



Mission régionale d'autorité environnementale
CORSE

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale de Corse
sur le projet de création d'une route dite
« Pénétrante Est d'Ajaccio » et mise en
compatibilité des documents d'urbanisme des
communes d'AJACCIO et de SARROLA -
CARCOPINO (Corse-du-Sud)**

n°MRAe 2019-PC7

L'avis de l'autorité environnementale porte d'une part, sur la qualité de l'étude d'impact, et d'autre part, sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Cet avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente. Il vise à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux. Cet avis est joint au dossier d'enquête publique.

Localisation du projet : Communes d'Ajaccio et de Sarrola-Carcopino
Demandeur : Collectivité Territoriale de Corse (nouvellement Collectivité de Corse)
Procédure principale : Autorisation environnementale
Autorité décisionnelle : Préfète de Corse-du-Sud
Date de saisine de l'Autorité environnementale : 09 avril 2019
Date de consultation de l'Agence régionale de Santé : 11 avril 2019
Date de consultation de la préfète de département : 11 avril 2019

I. Portée et cadre réglementaire de l'avis

La demande d'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) sollicitée par le maître d'ouvrage porte à la fois sur le projet de « Pénétrante Est d'Ajaccio »¹ et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Ajaccio et de Sarrola-Carcopino selon les dispositions prévues par la procédure commune définie à l'article R. 122-27 du code de l'environnement. L'Ae compétente est la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe Corse).

Concernant le projet, celui-ci fait l'objet d'une étude d'impact présentée à l'appui d'une demande d'autorisation environnementale comprenant une autorisation au titre de la loi sur l'eau, une autorisation de défrichement et une dérogation à l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées, ainsi qu'une analyse des incidences au titre de Natura 2000. Il relevait de la procédure d'examen au cas par cas de l'Autorité Environnementale au titre des rubriques suivantes :

- 6. a relative à la construction de routes classées dans le domaine public routier
- 47. a Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier

Le maître d'ouvrage a toutefois pris la décision de réaliser une étude d'impact sans procéder à la demande d'examen *sus* mentionnée.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Ajaccio et de Sarrola-Carcopino par déclaration d'utilité publique, fait l'objet de deux documents spécifiques (pièces G et H du dossier de déclaration d'utilité publique). La pièce H est intitulée « mise en compatibilité de la carte communale de Sarrola-Carcopino ». La MRAe relève que cette procédure relative à une carte communale n'est pas juridiquement prévue par le code de l'urbanisme mais ne relève pas de problème majeur sur ce secteur dans la mesure où le tracé projeté de la Pénétrante Est d'Ajaccio est intégralement inclus en secteur constructible de la carte communale de Sarrola-Carcopino actuellement en vigueur.

La MRAe recommande de retirer la pièce H « mise en compatibilité de la carte communale de Sarrola-Carcopino » du dossier de déclaration d'utilité publique.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme d'Ajaccio (approuvé le 21 mai 2013) par déclaration d'utilité publique (pièce G) est prévue afin :

- de modifier le règlement des zones du PLU d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013 attenantes au projet de Pénétrante Est d'Ajaccio afin d'interdire les accès directs sur ce barreau de liaison (accès uniquement au niveau des giratoires) ;
- de modifier les emplacements réservés du PLU d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013 car

¹Désignée dans l'avis par le terme de « Pénétrante ».

ceux-ci présentent une emprise inférieure à l'emprise réelle des futurs aménagements ;

- de déclasser des espaces boisés classés du PLU d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013 afin de prendre en compte l'élargissement des emplacements réservés et permettre le défrichement des boisements dans le cadre du projet de Pénétrante Est d'Ajaccio ;
- d'intégrer les dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme en rendant les terrains inconstructibles sur une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la future voie qui sera classée « route à grande circulation ».

L'ensemble de ces modifications apportées au PLU d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013 emporte les mêmes effets qu'une révision du PLU d'Ajaccio (notamment le déclassement d'espaces boisés classés) et de ce fait, la mise en compatibilité du PLU d'Ajaccio par déclaration d'utilité publique est soumise à évaluation environnementale au titre des articles R104-9 et R104-10 du code de l'urbanisme (révision d'un plan local d'urbanisme d'une commune dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et commune soumise aux dispositions de la loi littoral).

Ainsi, le présent avis de la MRAe Corse porte à la fois sur l'étude d'impact du projet de Pénétrante Est et sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, par déclaration d'utilité publique, du PLU d'Ajaccio en vigueur.

Conformément aux articles L. 122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

II. Le projet et son contexte

II.1. Contexte et périmètre du projet

Le projet de nouvelle infrastructure linéaire de transport porté par la Collectivité De Corse se situe pour partie sur le territoire de la commune de Sarrola-Carcopino, et plus majoritairement sur celui de la commune d'Ajaccio, les deux communes appartenant au même bassin de vie (Ajaccio).

La ville d'Ajaccio, siège de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), est la commune la plus peuplée de Corse avec une population permanente de 68 462 habitants en 2015 (+ 2 920 habitants/ 2010). La dynamique d'urbanisation est très marquée dans les secteurs dits « d'entrée de ville » à l'Est (Timizzolu, Bodiccione, Stiletto, Mezzavia) qui ont à faire face à d'importantes difficultés liées à la congestion routière et un aménagement inachevé des espaces publics². Le développement important de ces secteurs est renforcé par celui des zones d'activités économiques et d'habitats sur la commune limitrophe de Sarrola-Carcopino (secteurs Pernicaggio, Baléone, Caldaniccia) qui comptait quant à elle 2 588 habitants en 2015 (+540 habitants/ 2010).

L'objectif du projet est la création d'un nouvel axe de déplacement entre le secteur Nord-Est (Caldaniccia) sur la commune de Sarrola-Carcopino, et l'entrée de la rocade d'Ajaccio (secteur de Bodiccione). Il comporte l'élargissement d'une voie existante (RD 31) ainsi que la création d'une nouvelle bretelle en milieu naturel. Le maître d'ouvrage justifie la nécessité de créer une alternative à la voie d'entrée de ville nord-est existante (Route Territoriale 22 – RT 22) du fait de sa forte congestion aux heures de pointes. Par ailleurs, la nouvelle portion de voie créera un nouvel accès vers un secteur accueillant deux projets publics de grande ampleur, un hôpital (330 lits) et un collège (800 élèves).

Ce projet est également présenté comme une composante d'un projet d'ensemble dit Rocade-Nord d'Ajaccio (de Caldaniccia au Loretto), inscrit au Schéma Directeur de Voirie de

². Avis MRAe 2019AC1 du 21 février 2019 sur la révision générale du PLU d'Ajaccio

la ville d'Ajaccio³. En sus du projet de pénétrante Nord-Est, il comprend la requalification des boulevards Abbé Recco, Sebastianu Costa et Louis Campi (section centrale de la rocade) ainsi que la construction d'un nouveau tronçon de voie entre le rond-point d'Alata et le Loretto⁴.

L'étude indique que le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC)⁵, identifie un Secteur d'Enjeu Régional (SER) sur le secteur d'Ajaccio Rocade, du fait notamment d'une dynamique urbaine complexe avec consommation rapide de foncier, intervenant principalement sur initiative privée, sans projet d'aménagement d'ensemble et pour une évolution qui va spontanément vers les usages résidentiels et commerciaux (grande distribution), en contradiction avec les objectifs fondamentaux du PADDUC⁶.

La MRAe rappelle qu'en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

La MRAe précise que le périmètre du projet retenu doit être justifié notamment au regard des liens fonctionnels et des interférences pouvant exister entre les différents aménagements, dans la mesure où ils sont susceptibles d'influer sur l'évaluation environnementale.

Elle recommande :

- *d'analyser les interrelations entre le projet d'ensemble Rocade – Nord et le projet de Pénétrante, pour mieux définir et justifier le périmètre de ce dernier ;*
- *de compléter le dossier par une présentation d'un calendrier global.*

II.2. Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet de pénétrante Nord-Est intègre d'est en ouest (*figure 1*) :

³. Source étude d'impact, le schéma directeur de la voirie de la ville d'Ajaccio n'a pu être consulté (non joint)

⁴. La mairie d'Ajaccio porte également un projet de nouveau barreau routier entre la pénétrante Nord-Est et la RT 22, desservant l'entrée sud d'Ajaccio (front de mer) qui a fait l'objet d'une décision de soumission à étude d'impact en date du 20 juillet 2018, suite à examen au cas par cas.

⁵. Approuvé par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015

⁶. PADDUC Livret III Schéma d'Aménagement Territorial page 21



Figure 1 : Composantes du projet de pénétrante Nord-Est

- sur la commune de Sarrola-Carcopino, la création d'une voie nouvelle (2x1 voie) au départ du carrefour giratoire de Caldaniccia (RT 20),
- sur la commune d'Ajaccio, le franchissement du ruisseau du Cavallu Mortu, par un ouvrage de type pont bipoutre d'environ 120 m de long,
- la création d'un carrefour giratoire pour maintenir l'accès au lotissement confina II,
- la création d'un carrefour giratoire et d'un nouveau barreau (2x1 voie) reliant la route de Mezzavia (RT 22) à la RD 31 via la route du Stiletto,
- la dénivellation du rond-point du Stiletto desservant la déchetterie, la salle de spectacles Palatinu, le domaine viticole Peraldi, le futur hôpital et le futur collège, par passage de la nouvelle voie en sous-sol du rond-point (trémie),
- l'élargissement (2x2 voies et création d'une contre-allée) de RD 31, du rond-point du Stiletto au rond-point de Bodiccione, point de départ de la rocade d'Ajaccio,
- la dénivellation du rond-point de Bodiccione par l'édification d'une passerelle routière en surplomb du rond-point existant.

Le nouvel axe sera aménagé de manière à créer des cheminements dédiés aux piétons et aux cycles. Il présente un linéaire global de 4,9 km, dont 3,8 km environ de voie nouvelle (tracé rose figure 1), pour une surface totale d'emprise (chaussée, talus et équipements) de 22,5 ha.

II.3. Procédures relatives au projet

Le projet fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité du PLU d'Ajaccio. Les modifications les plus directes concernent l'inscription d'emplacements réservés (emprises du projet) et le déclassement d'Espaces Boisés Classés. Au vu de sa nature et de ses dimensions, les éléments du PLU d'Ajaccio susceptibles d'être impactés par ces modifications doivent être pris en compte dans la présente étude d'impact. Enfin, l'étude relève la nécessité d'intégrer plusieurs composantes du projet au document d'urbanisme d'autres communes. C'est le cas notamment :

- de la carte communale de Sarrola-Carcopino pour permettre l'application du droit des sols dans l'emprise du projet,

- des documents d'urbanisme d'Afa et d'Appietto pour garantir la bonne mise en œuvre et la pérennité des mesures compensatoires prévues sur ces deux communes, au lieu-dit Figarella (surface de terrain de 83 ha). Plusieurs parcelles de cette mesure sont également situées sur la commune d'Alata (à intégrer à l'étude).

La MRAe recommande de préciser quels outils, documents et projets des communes concernées devront évoluer, selon quelles procédures, et selon quel calendrier.

III. Le contexte environnemental et ses principaux enjeux

La forte dynamique d'urbanisation constatée dans le secteur du projet induit de forts enjeux de mobilité et de santé publique, liés notamment à la qualité de l'air et aux nuisances sonores. Ce développement péri-urbain induit des incidences considérables sur les milieux naturels et les paysages. L'étude rappelle que ce processus d'urbanisation entraîne la disparition d'écosystèmes et d'espèces, mais aussi la fragmentation des habitats naturels, ainsi que le risque de génération de pollutions et d'invasions biologiques. Les espaces naturels qui seront défrichés pour l'emprise du nouveau tronçon représentent 19,3 ha et concernent pour partie des boisements rivulaires jouant notamment un rôle épurateur.

Le Mont Sant'Angelo assure également des fonctionnalités écologiques importantes à l'échelle du Pays ajaccien en tant que milieu naturel, à l'interface entre le Nord de la communauté d'agglomération du Pays ajaccien et la vallée de la Gravona. Ainsi que la MRAe a déjà pu le soulever⁷, l'ensemble des aménagements projetés dans ce secteur mettent en péril la pérennité de son rôle écologique.

De fait, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- les émissions des gaz à effet de serre, la qualité de l'air et ses effets sur la santé humaine, liées à la mobilité,
- la préservation des milieux et des continuités écologiques terrestres et aquatiques, portant notamment sur le Mont Sant-Angelo et le ruisseau Cavallu Mortu,
- la prise en compte des risques d'inondation,
- la préservation des paysages et du cadre de vie.

IV. Qualité du dossier dans son ensemble

IV.1. Complétude de l'étude d'impact

Sur la forme, le contenu de l'étude d'impact aborde tous les points prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, à l'exception de la « description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et la présentation des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences » spécifiquement attendue pour les projets d'infrastructure de transport.

La MRAe recommande de compléter le dossier avec les données et analyses attendues spécifiquement pour les infrastructures de transport.

IV.2 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013

Complétude

Certains éléments permettant d'apprécier les impacts des modifications apportées au PLU d'Ajaccio (procédure commune) font défaut. Il s'agit notamment de :

- l'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du PLU ;

⁷. Avis MRAe 2019AC1 du 21 février 2019 sur la révision générale du PLU d'Ajaccio

- les modifications apportées aux critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du PLU sur l'environnement.

Sur le fond, plusieurs analyses paraissent par ailleurs trop succinctes pour répondre aux objectifs de l'évaluation environnementale, à l'exemple de l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ou encore de l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter. Les points qu'il paraît nécessaire d'approfondir sont précisés dans la suite du présent avis.

La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des impacts du projet sur le PLU d'Ajaccio et de revoir en tant que de besoin les indicateurs du PLU.

Articulation du projet de Pénétrante Est d'Ajaccio et des évolutions du PLU d'Ajaccio

La MRAe a rendu un avis sur le projet de révision générale du PLU d'Ajaccio en date du 21 février 2019. Il est à signaler que la commune d'Ajaccio organise une enquête publique sur son projet de révision générale du PLU du 15 juillet 2019 au 30 août 2019. Cette révision générale du PLU d'Ajaccio, une fois approuvée, remplacera le PLU d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013 qui fait l'objet de la présente mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique. Aussi, en l'absence d'informations dans le dossier faisant l'objet du présent avis, la MRAe s'interroge sur la compatibilité de la révision générale du PLU d'Ajaccio qui est en cours avec le projet de Pénétrante Est, notamment sur l'intégration des dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme qui rendent les terrains inconstructibles sur une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la future voie qui sera classée « route à grande circulation ».

En effet, le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013 prévoit l'instauration d'une zone *non aedificandi* aux abords de la nouvelle voie (75 m de part et d'autre) et la mesure de compensation SC7 en faveur de la biodiversité, conduira à limiter l'urbanisation prévue au droit du Mont Sant'Angelo. Or, une partie des parcelles visées par la compensation est classée au sein du projet de révision générale du PLU d'Ajaccio, en zone à urbaniser à moyen terme destinée à accueillir de nouveaux logements (2AUE au nord et dans une échéance à moyen terme 2AUC au sud).

L'étude indique de son côté que ces parcelles feront l'objet d'un déclassement en catégorie N (espace naturel) ce dernier n'ayant toutefois pas été retranscrit dans la révision générale du PLU d'Ajaccio.

Au-delà de ces mesures, l'étude renvoie vers des choix politiques futurs qui seront faits par la commune d'Ajaccio et de la CAPA pour préserver les terrains naturels situés au sud du projet de l'urbanisation croissante, en évoquant la nécessité de mettre en œuvre une « politique publique volontariste forte ». Les principes d'une telle politique seront à étudier dans le cadre de la modification du PLU d'Ajaccio dont l'évaluation environnementale est réalisée au travers du présent dossier.

La MRAe recommande :

- ***de compléter le dossier en présentant de quelle manière la révision générale du PLU d'Ajaccio en cours sera rendue compatible avec le projet de la Pénétrante Est d'Ajaccio ;***
- ***de préciser les modalités de déclassement prévu des zones 2AUE et 2AUC ainsi que l'échéance de leur mise en œuvre ;***
- ***de définir les mesures à prendre dans le cadre du PLU d'Ajaccio pour garantir, à long terme, la fonctionnalité de l'aménagement prévu.***

Compatibilité avec les documents de planification urbaine

Le PADDUC identifie le projet de Pénétrante comme faisant partie d'un Secteur d'Enjeu Régional (SER) qui s'étend de la route l'Alata à l'ouest à la gare de Mezzana, à l'est. L'étude conclut à la compatibilité du projet de voie nouvelle avec le SER du fait de son

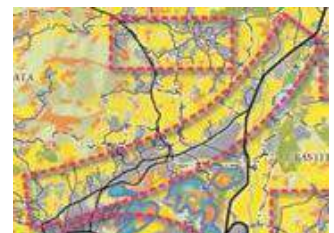


Figure 2 : SER du PADDUC

L'étude rappelle que le projet est inscrit au Schéma Directeur des Routes Territoriales Corse, ainsi qu'au Plan de Déplacement Urbain du territoire de la CAPA, qui reflète l'ensemble des projets impactant les questions de déplacement sur le territoire⁸.

— d'analyser le rôle du projet dans le cadre du projet d'ensemble attendu au sein du secteur d'Enjeu Régional du PADDUC dans lequel il s'inscrit ;

Milieu humain et urbanisation



Dans le contexte d'urbanisation déjà décrit (partie II.1), la vocation principale affectée à la nouvelle portion de voie est le transit. Les accès au nouveau tronçon se feront depuis les carrefours giratoires existants du Stiletto, de Caldaniccia et celui, à créer, de la Confina II. De ce fait, l'étude considère que le projet n'aura aucun impact direct sur le développement de l'urbanisation. Cette conclusion est toutefois nuancée par les retours d'expérience mentionnés dans l'étude, qui, à l'instar du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PADDUC, rappelle l'effet moteur de la création de nouvelles infrastructures et l'amélioration du réseau routier sur l'extension de l'urbanisation⁹. Les enjeux de « coordination des politiques d'urbanisme et de transport » relevés par le SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport)¹⁰ méritent donc d'être développés dans le cadre d'un tel projet d'infrastructure. Ainsi, l'analyse menée dans le document présenté ne permet pas d'estimer les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation attendu par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

9. PADD livret 2 p181 sous objectif – désengorgement des deux grandes agglomérations : « *l'amélioration du réseau routier autour des villes a été en France un moteur fondamental de l'étalement et de l'éparpillement urbain depuis les années 1960* » « *En raccourcissant les temps de parcours, les voiries à grand gabarit sont une incitation à l'éloignement entre lieux de résidence et emplois* »

AVIS N° 2019-PC7 adopté lors de la séance du 1er juillet 2019 par

8/20

La MRAe recommande d'une part de reconsidérer le rôle du projet sur le développement de l'urbanisation, et d'autre part, d'évaluer l'effet de l'urbanisation sur le projet en établissant au mieux les liens entre les choix relatifs à l'urbanisme et les transports.

Continuités écologiques, fonctionnalités des habitats et fragmentation des milieux

Les corridors écologiques jouent un rôle majeur pour le fonctionnement des écosystèmes qu'il importe de bien prendre en compte afin de s'assurer de la cohérence du tracé choisi avec les corridors recensés¹¹. Pourtant, si l'étude décrit de façon exhaustive les habitats (cf. supra), l'état de leur fonctionnalité, essentiel pour appréhender les effets fragmentant du projet, est peu développé. Par ailleurs, l'identification de la TVB du PLU d'Ajaccio en vigueur n'est pas présentée, de même que les modifications à y apporter du fait des impacts du projet sur cette dernière. En effet, la nouvelle voie prend place au droit d'un corridor écologique défini par la TVB¹² comme étant à restaurer.

Le projet conduit également à déclasser 8 ha d'EBC dont les fonctions et fonctionnalités, avant et après déclassement, ne sont pas suffisamment développées.

Dans le cadre de la modification du PLU d'Ajaccio, la MRAe recommande de compléter l'étude, par la description de la TVB et des impacts du projet sur cette dernière, ainsi que par l'analyse des effets des déclassements d'EBC (préservation du paysage, maintien de la biodiversité, etc.)

Qualité de l'air

La MRAe rappelle que la démarche « éviter, réduire, compenser » permet d'évaluer le bilan environnemental d'un projet, dans la balance de son utilité publique, et que la compensation s'applique également aux autres impacts environnementaux que ceux concernant les milieux naturels. De plus, il importe que les documents d'urbanisme intègrent les résultats des études de risque sanitaire, et prévoient des mesures pour organiser les déplacements, notamment les modes actifs et collectifs, de façon à éviter l'accroissement du trafic routier induit en zone urbaine. Comme déjà relevé par la MRAe dans le cadre du projet de révision générale du PLU d'Ajaccio, les mesures en faveur des transports collectifs et des déplacements actifs sont développées de façon trop succincte. Il appartient à la présente étude, réalisée dans le cadre de la procédure commune, de définir les mesures de compensation susceptibles d'être portées par le PLU d'Ajaccio.

La MRAe considère que l'importance du risque sanitaire lié à la circulation automobile justifie qu'une démarche « éviter, réduire et le cas échéant compenser » soit mise en œuvre pour la qualité de l'air.

IV.3 Identifications des enjeux environnementaux et des impacts du projet de Pénétrante

IV.3.1. Mobilité, trafic et urbanisation

Mobilité et trafics induits

L'évaluation du trafic constitue un enjeu majeur de l'étude d'impact des projets d'infrastructure de transport. Elle doit servir de base d'une part, à la justification du projet, et d'autre part, à une partie des études menées (bruit, qualité de l'air, santé notamment) pour mesurer ses effets sur l'environnement¹³. La CAPA avait précisé, dans sa réponse du 13/11/18 à l'avis MRAe¹⁴, que le Plan de Déplacement Urbain (PDU) ne pouvait comporter, pour des raisons budgétaires, l'ensemble des études spécifiques liées au plan d'actions, dont les modèles de trafic ponctuels et généraux.

¹¹. Note de l'Autorité environnementale du CGEDD sur les projets d'infrastructures de transport routière (2019-N-06)

¹². TVB élaborée à l'occasion de la révision générale du PLU d'Ajaccio (cf Avis MRAe 2019AC1 du 21 février 2019)

¹³. Note de l'Autorité environnementale du CGEDD sur les projets d'infrastructures de transport routière (2019-N-06)

¹⁴. Cf. avis MRAe ADC6 sur la révision du PDU de la CAPA

Néanmoins, des études sont mentionnées dans le cadre du présent projet, mais elles ne sont ni présentées, ni analysées. Les seules données chiffrées reportées dans l'étude sont des données de comptage routier et le « trafic de référence » de la nouvelle route qui est défini à 12 000 véhicules / jour à l'horizon de sa mise en service.

Le dossier ne permet pas de juger de la pertinence des données de trafic utilisées.

De plus, l'étude indique que les programmes urbains en cours de développement et l'ouverture du futur hôpital et du collège de Stiletto vont accentuer les difficultés de circulation. Ces appréciations qualitatives méritent toutefois d'être confortées par des données quantitatives incluant tous les modes de transport. Or, les réseaux de transport en commun y sont abordés de façon succincte.

Enfin le projet entend favoriser l'usage des modes doux et améliorer la sécurité des usagers (réalisation sur l'ensemble du tracé de bandes cyclables et cheminements piétons sécurisés). Toutefois, se pose la question de la praticabilité et de l'attractivité de la nouvelle voie, du fait de sa configuration (~ 25 mètres de déblais) et de l'absence d'éclairage prévu (en dehors des carrefours giratoires).



Figure 4 : Réseau TCA CAPA (source : étude d'impact)

Concernant la phase travaux, le trafic induit par le transfert des matériaux entre le chantier de la Pénetrante Est et le chantier de la RT20, est évalué à 30 rotations journalières en moyenne réparties sur les 5 ans de chantier. Ce trafic induit est jugé très faible en comparaison du trafic routier actuel (supérieur à 10 000 véhicules/jour).

La MRAe recommande de porter à la connaissance du public les études de trafic mentionnées dans le dossier et de les compléter par des analyses de flux, d'études des trajets, des modes de déplacement...

IV.3.2. Milieu physique

Nature des sols et topographie

La zone du projet présente un relief accidenté, marqué au nord par la vallée du Cavallu Mortu. Le tracé de la voie contraint à modifier fortement la topographie au droit du projet pour respecter la pente maximale de 10 % prévue par la réglementation pour les nouvelles voies.

Les matériaux excédentaires issus des mouvements de terre sont présentés comme étant de bonnes compositions, et doivent permettre de constituer, par anticipation, le remblai nécessaire au projet d'élargissement de la RT20. Toutefois ces travaux, prévus à l'amont de la station d'épuration de Campo Dell'Oro et du centre équestre d'Ajaccio, portent sur une zone soumise au risque "inondation" (aléa très fort) de la Gravona,

De fait, malgré la réalisation des travaux « en flux tendu » et le stockage envisagé dans l'emprise des travaux, les besoins en zones de stockage (pour moitié au niveau du carrefour giratoire de Stiletto et à proximité du Cavallu Mortu) sont insuffisants au regard des volumes de déchets envisagés et des besoins en matériaux précisés dans l'étude¹⁵, les surfaces nécessaires au stationnement des engins de chantiers, cabines de sanitaires, etc., n'étant pas précisées. Or, les installations de chantier et sites de dépôts de matériaux, temporaires ou permanents sont susceptibles d'engendrer des impacts significatifs, notamment dans le cas où ils sont situés sur des milieux naturels sensibles.

¹⁵. Les déchets produits et les besoins en matériaux sont estimés comme suit (valeurs arrondies) : Décapage de terre végétale : 57 000 m³/ Déblais : 324 000 m³/ Remblais : 273 000 m³/ Besoin en enrobé : 35 000 T – béton : 2 000 m³ – blocs rocheux : 15 000 m³ – clôture : 10 000 ml – Buses béton : 5 000 ml/ Déchets verts : 4 600 m³ (EI page 99)

Ainsi, la MRAe recommande de :

- réévaluer les surfaces nécessaires à la réalisation des travaux (stockage des déchets, des matériaux, des engins de chantiers, etc.) compte-tenu de l'ordonnancement des opérations envisagées ;***
- de compléter l'étude d'impact avec d'une part, des propositions de lieux de stockage transitoire et d'autre part, des scénarios alternatifs à la réutilisation des matériaux excédentaires.***

Climat et risques naturels

La région Corse est soumise à des précipitations conséquentes à l'automne, qui donnent régulièrement lieu à des inondations. Par ailleurs, la commune d'Ajaccio a été définie comme Territoire à Risque Important (TRI) dans le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) 2016–2021 du bassin de Corse. Le fuseau de la nouvelle voie est concerné par trois zones inondables distinctes :



Figure 5 : secteurs soumis à un aléa inondation

- à son extrémité ouest, les terrains accueillant le carrefour giratoire de Bodiccione sont classés en zone d'aléa fort,
- sur le linéaire longeant le Cavallu Mortu, l'emprise réservée recoupe les zones inondables du ruisseau,
- l'extrémité Est du fuseau présente un risque inondation très élevé par remonté de nappe.

L'étude hydraulique réalisée a défini le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales nécessaire à la prise en compte des aléas recensés dans les différents documents relatifs aux risques naturels concernant le projet. L'enjeu inondation est ainsi évalué comme fort dans l'étude.

La MRAe recommande de mieux prendre en compte l'ensemble des risques naturels liés à la survenue d'un événement extrême durant la phase chantier, et de prévoir les mesures à prendre pour y faire face dans un souci de protection de l'environnement.

Morphologie du cours d'eau et qualité des eaux superficielles et souterraines

➤ Nappes d'eaux souterraines

La zone du projet est concernée par les masses d'eau souterraine FREG619 « Socle granitique du nord-ouest de la Corse » et FREG402 « Alluvions des fleuves côtiers du nord-ouest de la Corse » du SDAGE en cours¹⁶. Ces deux masses d'eau ont été identifiées en bon état chimique et quantitatif sans identification de risque de dégradation par le projet.

L'ouvrage de franchissement du Cavallu Mortu est quant à lui considéré comme impactant, du fait des fondations profondes qui seront réalisées au droit de sa nappe d'accompagnement. Les modes d'alimentation possibles de cette nappe méritent d'être précisés et les effets des aménagements (collecte des écoulements naturels notamment) sur celle-ci évalués. Par ailleurs, lors des travaux, ces venues d'eau seront pompées et rejetées dans le milieu naturel. L'étude considère que les modifications demeureront très localisées et que l'impact peut être globalement considéré comme faible. Sur le tronçon hors vallon du Cavallu Mortu, les zones de déblai sont susceptibles de couper des axes de cheminement d'eaux souterraines, induisant un risque de pollution superficielle. Les écoulements seront récupérés et rejetés dans le réseau pluvial et l'impact est considéré comme faible.

➤ Fonctionnement hydraulique et qualité des eaux du Cavallu Mortu

Le réseau hydrographique de la zone d'étude est marqué par la Gravona et son affluent rive droite, le ruisseau de Cavallu Mortu. L'étude réalisée dans le cadre du projet met en évidence des modifications de l'état hydrobiologique du cours d'eau, de très bon – dans la zone naturelle au nord de la zone d'activité de Baléone – à bon – à l'aval de cette dernière–

Le dossier prévoit que le lit mineur du cours d'eau ne soit pas impacté physiquement par les aménagements.

¹⁶. Et non FREG608 comme mentionné dans l'étude

Toutefois, l'ouvrage de franchissement du Cavallu Mortu nécessite la mise en œuvre de remblais routiers, et le dossier minimise leurs impacts éventuels sur la morphologie du cours d'eau ou la qualité des eaux (par exemple, dégradations, modification des forces érosives en cas de crue, fuites accidentelles d'hydrocarbures dues aux engins, etc.).

La MRAe recommande de mieux rendre compte de la morphologie du cours d'eau au droit du projet et de localiser l'emprise exacte des travaux en précisant les opérations qui y seront réalisées afin de confirmer les niveaux d'impacts évalués sur chacune des parties fonctionnelles du cours d'eau¹⁷.

➤ *Gestion des eaux pluviales et de ruissellement*

Les surplus de ruissellement générés par le projet seront gérés sur la totalité du tracé par un réseau de collecte en prenant en compte les bassins amont interceptés. Les eaux collectées seront dirigées vers 6 bassins de rétention. Equipés de cloison siphonée, ces bassins auront aussi un rôle d'abattement de la pollution (matière en suspension, hydrocarbure, métaux, etc.), et de confinement de cette dernière le cas échéant (vanne martellière). Le projet répond aux objectifs de transparence hydraulique de l'ouvrage, via un dimensionnement des aménagements adapté aux impacts prévisibles du projet. L'aléa inondation global du secteur est également pris en compte par un dimensionnement des bassins de rétention allant au-delà des prescriptions minimales.

IV.3.3. Milieu naturel

Les enjeux relatifs au milieu naturel portent essentiellement sur la portion de nouvelle voie, qui prend place en zone naturelle, dans ou à proximité immédiate de 3 zonages réglementaires d'inventaire ou de protection de l'environnement (figure 6) :

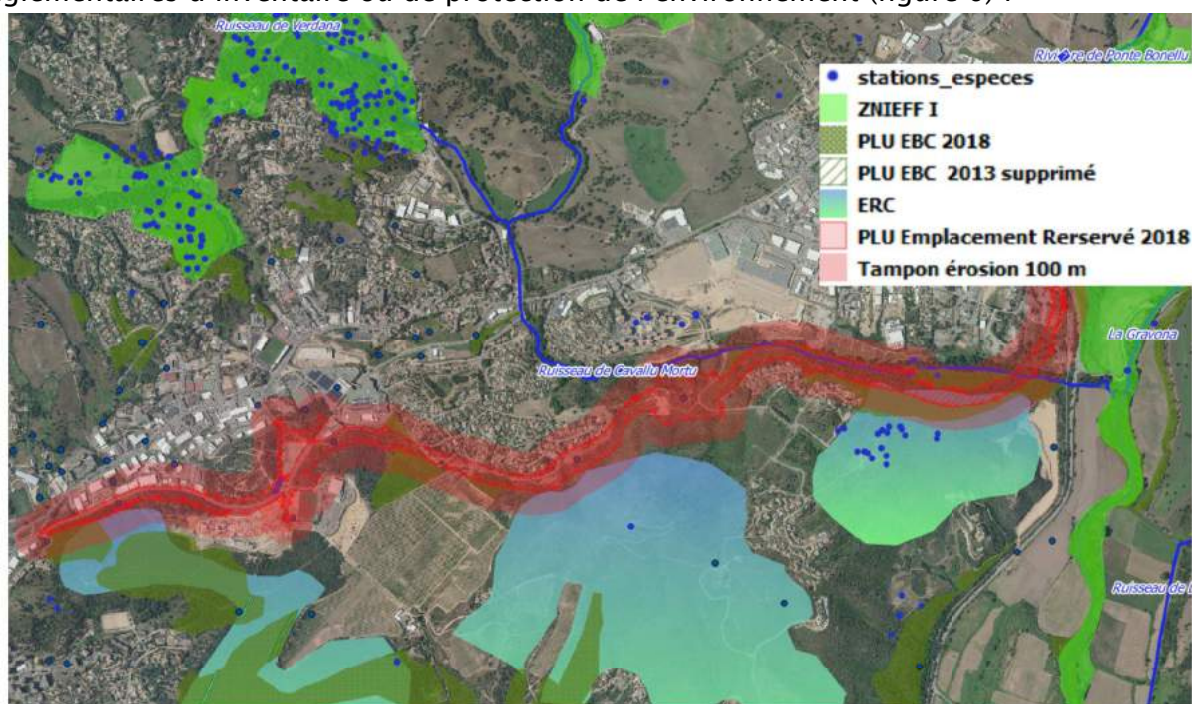


Figure 6 : Contexte environnemental de la zone du projet (source : révision générale du PLU d'Ajaccio, PADDUC et DREAL)

- la ZNIEFF de type 1 (940004130) « *Dunes de Porticcio-zone humide de Prunelli Gravona-Zone humide de Caldaniccia* » couvrant la plaine de la Gravona, alimentée notamment par le Cavallu Mortu et constituant un réseau de zones humides.
- l'Espace Remarquable ou Caractéristique du Littoral (ERC 26) du PADDUC « *Monti Sant'Anghjulu* »
- les Espaces Boisés Classés (EBC)¹⁸ du PLU d'Ajaccio : l'EBC n°5 « Mezzavia », pour l'intérêt

¹⁷. Lit mineur dont lit d'étiage, lit mouillé et berges, incluant ou non la ripisylve, lit majeur et zone inondable

¹⁸. L'article L. 121-27 du code de l'urbanisme prévoit que le PLU des communes littorales classe en espaces boisés [...] les

écologique majeur des boisements et la prise en compte d'éléments végétaux qui contribuent à maintenir une qualité paysagère et l'EBC n°7.

Le projet empiète également sur des espaces identifiés comme présentant des potentialités agricoles (Espaces Stratégiques Agricoles) par le PADDUC.

Habitats naturels

Les habitats naturels remarquables situés dans l'emprise du projet sont constitués de maquis et de pelouses siliceuses¹⁹, et de 8 habitats humides²⁰. Quatre habitats d'intérêt communautaire à enjeu assez fort sont ainsi représentés²¹, l'étude concluant que la majeure partie des habitats identifiés dans l'emprise du projet présente des enjeux modérés à forts.

Flore

Une trentaine de plantes patrimoniales ont été recensées sur le site, dont 8 sont des espèces protégées. Quatre espèces sont considérées comme de niveau d'enjeu fort²². Enfin, des espèces envahissantes ont été identifiées sur le site, les mouvements de terres végétales induisant un risque de dissémination de ces populations.

Faune

En sus de la biodiversité ordinaire, 40 espèces protégées de faune terrestre subiront les impacts du projet, dont les quatre espèces d'amphibiens recensées (Grenouille de berger, Rainette sarde, Discoglosse sarde et Crapaud vert²³). Les zones humides et milieux aquatiques, accueillent également la Cistude d'Europe. La Tortue d'Hermann, qui représente un enjeu très fort en Corse est quant à elle très présente dans les grandes étendues de maquis, en lien avec des zones ouvertes (16ha d'habitat lui étant favorable seraient directement détruits par le projet).

Le tronçon de Confinia à Caldaniccia présente plusieurs arbres remarquables (essentiellement des Chênes lièges) constituant un intérêt particulier pour les chiroptères. Le projet induit des risques de collision au niveau de l'ouvrage de franchissement pour 11 espèces protégées identifiées. La mosaïque de milieux ouverts et fermés offre un habitat pour 21 espèces d'oiseaux nicheurs, qui seront impactés par le projet. Un couple reproducteur de Milan royal est également recensé dans la ripisylve à proximité du giratoire de Caldaniccia. Enfin, l'enjeu piscicole est important et les prospections confirment la présence de l'Anguille d'Europe (46 individus comptabilisés), celle de la truite demeurant potentielle.

L'étude procède d'une classification des enjeux écologiques allant de modérés à très forts, notamment pour ce qui concerne les reptiles, les habitats naturels liés aux milieux humides, la flore, les chiroptères et enfin les amphibiens et l'avifaune. Les enjeux et impacts du projet sur les habitats naturels et les espèces présentes sont bien développés.

Évaluation des incidences Natura 2000

Deux zones Natura 2000 et deux sites proposés à la désignation se situent à proximité de l'aire d'étude : il s'agit des Sites d'Importance Communautaire « Golfe d'Ajaccio » (1,4 km) et « Campo dell'Oro / Ajaccio » (2,3 km), de la Zone de Protection Spéciale « Iles Sanguinaires, Golfe d'Ajaccio » (1,3 km) et de la Zone Spéciale de Conservation « Campo dell'Oro (2A) » (2,1 km). L'étude conclut que le projet aura un impact non significatif et qu'il n'est pas de nature à remettre en question les équilibres fonctionnels du réseau de protection européen

parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune [...], ce classement ayant pour vocation d'empêcher les changements d'affectation ou les modes d'occupation du sol de nature à compromettre sa conservation, la protection ou la création de boisement.

¹⁹. Non visées par la directive Habitats 92/43/CEE mais constituant une trame fonctionnelle pour de nombreuses espèces, ils s'expriment sur de grandes étendues parmi les pentes du Monte Sant'Angelo

²⁰. Au titre de l'Arrêté de juin 2008

²¹. Les forêts de frênes et d'aulnes à ruisselets et des sources (rivulaires) (92A0), les forêts corses de chênes lièges (9330), les yeuseraies des plaines corses (9340), les falaises siliceuses provenço-ibérique (8220)

²². *Medicago soleirolii*, *Fuirena pubescens*, *Serapias neglecta*, *Lamium cyrneum*

²³. Le crapaud vert fait l'objet d'un plan national d'action en faveur de sa préservation

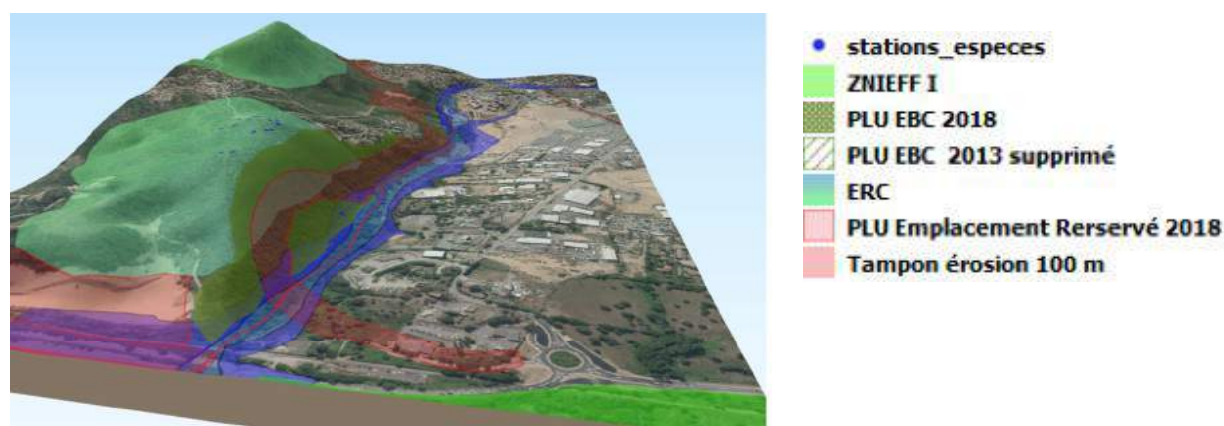
Natura 2000. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la part de la MRAe.

IV.3.4. Enjeux agricoles

L'étude rappelle l'enjeu fort que représente la préservation des terres agricoles, mettant en avant la nécessité de maintenir et/ou rétablir les accès aux parcelles agricoles. Du fait de l'absence d'emprise directe sur des terres actuellement exploitées, aucun impact sur le secteur agricole n'est identifié. Cependant, l'étude n'aborde pas les risques potentiels sur les zones agricoles bordant le projet (surfaces déclarées par des exploitants et une partie du domaine viticole Peraldi, situé pour partie en bordure de la nouvelle voie).

IV.3.5. Patrimoine paysager

Le secteur d'étude appartient à l'ensemble paysager « Plaines et piémonts du golfe d'Ajaccio ». Les enjeux et impacts du projet sont bien développés dans l'étude.



Les modifications des ambiances et les perceptions sont multiples depuis les groupes d'immeubles récents près du Cavallu Mortu, de la zone commerciale de Pernicaggio, le long de la RD 72 et de la zone d'activités de Caldaniccia.

L'élargissement de la RD31 modifiera les ambiances paysagères de par l'importance de la nouvelle emprise de la voie et des terrassements qui seront nécessaires. Les impacts résiduels issus des terrassements restent forts. L'échangeur de Bodiccione en surplomb du giratoire existant, est considéré comme modifiant peu les perceptions du fait qu'elles sont déjà très marquées par l'environnement urbain et routier actuel. Une analyse synthétique des impacts paysagers reprend de façon claire et didactique les impacts attendus sur chacune des 10 séquences définies, évaluant le niveau d'impact "fort" sur 5 séquences et « très fort » sur 1 séquence.

L'étude conclut que les impacts sur le paysage ne seront pas significatifs.

La MRAe recommande d'intégrer dans l'analyse les éléments remarquables du paysage affectés par le projet (déclassements d'Espaces Remarquables et Caractéristiques du PADDUC et Espaces Boisés Classés du PLU d'Ajaccio) et de réévaluer le niveau d'impact paysager du projet en conséquence.

IV.3.6. Bruit

Le classement des voiries bruyantes est en cours de révision dans le secteur d'étude. L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet montre que des nuisances sonores affectent les bâtiments situés à proximité des voies structurantes (RT22, RT10) et les modélisations indiquent que de nouveaux bâtiments seront exposés à ces nuisances, passant d'une ambiance sonore actuelle de type « modérée » à « non modérée ».

La MRAe relève que l'étude acoustique ne prévoit aucune modélisation des nuisances sonores au

droit du carrefour giratoire et de la nouvelle voie qui seront créés à proximité de l'école primaire de Mezzavia.

La MRAe recommande d'une part, d'inclure dans les modélisations acoustiques les aménagements à proximité de l'école primaire de Mezzavia, et d'autre part, que ces modélisations soient assorties d'analyses de sensibilité et du calcul des incertitudes portant sur les données de trafic utilisées.

IV.3.7. Qualité de l'air

Le trafic routier est à l'origine de l'émission de nombreux polluants de l'air. Il constitue l'un des principaux émetteurs de particules et de NOx, en particulier dans les zones urbaines. Le volet Air et Santé du Schéma Régional Climat, Air, Énergie (SRCAE) de Corse, et l'étude de risque sanitaire qui en découle, réalisée selon les référentiels en vigueur, sont bien abordés dans le dossier. L'étude conclut à une limitation de seulement 1 % de l'ensemble des polluants des émissions sur les axes existants tandis que l'IPP (Indice d'Exposition de la Population à la Pollution) augmente de 9 %. De plus, l'étude de risque sanitaire (mesure des effets des polluants non cancérigènes et cancérigènes) montre que la situation actuelle engendre déjà une situation à risque (soit potentiellement un problème de santé chronique pour les populations exposées) et que le projet ne conduit pas à une amélioration de l'existant.

La MRAe relève également que l'étude sanitaire ne prévoit aucune modélisation des pollutions au droit du carrefour giratoire et de la nouvelle voie qui seront créés à proximité de l'école primaire de Mezzavia.

La MRAe recommande d'inclure les aménagements situés à proximité de l'école primaire de Mezzavia dans les modélisations sur la qualité de l'air..

IV.3.8. Analyse des impacts cumulés

La typologie des opérations retenues pour l'analyse des effets cumulés du projet porte sur les infrastructures linéaires et les chantiers urbains. Seuls les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale depuis moins de 12 mois ont été pris en compte, l'étude indiquant qu'une fois les travaux engagés, les opérations sont de fait intégrées dans l'état initial du site. La MRAe considère que cette méthodologie ne permet pas d'évaluer les atteintes cumulées à l'environnement de projets d'ampleur²⁴ ainsi que les mesures adaptées à mettre en œuvre.

Par ailleurs, l'étude indique que des impacts cumulés, portant notamment sur les émissions de gaz à effets de serre, les terres agricoles et le patrimoine naturel, sont à attendre de projets actuellement en cours d'élaboration par la Collectivité de Corse, notamment :

- L'aménagement du barreau routier entre Alata–Loretto (3e section de la Rocade Nord),
- L'aménagement de la RT20 entre le carrefour giratoire RT20/RT40 et Sarrola–Carcopino.

La MRAe rappelle aussi que certaines opérations malgré leur prise en compte au titre des effets cumulés, ne sont pas suffisamment étudiées, et les incidences dues à leurs interactions non suffisamment prises en compte ²⁵. Comme déjà évoqué (II.1. Contexte et périmètre du projet), d'une manière générale, au-delà de la définition du contenu du projet, il convient de réfléchir « à la bonne échelle » d'appréciation des impacts, nombre d'entre eux ne pouvant être appréciés à l'échelle d'un seul des aménagements prévus.

La MRAe recommande d'étudier précisément les effets cumulés et leurs impacts, notamment sur la qualité de l'air et la santé des populations, en tenant compte des

²⁴. Construction de 3 centres commerciaux et de 5 bâtiments annexes, au sud de la RT22 et de la RD72 sur la commune de Sarrola–Carcopino (avis de l'AE du 18 juillet 2012) et la création d'un centre commercial au nord de la RT22 au lieu-dit Mezzavia sur la commune d'Ajaccio (Avis de l'AE du 24 septembre 2012).

²⁵. Guide CGEDD fiche 1 page 21 « *même si, pour des raisons de financement ou de calendrier, le projet doit être réalisé en plusieurs phases et, même s'il relève de plusieurs maîtres d'ouvrage et d'un processus décisionnel complexe (plusieurs autorisations), l'ensemble de ses effets sur l'environnement doit être étudié le plus en amont possible (...)* »

IV.4. Analyse de la recherche de variantes et justification du parti retenu

La MRAe tient à souligner la qualité de l'analyse des variantes de tracé réalisée, qui décrit de façon précise les impacts de chacune d'elles sur l'ensemble des thématiques environnementales à enjeux. Le choix de la variante s'est ainsi fait au regard des aspects techniques, hydrauliques, écologiques, paysagers, acoustiques et de santé publique.

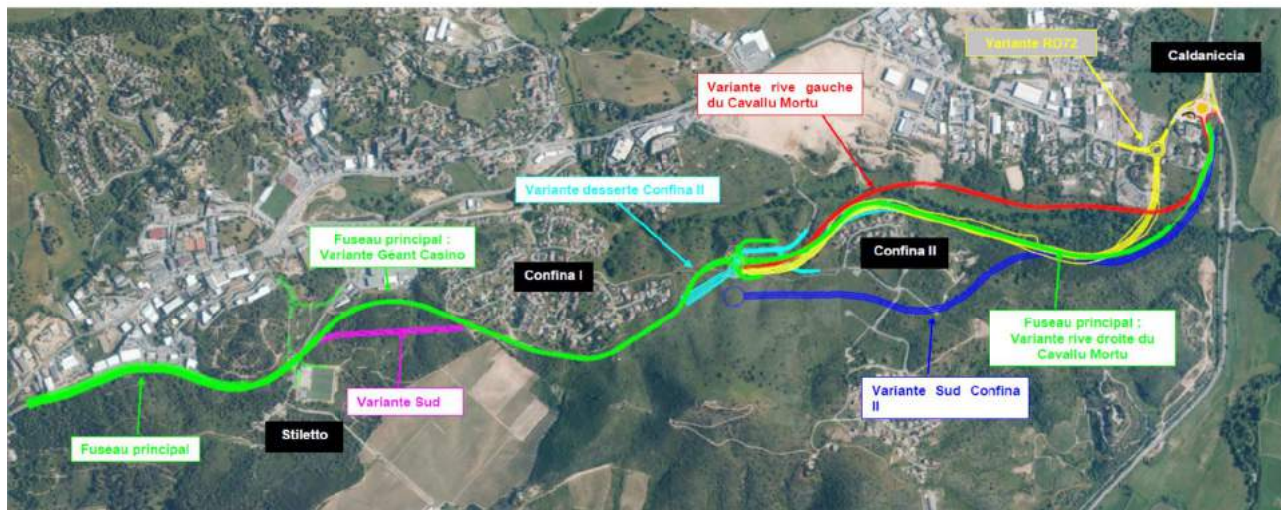


Fig.8 Principales variantes étudiées dans le cadre du projet (source étude d'impact)

Toutefois, l'étude rappelle que le projet de la Rocade Nord d'Ajaccio est un projet « ancien » reposant sur un diagnostic du réseau viaire réalisé entre 2002 et 2007²⁶. Par ailleurs, le Schéma Directeur des Routes Territoriales de Corse²⁷ (SDRTC) portant cette opération, ne présente pas de solution de substitution à ce projet. Il revient donc à l'étude d'impact présentée d'analyser les alternatives à la réalisation du projet, en tenant compte de l'ensemble des modes de déplacement possibles pour satisfaire les besoins de mobilité. Le dossier ne présente pas d'alternatives à la mobilité routière, et ne permet pas de comparaison avec d'autres choix d'aménagement ou modes de déplacement.

IV.5. Justification du projet

La MRAe rappelle que la stratégie nationale bas carbone (2015) vise un arrêt à terme de la consommation des terres agricoles et naturelles, avec une forte réduction à l'horizon 2035. Le plan biodiversité publié en juillet 2018 vient conforter et renforcer cette ambition.

Les objectifs affichés dans l'étude portent sur le désenclavement de plusieurs quartiers, l'amélioration de la circulation en entrée de ville et la desserte des équipements publics. L'extension du réseau routier est présenté comme seule solution viable et économiquement acceptable en réponse aux problèmes de trafic constatés. Il convient de préciser que les problèmes auxquels le projet entend apporter des solutions ne relèvent pas de l'absence d'infrastructures mais bien de la saturation de celles-ci.

IV.6. Pertinence des mesures pour éviter – réduire et compenser les impacts du projet

IV.6.1. Observations générales sur la définition des mesures ERC

La MRAe rappelle que la compensation ne doit être envisagée qu'à l'issue d'un raisonnement solide démontrant que la mise en œuvre de mesures d'évitement et/ou de réduction

²⁶. Étude d'impact volet II, II. Contexte de l'opération p75

²⁷. Par délibération du 23 juin 2011, l'assemblée de Corse a approuvé les modalités d'aménagement présentées dans le rapport (24 pages) qui lui est annexé pour l'ensemble des routes territoriales entre 2011 et 2021.

économiquement raisonnables n'a pas permis de limiter les impacts résiduels à un niveau acceptable²⁸.

L'étude ne prend pas assez en compte l'étape « Évitement » de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser » ou du moins ne justifie pas clairement l'absence de mesures non impactantes ou moins impactantes sur l'environnement pour les principaux enjeux du projet.

Des mesures visant à réduire, voire compenser les impacts du projet ne pouvant être réduits, sont définies tant en phase travaux qu'en phase de l'exploitation de l'ouvrage. Seules les mesures appelant des observations sont développées ci-après. La section présentant le niveau d'impact le plus important est la section Stiletto – Caldaniccia.

IV.6.2. Milieu physique

Morphologie du cours d'eau et qualité des eaux superficielles et souterraines

➤ En phase travaux

Le projet prévoit une réalisation des travaux au droit du Cavallu Mortu préférentiellement en période de basses eaux ; les eaux récupérées de la nappe seront stockées dans une bache de décantation avant rejet dans le milieu.

La MRAe recommande, en vue de mieux appréhender les fluctuations de la nappe souterraine :

— d'une part, de préciser la ou les périodes (en cas de réalisation pluriannuelle), au cours desquelles les travaux au droit du Cavallu Mortu seront effectivement réalisés ;

— d'autre part, d'estimer les volumes d'eau qui seront pompés et le dimensionnement de la bache pour garantir sa capacité à traiter l'ensemble des eaux collectées durant toute la durée des travaux.

➤ En phase d'exploitation

Les études et les choix techniques réalisés (ouvrage de franchissement en dehors du lit mineur, travées surélevées, murs de soutènement, enrochements...) permettent de réduire de façon satisfaisante les impacts du projet sur les risques naturels (limitation des embâcles, réduction de l'emprise au sol des remblais, évitement de la zone inondable,...).

Toutefois, le gain environnemental des actions de compensation envisagées, notamment eu égard à la disposition 3A-01 du SDAGE « Identifier, préserver et restaurer l'espace de bon fonctionnement des milieux aquatiques, humides et littoraux », n'est pas toujours clairement démontré.

La MRAe recommande de mieux démontrer la compatibilité du projet avec le SDAGE.

IV.6.3 Milieux naturels

➤ En phase travaux

Le dossier prévoit des mesures visant à contenir les impacts lors de la phase travaux portant notamment sur la bonne gestion du chantier et la mise en défens des secteurs à enjeux en bordure de chantier (R1, R2, R3, R4, R7, R8). Le dossier prévoit également une adaptation du calendrier de réalisation des travaux en faveur de la biodiversité, les périodes d'exclusion devant toutefois être précisées au regard de chacun des enjeux relevés au stade de l'étude, afin de s'assurer qu'il n'y a pas de contradiction entre elles et que les mesures prévues suffisent.

D'autre part, l'étude doit permettre d'évaluer les impacts potentiels et les mesures d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation, y compris concernant les

²⁸. Note CGEDD infrastructures routières

aires de stockage des matériaux durant la phase chantier, dans le cadre de la préservation des milieux naturels. Si à ce stade, l'étude ne peut être très précise sur des prérogatives qui relèvent des entreprises chargées des travaux, il conviendrait à minima de bien préciser les dispositions qui seront inscrites aux cahiers des charges de ces entreprises pour prendre en compte les enjeux identifiés.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en vue de localiser, sur la base des études écologiques menées, les secteurs précis à exclure et ceux sur lesquels un stockage serait possible, ainsi que de caractériser les installations de chantier.

➤ En phase d'exploitation

La portion de voie nouvelle est imperméable à la faune terrestre en raison de sa largeur et de son profil (déblais importants et remblais) et des clôtures qui l'accompagneront. Des mesures liées à la conception et aux aménagements de l'infrastructure sont ainsi prévues en vue de réduire son impact à long terme. Ainsi, la mesure R5 est présentée comme permettant le rétablissement des principales continuités fonctionnelles terrestres au niveau de la nouvelle infrastructure, l'ouvrage prévu dans le cadre de cette mesure constituant un couloir d'échange entre le Cavallu Mortu et le Mont Sant Angelo sur les 3,8 km de voie nouvelle. En l'absence d'analyse sur les fonctionnalités relevée *supra*, il est nécessaire de mieux justifier le choix d'implantation de cet ouvrage mixte.

La MRAe recommande de mieux démontrer l'efficacité de cette mesure notamment en développant l'analyse des fonctionnalités pour le cortège d'espèces impactées.

Les caractéristiques techniques du pont de franchissement du Cavallu Mortu (R10) et des aménagements spécifiques sont prévus (parements d'occultation, aménagements paysagers et entretien des abords adaptés) en vue de réduire les risques de collision et de favoriser le nichage des chiroptères. L'étude indique également que les hauteurs et largeurs, au niveau des berges sous le pont devront être suffisantes pour permettre le passage de la faune terrestre. Les dimensions nécessaires devront être précisées dans le cadre de l'étude pour permettre leur mise en œuvre.

Des mesures sont également prévues en faveur de la revégétalisation des abords de la future voie par des essences locales (R11) et la limitation de l'expansion des espèces végétales exotiques (R13) par la réutilisation des terres végétales locales. Il conviendra de préciser la mise en œuvre de cette mesure, et ses modalités de suivi.

L'étude indique que la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction proposées ci-dessus ne permet pas de supprimer tous les impacts notables du projet sur différents compartiments écologiques, nécessitant de ce fait la mise en place de mesures compensatoires.

L'étude met bien en exergue le travail important réalisé pour la définition des îlots de compensation, une première analyse macroscopique du territoire ayant permis d'identifier 7 sites de compensation qui ont par la suite été étudiés. Les deux îlots de compensation in fine retenus (Figarella et Sant'Angelo) couvrant une surface cumulée d'environ 120 ha, feront l'objet d'un plan de gestion écologique.

Le dimensionnement des mesures de compensation proposées paraît ainsi en adéquation avec les surfaces impactées et les espèces touchées.

Enfin, une compensation est attendue au titre du défrichement. Le dossier indique que la Collectivité de Corse n'a pas statué sur la réalisation de travaux forestiers ou le versement de l'indemnité. Par conséquent, il n'est pas possible de se prononcer sur les mesures qui seront potentiellement définies.

IV.6.4. Enjeux agricoles

L'étude relève que les sites compensatoires de Figarella et Sant'Angelo définis en faveur de la biodiversité comportent des Espaces Stratégiques Agricoles, des espaces ressources pour le pastoralisme et l'arboriculture traditionnels, ou encore des espaces naturels, sylvicoles et pastoraux.

Les mesures de compensation pour préserver la biodiversité prévues pour partie sur ces espaces agricoles, ne font pas l'objet d'une réflexion sur leurs effets (impacts sur le potentiel productif, compatibilité des activités avec les espèces à préserver...).

IV.6.5. Patrimoine paysager

Des précisions sont attendues sur l'insertion architecturale et paysagère des protections acoustiques et des clôtures.

Le projet prévoit des mesures d'insertion paysagère, notamment au travers de la revégétalisation des talus routiers et la plantation d'espèces locales, pour atténuer, sans le supprimer, l'impact visuel d'une tranchée au sein des espaces boisés. Sont présentées dans le dossier des mesures de compensation de cet impact résiduel ainsi que des mesures d'amélioration du paysage et des aménagements des quartiers concernés.

Toutefois ces mesures méritent d'être mises en perspective avec la recommandation déjà formulée par la MRAe²⁹, lors de la révision générale du PLU d'Ajaccio en février 2019, visant à compléter le diagnostic territorial par une étude paysagère des entrées de ville.

IV.6.6. Mobilité et trafics induits

Au-delà des aménagements rendus obligatoires par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (loi LAURE)³⁰, le projet intègre une voie de bus dédiée et prévoit la création de liaisons piétonnes entre les voies internes du lotissement de la Confinia et le trottoir de la Pénétrante. L'étude précise que la CDC, la CAPA et la commune d'Ajaccio travaillent en collaboration sur une réorganisation et une extension du réseau de transport en commun sur la zone d'étude. Toutefois, compte-tenu du délai de réalisation des travaux de la nouvelle voie (5 ans), qui ne paraît pas compatible avec l'imminence de l'ouverture des deux établissements publics (collège et hôpital), il serait opportun de définir rapidement des moyens d'accès transitoires à ces structures via les transports en commun par les voies existantes.

IV.6.7. Bruit

En l'état, l'étude ne permet pas d'identifier de mesures de réduction des nuisances sonores en faveur de la santé humaine ou de la faune impactée. Comme signalé supra (cf. IV.3.6), il convient de compléter l'étude sur ce point et prévoir, le cas échéant, les mesures de réduction du bruit à mettre en place pour le carrefour giratoire et la nouvelle voie qui seront créés à proximité de l'école primaire de Mezzavia.

V. Conclusion

Le projet de Pénétrante Est d'Ajaccio déposé par la Collectivité De Corse, est assorti d'une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune d'Ajaccio. Il touche également la commune de Sarrola-Carcopino, dotée elle d'une carte communale.

Le Schéma des Routes Territoriales de Corse, le contrat de plan État-Région, le PDU du pays ajaccien ou encore le PLU d'Ajaccio sont présentés comme encadrant la justification de la nouvelle voie. Toutefois, la description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et l'indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences

²⁹. Avis MRAe 2019AC1 du 21 février 2019 sur la révision générale du PLU d'Ajaccio

³⁰. Pistes cyclables notamment

du projet sur l'environnement restent très insuffisantes. Une évaluation environnementale stratégique basée sur des études de mobilité appropriées, devrait aborder les questions de mobilité en réinterrogeant différentes solutions modales à plusieurs échelles, et proposer des choix cohérents avec les objectifs de la transition énergétique et de la transition écologique. Ainsi, le projet ne s'inscrit pas clairement dans les objectifs de la Corse en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et ne tient pas assez compte de la réduction des risques sanitaires environnementaux.

À ce titre, l'étude d'impact précise que le projet de pénétrante Est a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme entre le 29 juin et le 20 juillet 2015. Il n'est toutefois pas fait état des résultats de cette participation et de la façon dont elle a été prise en compte.

Le site d'implantation du projet présente des sensibilités écologiques fortes en termes d'habitats naturels et d'espèces faunistiques et floristiques, bien développées dans l'étude d'impact. Si le projet était retenu en l'état à l'issue des éléments complémentaires à présenter, cette étude permettrait également d'appréhender les enjeux forts que représentent les nuisances sonores et les pollutions liées au trafic.

Pour autant, le défaut de prise en compte de l'étape « Éviter » dans le choix d'opportunité et les analyses relatives à la mobilité ne permettent pas de démontrer que le projet garantira une fluidification du trafic en entrée de ville.

Par ailleurs, la MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des impacts du projet sur le PLU d'Ajaccio de 2013 en vigueur et note que le dossier mérite de présenter la manière dont la révision générale du PLU d'Ajaccio en cours est compatible avec le projet de la Pénétrante Est.

La MRAe note enfin un manque de lisibilité dans le phasage des différentes opérations et procédures. L'articulation des décisions entre les différentes collectivités impliquées gagnerait à être clarifiée.

Fait à Ajaccio, le 1^{er} juillet 2019
Pour la Mission régionale d'autorité environnementale de Corse
la présidente de séance

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'F' followed by a series of loops and a horizontal line at the end.

Fabienne Allag-Dhuisme