

# Avis sur le projet de doublement de la RT20

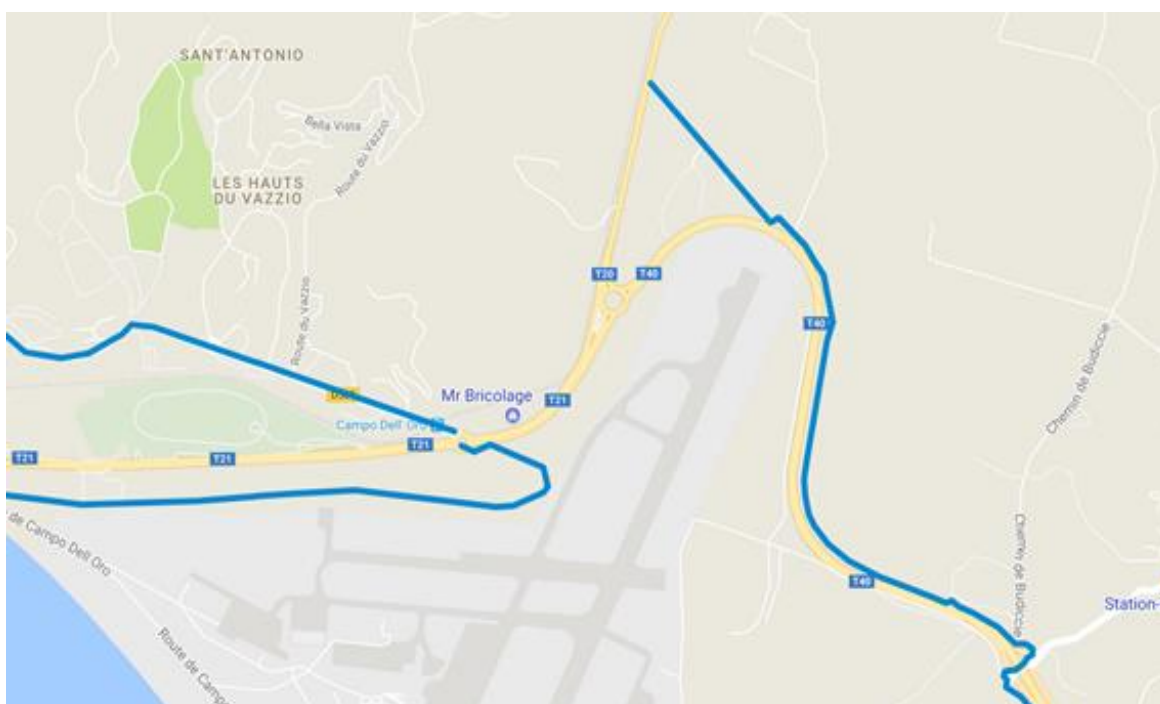
## 1) Prise en compte des modes alternatifs

Il est écrit : “La route sera classée comme une voie structurante d’agglomération (VSA) limitée à 90 km/h et respectera les normes afférentes” et “la circulation aux usagers dont la liste est détaillée dans l’article R421-2 du Code de la route y est interdite”

Il faut comprendre que les cyclistes seront interdits sur cette section alors qu’ils passent par cet itinéraire pour aller vers Porticcio ou vers l’entrée d’Ajaccio ou rejoindre la montagne pour atteindre leurs sites. Aujourd’hui ce sont donc les **cyclistes sportifs** qui seront pénalisés, mais aussi les **habitants** des vallées du Prunelli et de la rive sud **non motorisés** ou ayant fait le choix de se déplacer autrement.

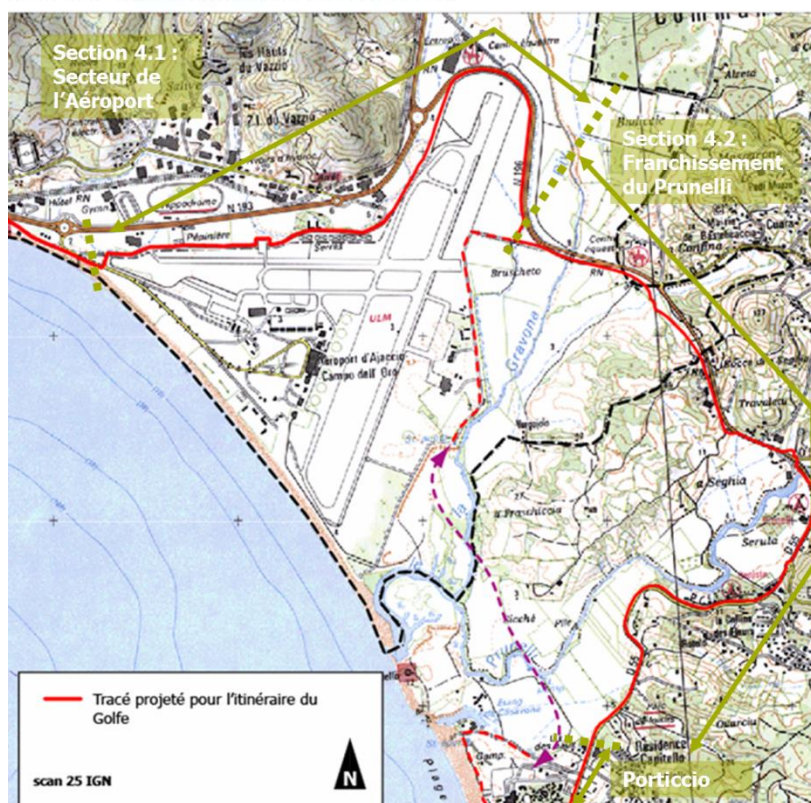
Cette interdiction concerne aussi les **piétons, cyclomoteurs, voitures sans permis et engins agricoles**. Il est anormal d’interdire cette voie de communication à ces usagers qui par leur choix de mode de déplacement contribuent à réduire les embouteillages et sont plus vertueux.

Il est écrit que les vélos sont interdits partout autour du giratoire de Socordis, mais est-ce que des comptages vélo ont été réalisés ? En effet, c’est un **axe inévitable** pour les cyclistes souhaitant relier Ajaccio à la rive sud et à la vallée du Prunelli. En effet, le parcours le moins dangereux consiste à longer la RT (voir tracé bleu ci-dessous) en passant par le giratoire de Socordis qui constitue le passage actuellement le plus délicat. Les travaux ajoutant des bretelles à ce rond-point **dégraderaient son accessibilité** aux usagers les plus vulnérables.

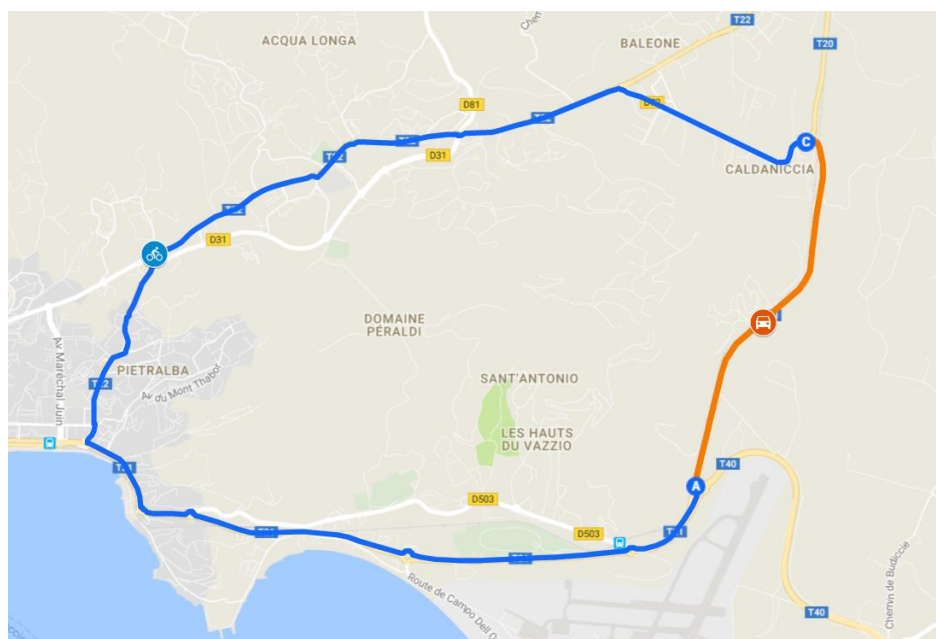


De surcroît, ce parcours a été identifié par le PDU et plus précisément dans le **Schéma des liaisons douces de la CAPA** comme une alternative à coût et délai raisonnables pour l'aménagement doux le long du golfe :

En interdisant l'accès des vélos à Socordis (seul lien entre Ajaccio et la rive sud à l'heure actuelle), le doublement des voies de la RT20 **compromet le projet** de liaison cyclable autour du Golfe.



Le projet invite les cyclistes à emprunter la future pénétrante pour relier Socordis à Caldaniccia soit un **détour de près de 10 kms avec 70 m de dénivelé** soit **une demi-heure** inacceptable pour un usager se déplaçant avec sa **propre énergie**, humaine, alors que l'automobiliste se déplaçant sans effort peut emprunter la RT20 itinéraire plat et le plus direct possible :



Parcours	Détour cycliste	Direct RT20	Différence
Distance (km)	12,1	2,8	9,3
Dénivelé (m)	~ 80	~ 10	~ 70
Durée (min)	40	9	31

Cette portion de route existante sur laquelle la CTC vient restreindre l'accès à certains usagers **sans proposer d'itinéraire alternatif de qualité et de longueur équivalente** constitue un coup de griffe important sur la liberté de circulation de tout citoyen. Rappelons que la loi LOTI de 1982 instaure le "droit au transport" comme droit à tout citoyen "de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité". Par ailleurs elle met en péril le projet de liaison douce Ajaccio-Porticcio.

Ce projet, **au lieu d'interdire** les modes doux, devrait leur **proposer un iti néraire sécurisé** sous forme de **voie verte** avec une ou plusieurs **passerelles** spécifiques pour franchir la RT, voir les exemples ci-dessous ainsi qu'une suggestion de tracé :



**En conclusion, en 2017, à l'heure de la COP 21, de la volonté de mieux partager l'espace public, aucun itinéraire ne devrait être interdit aux vélos. Ce projet constitue une régression et va à l'encontre du PADDUC, comme expliqué plus bas.**

Pour le tronçon Effrico-Afa, soit-disant plus “urbain”, il est proposé une contre-allée réservée aux poids-lourds et aux cycles de 3,50 m de large. Est-ce que tous les PL (même ceux en transit) passeront par les contre-allées et si tel est le cas, **avez-vous conscience qu'il est inconfortable et dangereux de se faire dépasser à vélo par des poids-lourds à 50 km/h sur une route aussi étroite ?**

## **2) Compatibilité avec les documents corses de planification**

Tout d'abord, dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transport, annexe 4 du PADDUC, il est inscrit que les **infrastructures routières** devront *“favoriser au maximum le recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture en solo, qu'il s'agisse des modes doux (marche à pied, vélo) ou des modes collectifs routiers ou ferroviaires et d'améliorer l'accessibilité des voies routières aux usagers non motorisés...”* (p.80). Or ce projet facilite le recours à la voiture individuelle et dégrade la pertinence des modes alternatifs (piéton, vélo, train) et en cela, il est en opposition totale avec le PADDUC.

Le secteur du projet est concerné par un **Secteur d'Enjeu Régional** (cf. livret III-SAT du PADDUC p.14 et 23) : *“les SER sont des secteurs nécessitant une approche d'ensemble spécifique lors de la réalisation du document d'urbanisme, de sa révision, d'une modification de son règlement ou lors de sa mise en compatibilité, ou lors de l'élaboration de tout projet d'aménagement significatif”*. Il s'agit du SER de la “Rocade”, *“entre le Loretto et Mezzana, axe majeur de déplacements métropolitains traversant des secteurs à fort potentiel de réaménagement, sans qu'aucun projet d'ensemble ne soit à ce jour élaboré pour mettre en cohérence les actions des collectivités concernées”*. Les orientations d'aménagement de ce SER comprennent le *“Développement du service ferroviaire périurbain en direction de Mezzana et de la plaine de Peri et aménagements de pôles intermodaux (train, bus, car, marche-vélo) à Mezzana et Caldaniccia”* mais **il n'est nullement fait référence à un doublement de la RT20**. Par ailleurs, cette 2x2 voies ne figure pas dans la carte de synthèse du projet pour la Corse (carte 3 du PADDUC).

Le projet **impacte un deuxième SER**, dit “d'Ajaccio Ricanto / fond de baie”, *“qui s'étend de la façade portuaire d'Ajaccio à l'aéroport”* qui a pour orientations en termes de transport *“l'amélioration des conditions d'accès en transport en commun [et] le développement de l'offre ferroviaire en périurbain”*. Dans celui-ci non plus, il n'y a pas de projet d'infrastructure routière d'une telle importance que le doublement de la RT.

Dans le SRIT (p.107 et suivantes), il est indiqué que les SER doivent être faire l'objet d'une restructuration visant notamment en matière de mobilité à *“favoriser les connexions physiques (à travers la trame viaire interne motorisée (dont le réseau de transports en commun) et piétonne) entre les différents secteurs et différentes fonctions de l'espace [et] renforcer les*

*relations avec les infrastructures de transports (port, aéroport, gare), les équipements structurants (centre d'affaire, équipement culturel, centre de recherche, etc.) et les centres urbains à proximité (centralité urbaine).*” Il ne semble pas que ce projet aille dans ce sens en dégradant la liaison physique pour tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

En outre, le “*développement d'itinéraires cyclables [...] en premier lieu dans les zones urbaines et périurbaines telles que les baies d'Ajaccio, Bastia, ...*” constitue une action de l'axe stratégique “*développer l'intermodalité et l'écobilité*” du SRIT, illustrée ci-dessous :



La 2e action concernant les transports du Schéma Régional Climat Air Energie s'intitule “*Développer les transports collectifs intermodaux et les modes de déplacements doux (marche à pied, vélo) notamment en zone urbaine*” qui se décline ainsi “*créer des pistes cyclables et des itinéraires piétons*”. L'exemple cité est une fois encore “*l'itinéraire cyclable du golfe d'Ajaccio depuis le site de la Parata jusqu'à Porticcio (inscrit au PDU)*”.

**On voit donc que ce projet n'est pas prévu dans le SRIT ni dans les orientations d'aménagement applicables aux SER “Rocade” et “Ajaccio Ricanto / fond de baie” et sa portée apparaît comme totalement incompatible avec les documents de planification territoriaux que sont le PADDUC et le SRCAE**

### **3) Intérêt de l'investissement**

Avec la glissière en béton armé et les 2 voies encourageant les vitesses excessives, l'effet de coupure sera total. L'aménagement est l'équivalent d'une autoroute qui ne dit pas son nom dans la concertation et qui va **enclaver** tout ce qui se situe à proximité : club hippique, haltes ferroviaires, station d'épuration, etc.

Il est permis de douter que l'investissement proposé améliore les conditions de circulation, conformément au **paradoxe de Braess**, on peut craindre que l'augmentation de la capacité de route **contribue à la croissance du trafic automobile et donc aux embouteillages en ville.**

Aucun élément quantifié n'est donné dans le dossier de présentation pour justifier de l'amélioration à attendre de l'aménagement, que ce soit directement aux abords du projet (désengorgement de l'axe, desserte équilibrée de l'urbanisme existant et projeté) ou sur l'ensemble du territoire (conséquences du projet sur la circulation sur les axes proches, notamment ceux déjà saturés). Ceci nous semble constituer une faute grave au vu des investissements importants que le projet requiert.

L'argent prévu (40M€) pourrait être affecté à l'aménagement d'un réseau d'aménagements cyclables de qualité (pas un seul km en service aujourd'hui sur Ajaccio malgré l'immense potentiel lié au climat ensoleillé et au tourisme de masse l'été) ou à l'amélioration des transports publics tels que les bus ou les trains pour lesquels tant reste à faire. Pour rappel, cet aménagement viendra en **concurrence directe de la liaison ferrée entre Ajaccio et Mezzana et fragilisera son amélioration.**

Enfin, le **carrefour dénivelé** de Baléone, très **coûteux** et anti-urbain, apparaît comme un non-sens dans un bourg avec école, gymnase, commerces, halte ferroviaire : pour rappel, **sur le continent, on les détruit** les carrefours dénivelés, **parce qu'impraticables autrement qu'en voiture.**

#### **4) Prise en compte des projets à venir**

Le projet viendra **enclaver les espaces situés à proximité** de la 2x2 voies (sur laquelle **aucun branchement routier** ne pourra être fait). Pourtant la commune de Sarrola souhaite valoriser la **source thermale de Caldaniccia** à laquelle serait associé le projet de **réouverture de la gare de Caldaniccia** pour laquelle aucun accès ne semble prévu.

De même, les projets de **prison** ou de **centre de tri** ne pourront s'implanter aisément dans la plaine de Campo dell Oro.

#### **5) Impact environnemental**

Le projet **consomme énormément d'espace** (il s'agit d'un doublement de la route) et impacte fortement des **terres agricoles** devenues rares dans la région ajaccienne ainsi que la **zone humide** qui se situe en zone rouge du PPRI. Des mesures de compensation seront envisageables (bassins de rétention et de dépollution) mais il serait **préférable d'éviter ou de réduire** l'impact de ces espaces naturels sensibles.

Par ailleurs, l'élargissement de la chaussée nécessitera d'**arracher les arbres** et de **détruire le couvert végétal** en bordure de route.

## 6) Formalisme de la procédure

Cette consultation semble ne pas vouloir recueillir l'avis de la population : tout d'abord, les sites internet des administrations concernées par cette consultation (mairies d'Ajaccio et de Sarrola) ne font pas état de cette consultation.

Lorsqu'on appelle ou se rend dans ces administrations, le personnel d'accueil est bienveillant mais ne semble **pas du tout informé**. L'accès au service « enquête publique » de la mairie d'Ajaccio a d'ailleurs relevé du parcours du combattant pour de nombreuses personnes souhaitant donner leur avis.

Pour terminer, le **document** proposé pour présenter le projet apparaît **très léger au regard des enjeux et des investissements (40 M€)**.

## 7) Conclusions

Nous nous interrogeons sur la **pertinence du doublement de la route** et, compte-tenu du coût des travaux, réclame a minima des études détaillées intégrant une **modélisation de trafic à l'échelle de l'agglomération ajaccienne**.

Il serait temps d'**arrêter de concevoir des projets "tout-voiture"** qui dégradent les conditions de circulation pour les modes de déplacements plus vertueux et plus populaires. Ce projet ne va pas dans le sens de la transition énergétique et contribuera à moyen terme à l'accroissement des embouteillages. Nous demandons à ce que les collectivités dont la CTC **changent de paradigme dans leur réalisation d'aménagements routiers pour donner la priorité aux usagers les plus vulnérables** :

1. Piétons : usagers de la route les plus fragiles, ils concernent tout le monde ;
2. Vélos : piétons "augmentés", ils sont plus rapides et tout autant vulnérables ;
3. Transports en commun : d'intérêt public ;
4. Véhicules particuliers.

En particulier, nous trouvons **honteux qu'autant d'argent soit investi** pour un projet qui va **concurrencer le train** du périurbain ajaccien alors même que le matériel roulant de type tram-train n'est pas financé et que l'amélioration de la desserte ferrée tarde à se réaliser.

Pour terminer, nous demandons à la Collectivité Territoriale de Corse de mettre en œuvre le PADDUC dont elle s'est dotée en créant une **passerelle au-dessus de la RT** et en **aménageant les chemins existants** en une véritable voie verte pour relier Ajaccio à Porticcio. Pour information, une passerelle de cette envergure réduirait vraiment les problèmes de congestion et **coûterait seulement 1 million d'euros soit 40 fois moins** que le projet de doublement de la route !