qui se trouvait en fâcheuse position sur la route de Loretto envahie par la pluie.

Hier soir, l'alerte était maintenue car de nouvelles pluies étaient annoncées.



Au plus fort de l'orage, la circulation était difficile sur la place Paoli. (Photo Gilbert Guizol)

Gilbert Guizol

Le scénario de ce mauvais film est toujours le même, un torrent de pluie et de boue provenant des hauteurs de la commune et des communes voisines submerge la ville de L'ÎLE ROUSSE, voir extraits de presse ci-dessous ;

De nombreux véhicules se sont retrouvés bloqués au milieu d'un torrent de pluie et de boue provenant des hauteurs de la commune et balayant tout sur son passage.

Dans le centre ville, l'eau chargée de boue a endommagé marchandises et revêtements intérieurs de nombreux magasins. Hier matin, les propriétaires contraints d'interrompre leurs activités manifestaient leur mécontentement. Les uns évoquant le manque d'entretien du Padule, « utilisé comme une décharge », d'autres, des regards d'écoulement bouchés lors de la réfection récente de l'enrobé... Tous s'interrogeant sur les procédures d'indemnisation... (voir par ailleurs).

L'urbanisation en question

Que s'est-il passé ? Les pluies torrentielles qui se sont abattues ont formé un flux impressionnant qui, depuis Monticello et Santa-Réparata, est descendu vers L'Île-Rousse, faisant office de déversoir. L'eau ne s'in-

Les rues du centre-ville submergées.

filtrant plus dans la terre en raison de l'urbanisation, c'est une véritable vague qui a submergé le lit du Padule. Très vite saturé, mais aussi en raison de la présence de nombreux déchets (matelas, mobilier, etc.) bloquant l'écoulement, le ruisseau a débordé.

Courriers à l'appui, M. François Ferrandini, maire adjoint, s'exclame : « Depuis juillet 95, nous avons attiré successivement l'attention du préfet et du sous-préfet de Calvi sur la nécessité de régler ce problème d'écoulement des eaux pluviales. Nous avons constitué un dossier et organisé une réunion avec les communes voisines, à laquelle le maire de Monticello n'a pas cru devoir participer. »

Les causes principales de l'augmentation du nombre et de la gravité de ces sinistres sont :

- une urbanisation galopante de la ville de L'ILE ROUSSE et des deux communes avoisinantes (MONTICELLO et SANTA REPARATA) dont les eaux pluviales sont drainées par le bassin versant du Padule ;

- un sous dimensionnement de l'ouvrage de collecte des eaux pluviales (hauteur 1.83 mètre, largeur 2.51 mètres) qui collecte l'ensemble des eaux du bassin versant du Padule et du centre ville et traverse celle-ci souterrainement suivant le tracé de l'ancien lit du Padule ;

- un défaut d'entretien du réseau au jour de notre passage, plus de 50% de la section de l'ouvrage est obstrué, voir photographie ci-dessous ;



- un barrage de l'ouvrage de tête par un mur pour canaliser les eaux vers une buse en diamètre 600 mm, voir photographie ci-dessous,



dont la partie supérieure laissée libre et servant de surverse est d'une efficacité très limitée lors de forts débits du fait des remous engendrés par le mur.

Les causes principales des inondations de la ville de L'ILE ROUSSE définies, il est intéressant d'analyser les répercussions de cette déviation sur la collecte et les écoulements d'eau.

Comme partout où des infrastructures routières ou ferroviaires sont construites, des problèmes de gestion des eaux rassemblées et collectées par celles-ci sont apparus allant jusqu'à provoquer des catastrophes naturelles, comme récemment dans le département du Gard.

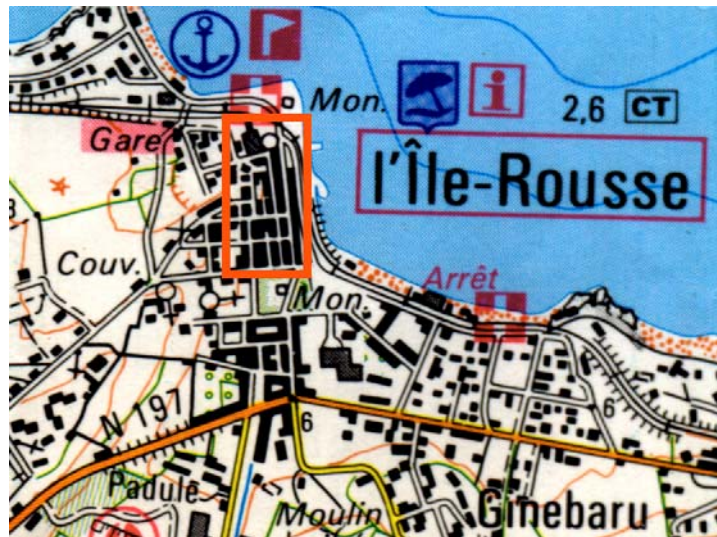
La déviation de la ville de L'ILE ROUSSE n'échappe pas à la règle et provoquera, lors d'événements météorologiques importants, même s'ils sont d'intensité inférieure à ceux décrits ci-dessus, des inondations violentes et sans précédent du centre ville pour les raisons suivantes :

- le remblai de la route traversant la plaine du Padule formera un barrage, voir illustration ci-dessous,



qui rassemblera en son pied les eaux de ruissellement pour les rejeter rapidement et directement dans le ruisseau du Padule déjà saturé ;

- l'ouvrage collectera les eaux de pluie d'une surface imperméable supplémentaire de 22 000 m² équivalente à celle de la vieille ville de L'ILE ROUSSE, voir illustration ci-après,



suivant des pentes allant de 6.06 à 7.5% sans que la capacité d'évacuation du Padule soit augmentée.

Cette augmentation de la quantité d'eau collectée et de sa vitesse de concentration n'est pas prise en compte dans le projet et ne peut donc qu'entraîner des inondations plus importantes et plus fréquentes de la ville de L'ILE ROUSSE.

Cependant, ce problème d'écoulement d'eau, peut être traité par la création d'un bassin de régulation à condition de disposer d'un espace nécessaire en aval de l'ouvrage, ce que ne permet pas la variante choisie.

Un tracé plus à l'intérieur des terres permettrait de construire un tel dispositif qui mettrait définitivement la ville de L'ILE ROUSSE à l'abri des crues et rétablirait une zone de laminage en aval de l'ouvrage.

Le coût d'un tel ouvrage serait d'environ : 152 500.00 € soit 7.6% du montant du projet.

► SUR LES EAUX DE SURFACES ET SOUTERRAINES

Comme seule solution au traitement de la pollution par des hydrocarbures ou par d'autres polluants émis par la circulation automobile en suspension dans les eaux de ruissellement, le maître d'ouvrage propose une auto-épuration à partir des fossés en terre et enherbés bordant les voies.

Cette solution dans le cadre de l'infrastructure qui nous préoccupe est totalement inefficace car pour que l'auto-épuration se fasse il faut que les eaux de ruissellement s'infiltrent.

Comment pourraient elles le faire puisque les fossés en principe suivent le profil de la voie et donc dans notre cas ont des pentes très importantes qui permettent à l'eau de s'écouler très rapidement sans pénétrer dans le sol ?

Cette solution ne permet pas non plus de faire face à une pollution accidentelle due à un accident routier.

Dans le but d'éviter toutes pollutions des eaux souterraines, des eaux de surfaces, et de ce fait du rivage marin, les écoulements provenant de la déviation devront être collectées et traitées avant d'être rejetées et ce notamment au niveau du ruisseau du Padule.

Dans ce dernier cas cette infrastructure de traitement devra être commune avec le bassin de régulation.

➤ **DANGEROUSITE DUE AU VENT**

Le dossier d'enquête fait totalement abstraction des problèmes éventuels liés au vent. Cet oubli est d'autant plus surprenant qu'il concerne une région particulièrement connue pour être exposée à ces problèmes.

Pour palier cette impasse et déterminer l'impact éventuel des vents dominants sur la circulation automobile qui empruntera cette infrastructure, nous avons demandé à METEO France de nous fournir un relevé des vitesses et des directions des vents concernant ces dernières années (1988 à 2001) au niveau du sémaphore de l'ILE ROUSSE, voir relevé ci-contre.

Sur ce relevé nous notons des vitesses de vents courantes de 130 km/h avec des pointes pouvant atteindre 162 km/h et exceptionnellement 212 km/h au 220° soit perpendiculairement à l'axe de la voie.

De tels vents interdisent toute circulation normale aux poids lourds et aux véhicules de type caravanes ou camping-car, au sommet d'un remblai de 9 à 12 mètres de haut (équivalent d'immeubles de 3 à 4 étages) surtout au débouché d'une tranchée où suivant leur vitesse, ils risquent d'être déportés ou renversés.

Un tracé plus long, se rapprochant des flancs des reliefs avec des hauteurs de remblai moins importantes serait certainement à envisager comme solution à cette contrainte naturelle.

➤ **DANGEROUSITES DE LA DEVIATION POUR LES USAGERS**

Si actuellement pour la section de la RN 197 concernée par le projet, le nombre d'accidents corporels dénombrés sur 10 ans (1991 et 2000) est de 63 avec comme conséquences 2 tués, 28 blessés graves et 74 blessés légers, il est à craindre, vu les caractéristiques géométriques et altimétriques de la déviation, que l'on dépasse ce triste bilan en une année.

En effet, si dans la plaine orientale, pour diminuer les accidents graves au niveau des échangeurs et des giratoires, le maître d'ouvrage crée dans sa grande sagesse des courbes pour casser la vitesse des usagers avant d'aborder ces points sensibles, dans le projet qui nous occupe, il semble avoir à priori oublié toute prudence et n'hésite pas à relier ces points dangereux par des lignes droites à fortes déclivités.

Ces points à forts risques sont d'Ouest en Est :

► **L'échangeur de la ville de L'ILE ROUSSE.**

La déviation aborde cet échangeur par :

- l'Ouest suivant une ligne droite de 800 mètres avec une pente de 7.5% ;
- l'Est suivant une ligne droite de 1 200 mètres avec une pente de 6.06 %.

Pour évaluer les risques d'accidents graves au niveau de cet échangeur, il suffit d'imaginer qu'il est traversé par une voie qui sera très certainement utilisée comme rampe d'accélération par, soit des jeunes usagers pour établir un record de vitesse à la sortie d'une discothèque ou d'un bar, soit par des conducteurs de poids lourds imprudents et pressés qui n'hésiteront pas à prendre de l'élan dans la descente pour gravir la rampe avec plus de facilité et ce dans l'un comme dans l'autre des cas sans se soucier de la présence de l'échangeur.

A cette dangerosité due à l'inconscience et à l'indiscipline des usagers il faut ajouter celle due au vent.

► **Le carrefour en T avec l'ancienne RN 197.**

La déviation aborde ce carrefour en T suivant une ligne droite dont les 400 derniers mètres ont une pente très importante de 8%.

Pour évaluer les risques d'accidents graves au niveau de ce carrefour, il suffit d'imaginer que les poids lourds aborderont ce carrefour où transitent en été 10 776 véhicules jours après avoir parcouru une voie en pente sur 1260 mètres dont les 400 derniers mètres ont une déclivité très importante de 8%.

Dans ce dernier cas le risque mécanique est aussi important que celui lié à l'imprudence et à l'indiscipline des usagers.

Sur une infrastructure de type autoroutière, une telle pente justifierait l'aménagement d'un échappatoire pour les poids lourds.

Un tracé plus long suivant les flancs du relief pour éviter des pentes aussi importantes serait à envisager comme solution à cette situation à hauts risques pour les usagers.

➤ **DANGEROUSITE DE LA DEVIATION POUR LE POSTE DE TRANSFORMATION EDF.**

Le Poste de transformation Haute Tension (90 000 volts) E.D.F. desservant la Balagne va se trouver en contre bas et en bordure directe de la déviation.

Cette position est préjudiciable pour :

- la sécurité des usagers en cas de sortie de route ;
- sa propre sécurité, celui-ci se trouvant dans une position par rapport à la voie, facilitant les actes de malveillance.

Le passage de la voie à proximité directe d'une telle installation est à éviter pour sa propre sécurité et celle des usagers de la route.

➤ **CONCLUSIONS**

Le tracé choisi pour la construction de cette déviation est celui qui compromet le plus la qualité de vie et la santé de la population de l'urbanisation existante (pollution sonore et atmosphérique à proximité directe des habitations existantes).

Celui-ci, mal adapté à la topographie des lieux, entraîne des terrassements très importants aussi bien en déblais (18 mètres de haut sur plus de 500 mètres) qu'en remblais (9 à 14 mètres de haut sur 500 mètres) qui en dehors du côté onéreux portent atteinte à la beauté de ce site et perturbent totalement l'hydrologie du bassin du Padule, augmentant d'une manière considérable les risques d'inondation du centre ville de l'ILE ROUSSE déjà régulièrement inondé.

Si ce tracé est une source de catastrophes naturelles, il est aussi et surtout un véritable danger pour ses usagers de par sa position par rapport au vent dominant et ses caractéristiques techniques qui veulent que le carrefour en T avec l'ancienne RN 197 et l'échangeur de la ville de L'ILE ROUSSE soient desservis par des lignes droites à pentes importantes.

Concernant ce dernier ouvrage on peut se poser la question quant à sa réelle utilité.

Pour éviter au maximum l'ensemble de ces inconvénients, il serait nécessaire que le tracé soit situé plus à l'intérieur des terres où il permettrait notamment la construction d'un bassin de régulation sur le Padule et de conserver une partie de sa plaine en zone de laminage.

Ces dispositions permettraient sur enveloppe constante de mettre définitivement le centre de la ville de L'ILE ROUSSE à l'abri des inondations, dans la mesure où celle ci supprime l'anachronisme qui veut que l'on obture la sortie de l'ouvrage de tête du réseau d'eaux pluviales de la ville pour gagner quelques mètres carrés de plage.

Charles BONHOMME.