



Mission régionale d'autorité environnementale
CORSE

**Avis de la Mission régionale
d'autorité environnementale de Corse
sur le projet immobilier « Les terrasses du Stiletto »
sur le territoire de la commune
d'AJACCIO (Corse-du-Sud)**

n°MRAe 2020-PC2

Le présent avis contient les observations que la MRAe¹ de Corse formule sur projet immobilier « Les terrasses du Stiletto » sur le territoire de la commune d'AJACCIO (Corse-du-Sud). Cet avis, émis collégialement, a été adopté le 20 août 2020, dans le cadre d'une délibération à distance telle que prévue par l'article 15 du règlement intérieur du CGEDD, par les membres de la MRAe suivants : Philippe Guillard, Jean-François Desbouis, Sandrine Arbizzi et en qualité de membres associés, Marie-Livia Leoni et Louis Olivier ;
En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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 : Commune d'Ajaccio

Demandeur : SCCV « Les terrasses du Stiletto »

Procédure principale : Autorisation de défrichement

Autorité décisionnaire : Préfet de la Corse-du-Sud – Direction départementale des territoires et de la mer (2A)

Date de saisine de l'Autorité environnementale : 13 mars 2020²

Date de l'avis de l'Agence régionale de Santé : 11 mai 2020

Le projet, objet du présent avis, est soumis à la réalisation d'une étude d'impact à la suite de la décision n° F09419P037 du 17 juin 2019 portant décision d'examen au « cas par cas » relatif au projet de création du quartier résidentiel « Les terrasses du Stiletto », sur le territoire de la commune d'AJACCIO, en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Cet examen a été réalisé au titre de la rubrique 47°a « Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le dossier d'instruction de la demande, compte-tenu de son importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Pour ce projet, il s'agit de la Mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Conformément au V et VI de l'article L. 122-1 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 du code de l'environnement ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 du même code.

1) Mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

2) Le délai dont dispose la MRAe pour émettre un avis sur l'étude d'impact d'un projet est normalement de deux mois. Toutefois, ce délai a été suspendu dans le cadre des mesures relatives à la lutte contre le COVID19 en vertu des dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période. Ainsi, pour cet avis, l'échéance du délai est reportée au 23 août 2020.

I – PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1) Présentation du projet

Le projet de création du nouveau quartier résidentiel « Les terrasses du Stiletto », porté par la SCCV « Les terrasses du Stiletto », filiale du Groupe ROCCA, prévoit la création de 27 bâtiments en R+4 et en R+5, pour des hauteurs comprises entre 16 et 20 m, correspondant à 929 logements, dont 235 logements sociaux, pour un total de 54 800 m² de surface de plancher sur le territoire de la ville d'Ajaccio, au lieu-dit « Bocca di Stiletto ». À terme, ces logements permettront l'accueil d'un peu plus de 2 000 nouveaux habitants.

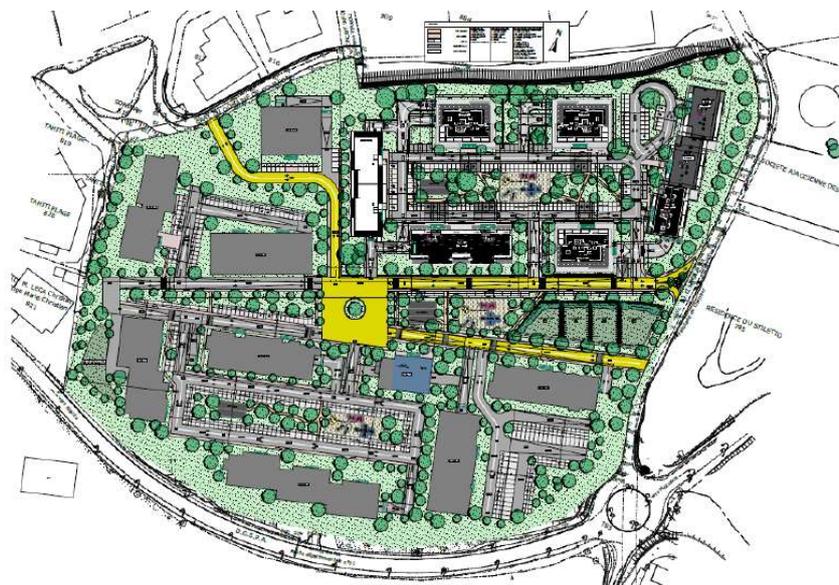


Illustration 1: Plan du futur quartier résidentiel (Source : étude d'impact)

Le quartier sera exclusivement résidentiel ; aucun commerce n'est prévu en pied d'immeuble.

Chaque bâtiment disposera de 1 à 3 niveaux de parking souterrains, auxquels s'ajouteront des stationnements en pied d'immeubles. Des voies de dessertes internes reliées à un axe central permettront l'accès aux futurs bâtiments.

Le terrain d'assiette de l'opération est d'environ 8 ha, mais les aménagements porteront sur environ 7 ha, les 1 ha restant étant inclus dans le périmètre du projet de route dite « Pénétrante Est d'Ajaccio », porté par la Collectivité de Corse, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 1^{er} juillet 2019. L'emprise au sol occupée par les bâtiments sera de 1,4 ha, celle des trottoirs, emplacements de stationnement et voiries de 3 ha. L'espace hors des emprises, soit environ 2,6 ha, sera aménagé en espaces verts, en places publiques ou aires de jeu et comprendra les aménagements de gestion des eaux de ruissellement (bassins de rétention et noues paysagères).

Les travaux seront réalisés en 15 tranches de construction pour une durée totale d'environ 10 ans. Ils ont été entamés en décembre 2018, puis interrompus en juin 2019 à la suite d'un contrôle des services de l'État. Les travaux devraient reprendre à l'issue de la régularisation administrative du projet.

2) Contexte et périmètre du projet

La Communauté d'Agglomérations du Pays Ajaccien (CAPA) est un territoire composé de 10 communes, au sein desquelles Ajaccio apparaît comme le pôle central qui concentre près de la moitié des flux domicile-travail de son bassin de vie. L'urbanisation soutenue observée en périphérie, en réponse à la croissance démographique (+1,4 %/an entre 2009 et 2014) et économique du territoire (croissance annuelle de l'emploi de 1,24 %), rend d'autant plus prégnant l'enjeu relatif aux déplacements. En effet, ces derniers impactent la qualité de vie et sont en partie responsables de la dégradation de la qualité de l'air sur l'aire urbaine d'Ajaccio, justifiant l'élaboration en cours

d'un Plan de Prévention de l'Atmosphère. Selon le dossier, le projet s'inscrit dans la politique de rattrapage du déficit de logements, notamment sociaux, que connaît la commune³.

Le projet s'implantera au sein du quartier du Stiletto, situé au nord-est de la ville d'Ajaccio à environ 4 km du centre-ville. Cette zone est en cours de mutation accélérée avec la création récente ou en projet de plusieurs aménagements structurants tels que le nouvel hôpital de la ville d'une capacité de 326 lits, un collège pouvant accueillir 800 élèves, une salle de spectacle de 3 000 places, deux projets routiers d'importance (la route dite « Pénétrante Est d'Ajaccio » et la route dite « Barreau de liaison ville »), un arrêt du futur téléphérique de la ville et plusieurs projets immobiliers réalisés ou en cours totalisant plusieurs centaines de logements.

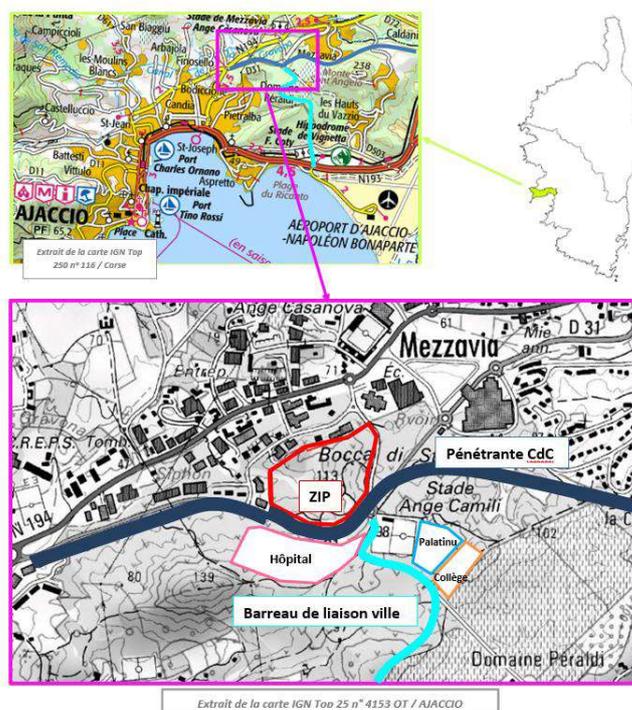


Illustration 2: Plan de situation du projet (Source : étude d'impact)

Le terrain d'implantation, classé constructible dans le PLU de la commune, est enclavé entre routes et bâtiments. En effet, à l'ouest et au nord, la parcelle jouxte une zone d'activité bâtie dans les années 80, et au sud, elle est longée par la RD31 et, au-delà, par l'hôpital. Quant à la partie est, elle est longée par la route du Stiletto et au-delà par des immeubles d'habitation. Seule la partie nord-est donne actuellement sur une zone naturelle située au-delà de la route, mais cette zone, concernée par un autre projet immobilier, sera à moyen terme urbanisée également. Quant à la partie sud-ouest, qui s'ouvre sur une zone boisée, le franchissement de la RD31 est difficile, voire impossible, pour la faune. Ce phénomène sera amplifié lors de la réalisation de la future route Pénétrante Est.

3) Cette affirmation mérite d'être relativisée : le nouveau plan local d'urbanisme d'Ajaccio est venu actualiser les besoins en production de logements à échéance 2030. Ainsi, dans son avis n° 2019-AC1 du 21 février 2019 relatif à la révision générale du PLU de la ville d'Ajaccio, la MRAe indiquait : « À travers le diagnostic territorial, la ville d'Ajaccio estime que 7573 logements seront nécessaires pour répondre à l'augmentation de la population et au phénomène de densification des ménages, dans les 15 prochaines années. Au regard de la dynamique du secteur de la construction sur Ajaccio, il est estimé que 2300 logements à destination de résidence principale sont en cours de réalisation et doivent être déduits du besoin en nouveaux logements. [...] La MRAe constate cependant qu'entre 2014 et 2016, la construction de 6966 logements a été autorisée et il peut être relevé qu'aucune analyse détaillée ne permet d'appréhender cette importante différence entre les logements commencés et les logements autorisés. Sans cette information, la ville d'Ajaccio semble sous estimer le nombre de logements qui seront déjà produits à l'approbation du projet de révision générale du PLU et qui répondront déjà partiellement à l'accompagnement de la croissance démographique projetée. ».

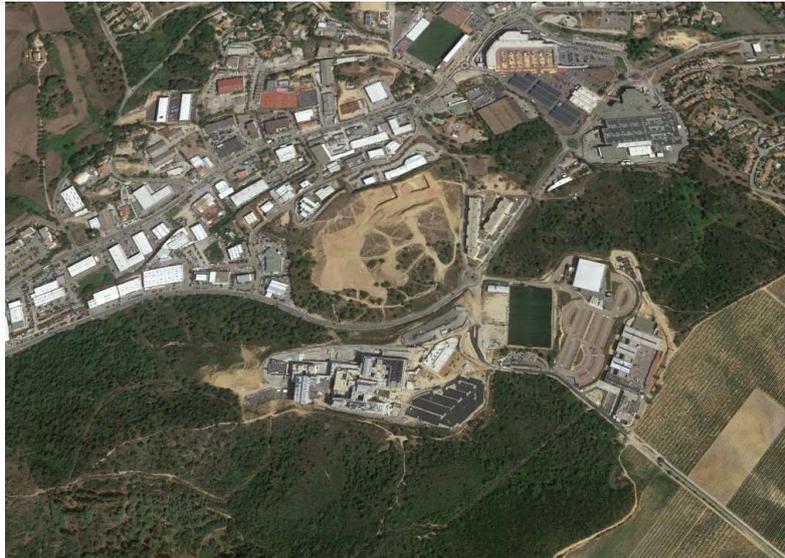


Illustration 3: Illustration 3 : Zone d'implantation du projet (Source : Google Earth)

Il s'ensuit que la parcelle est actuellement déjà partiellement déconnectée des milieux forestiers et de maquis observés au sud-est et au sud-ouest qui s'implantent sur les piémonts du Mont Sant'Angelo et que, à l'avenir, cet isolement sera accentué. Néanmoins, il convient de souligner l'importance écologique de ce secteur et les menaces qui pèsent sur lui. En effet, dans son avis sur la révision générale du plan local d'urbanisme d'Ajaccio (Avis du 21 février 2019, p. 14), la MRAe indiquait déjà :

« Le réservoir de biodiversité du Mont Sant'Angelo est défini comme « hot spot » pour la Tortue d'Hermann [...]. Bien qu'il soit relevé à juste titre que le Mont Sant'Angelo est un espace enclavé au sein de l'urbanisation ajaccienne, le projet de révision générale du PLU d'Ajaccio contribue à amplifier davantage ce phénomène. [...] Au final, ce réservoir de biodiversité se verra enserré entre de nouvelles infrastructures routières, de nouveaux équipements publics, de nouveaux équipements sportifs et de nouveaux quartiers : le maintien de sa qualité et de sa fonctionnalité à moyen terme est questionné par la MRAe [...] »

La parcelle d'implantation du projet appartenant à cet ensemble du Mont Sant'Angelo, le projet va contribuer à la réduction progressive des espaces naturels de cette zone de forte sensibilité environnementale et à son isolement. En effet, avant la réalisation des terrassements, la parcelle était occupée par des milieux forestiers et de maquis en mosaïque, favorables à plusieurs espèces de faune et de flore, dont l'emprise était certes déjà dégradée par des usages non maîtrisés (moto-cross, dépôt sauvage de déchets, etc.).

3) Procédures relatives au projet

Le projet résidentiel « Les terrasses du Stiletto » a fait l'objet d'un permis de construire délivré le 13 juillet 2017 par la mairie d'Ajaccio pour la réalisation de 15 bâtiments totalisant 929 logements. La préfecture de Corse-du-Sud a déféré ce permis au Tribunal administratif de Bastia à fin d'annulation. Par jugement du 23 août 2018, la préfecture a été déboutée de sa demande. Il semble ensuite (le dossier ne précise pas ce point) que la SCCV « Les terrasses du Stiletto » ait obtenu, en fin d'année 2018, le bénéfice d'un permis de construire modificatif portant le nombre de bâtiments à 27 pour un nombre identique de logements, permettant ainsi de réduire la hauteur des bâtiments.

Les 13 et 15 mars 2019, des agents de l'Agence française pour la biodiversité⁴ se rendent sur le chantier et constatent la destruction d'une espèce protégée, la Tortue d'Hermann (*Testudo hermanni*). En date du 29 mars 2019, le service biodiversité, eau et paysages de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Corse établit un rapport en manquement administratif visant la SCCV « Les terrasses du Stiletto ». À la suite de ce rapport, le 4 juin 2019, la SCCV est mise en demeure de cesser les travaux et de régulariser sa situation administrative.

4) Cette agence est aujourd'hui devenue l'Office français pour la biodiversité.

Dans le cadre de la régularisation de son projet, le 13 mai 2019, la SCCV « Les terrasses du Stiletto » dépose une demande d'examen au cas par cas⁵. À l'issue de cet examen, par décision n° F09419P037 du 17 juin 2019 portant décision d'examen au « cas par cas » relatif au projet de création du quartier résidentiel « Les terrasses du Stiletto », sur le territoire de la commune d'AJACCIO, en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, le projet est soumis à la réalisation d'une étude d'impact. Cette étude fait l'objet du présent avis.

Toujours dans le cadre de la régularisation de son projet, la SCCV dépose en février et mars 2020 une demande de dérogation aux interdictions visant les espèces protégées et une demande d'autorisation de défrichement. Ces autorisations sont en cours d'instruction.

La MRAe recommande de compléter la partie de l'étude d'impact relative aux caractéristiques du projet en indiquant les raisons de l'évolution du contenu du projet et en précisant la succession des différentes autorisations d'urbanisme déjà obtenues pour sa réalisation, et les autorisations en cours.

4) Principaux enjeux identifiés

Eu égard à l'importance écologique du secteur, à la présence à proximité de la future hélistation de l'hôpital et à la fréquence des phénomènes d'inondation des quartiers situés en aval du bassin versant, les principaux enjeux identifiés par la MRAe sont :

- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité ;
- la sécurité et la protection de la santé publique eu égard au bruit et l'effet de souffle liés aux passages des hélicoptères ;
- la sécurité des biens et des personnes face au risque d'aggravation de l'aléa inondation en aval du projet ;
- l'accessibilité du site et l'incidence du futur quartier sur le trafic routier.

II – QUALITÉ DU DOSSIER DANS SON ENSEMBLE

1) Complétude de l'étude d'impact

Il apparaît que l'étude d'impact est incomplète, car elle ne comprend pas de description des solutions de substitution raisonnables qui auraient été examinées par le maître d'ouvrage, ni d'indication des principales raisons du choix effectué, ni de comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine des différentes solutions envisagées, tel que prévu au 2° du II de l'article L. 122-3 et au 7° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Bien qu'une telle absence puisse s'expliquer par l'utilité relative de la démarche dans le contexte d'une régularisation d'un projet dont le chantier est déjà entamé, ce qui implique l'absence de remise en cause de l'implantation, il y a lieu de souligner qu'une analyse approchante est présentée dans l'étude d'incidence Natura 2000 relativement aux espèces protégées quant à la démonstration de l'absence de solution alternative satisfaisante.

Cette dernière analyse suggère que les autres secteurs d'implantation potentiels du projet (Bodiccione, Pietralba, Finosello, Spusata, Timizzolu) ne seraient pas apparus au maître d'ouvrage comme plus favorables, et que l'implantation retenue au quartier du Stiletto, compte tenu de l'importance du projet, serait celle qui présentait le moindre coût environnemental. Cette analyse, insérée dans un document annexe et non référencée dans le sommaire, est trop peu accessible.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact, pour rendre plus visibles et accessibles, même succinctement, les solutions alternatives étudiées et les raisons qui permettent de conforter le choix du site retenu.

5) Au titre de la rubrique 47°a « Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

2) État initial et identification des enjeux environnementaux

2.1) Milieux naturels et biodiversité

2.1.1) Méthodologie

L'étude d'impact ayant été produite alors que les travaux de défrichement et de terrassement avaient déjà été réalisés sur la majeure partie de la parcelle, la plupart des habitats avaient déjà été détruits, impliquant une adaptation de la méthodologie d'établissement de l'état initial. Ainsi, plusieurs journées d'inventaires ont été réalisées sur les parties intactes du site et aux alentours dans des milieux similaires. Des données bibliographiques, ainsi que des données issues de l'étude réalisée dans le cadre du projet routier de Pénétrante Est⁶, tout comme des données obtenues par le bureau d'étude lors de la réalisation de l'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme en 2012, ont été mobilisées afin d'extrapoler un état initial du site avant travaux. L'état des lieux proposé dans l'étude apparaît néanmoins fiable et semble refléter pour l'essentiel les habitats, la faune et la flore qui pouvaient être présents avant le début du chantier.

2.1.2) Milieux naturels, habitats et continuités écologiques

Avant travaux, trois habitats étaient présents et le sont toujours de manière relictuelle⁷ : forêt de chênes lièges, maquis silicoles méso-méditerranéens et ronciers. Les habitats détruits s'inscrivaient dans la trame naturelle existante et contribuaient au maintien d'une certaine continuité écologique entre le secteur naturel des piémonts du mont Sant'Angelo, au sud de l'emprise, et les espaces naturels, identifiés par la ZNIEFF « Vallée du Verdana, Ficciolosa, Suartello », au nord, notamment pour les espèces de faune volantes et pour la flore. Le projet se situe cependant hors de tout zonage réglementaire ou d'inventaire de protection de l'environnement et n'entretient que de faibles liens avec de tels espaces. Au final, l'étude souligne que, au regard du contexte dégradé rappelé ci-dessus, l'enjeu relatif à la préservation des habitats présents sur l'emprise est plutôt faible.

2.1.3) Faune

Plusieurs espèces de faune sont présentes sur le site, mais seule la Tortue d'Hermann (*Testudo hermanni*) présente un réel enjeu au regard de sa faible mobilité, les autres espèces pouvant aisément se déplacer, évitant ainsi les destructions d'individus. Ainsi, trois individus de cette espèce ont été contactés lors des inventaires. Par extrapolation, l'étude estime que la population présente sur le site avant travaux, était de 20 à 50 individus. Considérant les densités observées habituellement sur les piémonts du mont Sant'Angelo (plus de 10 individus par hectare) et du caractère favorable des habitats présents avant travaux, il est probable que le nombre à retenir soit plus proche de la valeur haute de l'estimation. L'étude relève que le projet a conduit à la destruction de la majeure partie de cette population et que la reprise des travaux impliquera la destruction des individus restants. L'impact du projet est qualifié de fort pour cette espèce et l'étude conclut qu'une dérogation aux interdictions visant les espèces protégées est nécessaire.

S'agissant des insectes, l'étude semble légèrement sous-estimer l'impact du projet, compte tenu de l'absence de certitudes sur la présence d'espèces patrimoniales avant travaux et de la possible destruction d'œufs ou de larves de ces espèces lors des travaux.

2.1.4) Flore

Les inventaires réalisés ont permis d'identifier 68 espèces au titre de la flore. Trois espèces présentent un intérêt patrimonial particulier : le Serapias méconnu (*Serapias neglecta*), la Linaire à fruits recourbés (*Linaria reflexa*), l'Isoète épineux (*Isoetes histrix*). Les autres espèces ne présentent pas d'enjeu particulier.

S'agissant du Serapias méconnu, un seul pied a été observé lors des inventaires de 2019, mais compte tenu du caractère favorable des habitats en présence (maquis clairs), l'étude souligne qu'il est probable que les travaux

6) Dans le cadre de cette étude, des inventaires ont été conduits sur environ un tiers de la parcelle d'implantation du projet immobilier « Les terrasses du Stiletto ».

7) Les travaux réalisés ont déjà conduit à la destruction d'environ 2,83 ha de forêt de chênes lièges, 4,9 ha de maquis silicoles méso-méditerranéens et de 0,15 ha de ronciers. Il reste actuellement 6 200 m² de forêt de chênes lièges et 1,69 ha de maquis silicoles méso-méditerranéens.

réalisés aient conduit à la destruction de plusieurs pieds (estimation de 5 à 10 pieds). L'impact du projet est qualifié de modéré. S'agissant d'une espèce protégée, l'étude relève qu'une dérogation aux interdictions visant les espèces protégées est nécessaire.

S'agissant de la Linaire à fruits recourbés, l'étude indique qu'elle est présente sur une surface restreinte dans la partie de la parcelle concernée par le projet routier de Pénétrante Est. Le projet n'implique donc pas sa destruction, mais la station pourrait être dégradée lors des travaux par le passage des engins de chantier. S'agissant d'une plante rare en Corse, sa conservation présente un enjeu fort, car la station présente a vocation à être transplantée dans le cadre des mesures de compensation du projet routier.

S'agissant de l'Isoète épineux, l'étude souligne que cette espèce n'a pas été observée lors des inventaires réalisés en 2019, mais que plusieurs pieds ont probablement été détruits lors des travaux réalisés puisque des pieds avaient été observés en 2016 au niveau des emprises aujourd'hui terrassées. Au regard des données disponibles, l'étude indique que le terrain ne devait pas accueillir de grosse densité. L'impact du projet est qualifié de faible, mais s'agissant d'une espèce protégée, une dérogation aux interdictions visant les espèces protégées est nécessaire.

2.1.5) Impacts cumulés

L'étude propose une analyse des impacts cumulés de plusieurs projets du secteur sur les milieux naturels en allant plus loin que ce qu'exige la réglementation puisqu'est intégrée dans l'analyse la totalité des superficies ouvertes à l'urbanisation dans un rayon de 500 m autour du projet. Ce choix permet de mieux rendre compte de l'impact réel de l'urbanisation croissant du secteur du Stiletto, notamment dans son incidence la plus forte, qui consiste en la disparition, déjà largement réalisée, du corridor écologique reliant les piémonts du mont Sant'Angelo et les zones naturelles situées au nord⁸.

Ainsi, l'étude d'impact relève qu'autrefois, la zone d'implantation du projet était en grande partie entourée de milieux naturels (maquis essentiellement), mais que l'urbanisation passée et future, avec l'ouverture à l'urbanisation de plus de 50 ha de milieux naturels dans un rayon de seulement 500 m autour du projet, a conduit à la constitution d'une barrière écologique dont le caractère infranchissable augmente au fur et à mesure de la réalisation des différents projets. Cette urbanisation en cours représente la destruction de plus de 68 % des habitats de végétation sclérophylle présents dans la zone. L'étude relève que l'impact cumulé sur la population de Tortue d'Hermann (*Testudo hermanni*) est potentiellement très fort au regard de la destruction d'individus, de celle de sites de ponte et de la perte d'habitats.

Cet effort d'analyse mériterait d'être mieux explicité, car l'étude rappelle d'abord le contexte réglementaire qui retient une approche en termes de « projets », et ensuite propose un raisonnement en termes de secteurs ouverts à l'urbanisation, probablement issu de l'évaluation environnementale de la révision du PLU d'Ajaccio, sans explication.

La MRAe recommande de compléter la partie de l'étude d'impact relative aux effets cumulés en explicitant la méthodologie d'analyse retenue et les raisons de ce choix.

8) Cette méthodologie n'apparaît pas être réductrice des enjeux s'agissant des autres thématiques de l'étude d'impact puisque pour chaque item où cela s'avère nécessaire, l'étude a pris en compte l'existence des projets susceptible d'avoir une incidence cumulée avec le projet. Par exemple, tel a été le cas pour l'analyse de l'impact du projet sur le trafic routier qui a pris en considération l'ouverture prochaine de l'hôpital, la montée en puissance du collège et le projet routier de Pénétrante Est.

2.2) Sécurité et protection de la santé publique eu égard aux passages des hélicoptères

Une partie de la parcelle d'implantation du projet est comprise dans le tronçon nord des couloirs autorisés d'approche et de départ depuis l'hélistation de l'hôpital. Les bâtiments F1 et F3 seront particulièrement concernés. À cet égard, il convient de relever que le plan de servitudes aéronautiques est toujours en cours d'établissement par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile. L'urbanisation autour de l'hélistation n'est donc pas encore réglementairement encadrée.

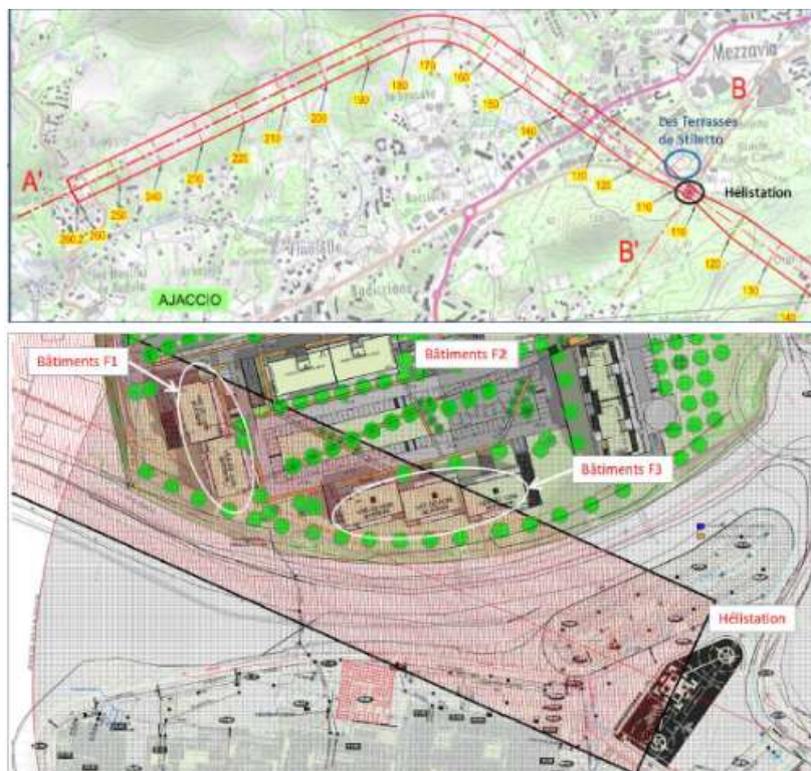


Illustration 4: Positionnement des couloirs autorisés d'approche et de départ de l'hélistation par rapport au projet (Source : étude d'impact)

2.2.1) Bruit

L'étude indique que l'audibilité du passage des hélicoptères est acceptable compte tenu du faible nombre d'événements. Elle relève que la recommandation du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France est respectée, puisqu'il y a moins de 10 événements sonores dont le L_{Amax}⁹ est supérieur à 70 dBA pendant la période 22h-6h. L'étude souligne que, bien que les normes réglementaires soient respectées avec l'isolation minimum imposée par la réglementation (30 dB), le maître d'ouvrage a souhaité mettre en œuvre un isolement de 38 dB afin d'améliorer le confort acoustique des futurs habitants.

L'étude prend également en considération l'effet cumulé avec le bruit résultant de la future Pénétrante Est. Selon celle-ci, une isolation acoustique de 38 dB sera suffisante pour assurer le respect des normes réglementaires.

Ces éléments doivent toutefois être nuancés au regard de certaines imprécisions des études acoustiques. En effet, la méthodologie retenue dans l'étude acoustique du 27 janvier 2020 annexée à l'étude d'impact présente des imprécisions et insuffisances qui ne permettent pas d'en évaluer la pertinence. D'une part, celle-ci indique qu'en l'absence de seuil de niveau sonore réglementairement défini pour les hélistations, ce sont les valeurs relatives au bruit de voisinage qui sont utilisées. Or, l'article R. 1336-4 du code de la santé publique prévoit que les dispositions de l'article R. 1336-7¹⁰ ne sont pas applicables aux infrastructures de transport et aux aéronefs.

9) Niveau maximum du bruit atteint, ce qui correspond au L_{Aeq} sur une seconde (Source : site internet de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires).

10) L'étude acoustique vise l'article R. 1334-33 du code de la santé publique. Or, cet article n'existe plus, les bruits de voisinage étant désormais encadrés par l'article R. 1336-7 du même code.

D'autre part, les données de vol utilisées pour la modélisation ne sont pas présentées (passage ou stationnement, fréquence des passages, temps cumulés, etc.), en dehors d'un renvoi vers l'étude d'impact relative à l'hélistation de l'hôpital¹¹. De surcroît, l'étude acoustique fait référence au décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 portant sur la limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population imposant des procédures de conduite à moindre bruit durant la phase d'approche, l'atterrissage et le décollage. Or, il semble que le secteur du projet ne soit pas identifié comme une zone à forte densité de population sur la carte aéronautique OACI au 1/500 000, publiée par l'Institut géographique national.

Il convient également de relever que l'étude acoustique se focalise sur le LAeq¹² et occulte complètement le LMax pour lequel il n'y a aucune estimation. Pourtant, le niveau équivalent mesuré pour un ensemble de bruits entrecoupés de silence sur une durée prolongée sera nettement inférieur au niveau maximal de chacun de ces bruits. L'étude acoustique ne contenant aucune définition des sigles techniques utilisés, les résultats indiqués apparaissent de nature à induire en erreur le public sur l'intensité sonore réelle lors d'un passage d'hélicoptère.

Par ailleurs, comme le relève l'Agence Régionale de Santé, la protection acoustique offerte par les techniques de construction retenues n'est valable qu'à l'intérieur des bâtiments avec les fenêtres fermées. À aucun moment, l'étude ne précise que la protection sera inopérante si les fenêtres sont ouvertes et *a fortiori* à l'extérieur des bâtiments. À cet égard, l'étude ne propose aucune analyse relative au bruit perçu à l'extérieur des bâtiments, notamment lors de l'utilisation des terrasses ou des espaces extérieurs communs par les habitants. Or, le LAeq calculé pour certaines terrasses atteint 58 dB, ce qui selon les hypothèses de calcul retenues, peut résulter d'un LMax nettement supérieur. Ainsi, l'étude ne permet pas de savoir si l'exposition à ces niveaux sonores sera acceptable pour les résidents en extérieur, voire si elle ne présente pas un risque pour la santé humaine.

La MRAe recommande de compléter l'étude acoustique :

- en faisant la démonstration que le cadre technique applicable aux bruits de voisinage peut être décliné pour analyser les bruits résultant de la proximité d'une hélistation ;**
- en présentant les données utilisées pour la modélisation des niveaux sonores ;**
- en proposant une analyse des niveaux de LMax et en présentant les conclusions qui peuvent en être tirées ;**
- en proposant une analyse des niveaux sonores à l'extérieur des bâtiments et en démontrant l'absence de risque pour la santé humaine.**

2.2.2) Effet de souffle

L'étude de souffle d'avril 2020 annexée à l'étude d'impact est basée sur le modèle d'hélicoptère EC145 et Super Puma. Le premier appareil est représentatif des appareils intermédiaires utilisés par la Gendarmerie et la Sécurité civile qui constitueront l'essentiel du trafic utilisant l'hélistation. Le second appareil est représentatif des hélicoptères lourds employés par l'armée ou la marine nationale qui n'utiliseront l'hélistation qu'à titre exceptionnel.

S'agissant des appareils intermédiaires, l'étude conclut à l'absence d'émergence de souffle significative, les vitesses estimées en façade des bâtiments les plus exposés s'apparentant à des vents classiques avec des vitesses de vent moyennes inférieures à 35 km/h et des vitesses maximales pouvant atteindre 56 km/h dans les conditions les plus défavorables. S'agissant des appareils lourds, pour les façades des bâtiments les plus exposés, les vitesses de vents estimées atteindront en moyenne de 50 à 60 km/h avec des vitesses maximales atteignant 87 km/h.

L'étude précise que ces vents ne seront générés que pendant quelques secondes et ne concerneront que la phase d'atterrissage, la phase de décollage ne générant pas d'émergence de souffle significative quelle que soit l'hypothèse retenue.

11) L'étude d'impact de l'hélistation de l'hôpital indique que l'hélistation accueillera environ 900 mouvements annuels d'hélicoptères EC 145, mis en œuvre par la sécurité civile et la gendarmerie nationale, et moins de 20 mouvements annuels d'hélicoptères des armées du type NH 90 et Super Puma. En moyenne, cela représente 3 mouvements par jour avec des pointes pouvant atteindre 20 mouvements par jour, notamment en période estivale. Un mouvement représentant un atterrissage ou un décollage.

12) Le LAeq (ou niveau sonore équivalent) est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps. Il s'agit du niveau énergétique moyen pour une période donnée. Par exemple, le LAeq (6h-22h) ou LAeq jour est le niveau énergétique moyen calculé sur une période de 6h à 22h. En résumé, il s'agit de la nuisance sonore moyenne (Source : site internet de la préfecture du Doubs).

L'étude d'impact propose une mise en perspective de ces résultats avec les conditions météorologiques locales soulignant qu'il arrive plusieurs fois par an que des vents soufflent en rafales à plus de 80 km/h en région ajaccienne. L'impact relatif aux émergences de souffle est donc qualifié de modéré. Néanmoins, des mesures de traitement seront mises en œuvre pour les bâtiments les plus exposés afin d'éviter l'envol et la projection au sol de matériaux ou d'objets au passage des hélicoptères lourds.

2.3) Risque inondation

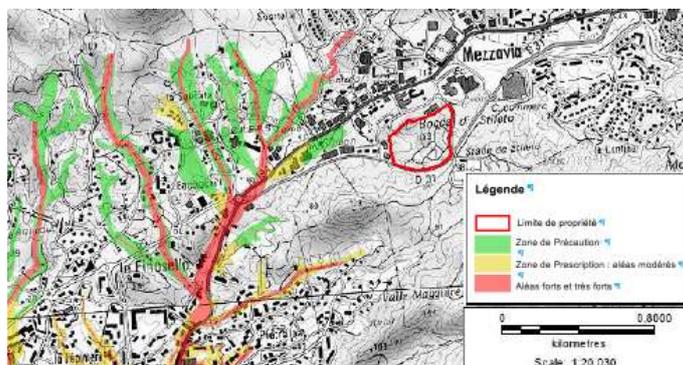


Illustration 5: Positionnement du projet par rapport aux zonages du PPRI (Source : étude d'impact)

L'étude d'impact relève que la zone d'implantation du projet est située hors des zones d'aléas identifiés dans le plan de prévention des risques (PPRI) « San Remedio » et dans l'atlas des zones inondables. Le projet n'est donc pas concerné en lui-même par le risque inondation. Toutefois, l'étude souligne, à juste titre, que le projet, par l'imperméabilisation des surfaces qu'il implique, est susceptible de contribuer à l'aggravation de ce risque en aval, notamment dans les secteurs déjà fortement affectés du rond point de Bodiccione et de l'avenue Noël Franchini. En effet, avant travaux, le terrain étant constitué par une petite colline, il y avait trois bassins versants. Les terrassements ont conduit à la création d'un bassin versant unique orientant les eaux de ruissellement vers l'ouest, donc vers les zones rouges du PPRI.



Illustration 6: Identification des trois bassins versant avant travaux et du bassin versant unique après travaux (Source : étude d'impact)

La méthodologie retenue pour apprécier l'impact du projet sur les eaux de ruissellement consiste en l'attribution d'un coefficient de ruissellement selon le type de surface considéré (espaces naturels et jardins, toitures végétalisées, toitures et terrasses, chaussée et voirie) et à multiplier ce coefficient par la superficie de chaque type de surface. Les résultats obtenus pour l'occupation actuelle du sol sont comparés à l'occupation future projetée, dans l'hypothèse d'une pluie vicennale.

Au final, l'étude hydrologique conclut que les écoulements générés par la future résidence seront 3 fois plus importants que ceux générés actuellement par les 8 ha non aménagés, ce qui conduira à une augmentation significative du phénomène de ruissellement. Au vu de ces résultats, l'impact du projet sur le ruissellement est qualifié de moyen à fort dans l'étude d'impact.

Il convient toutefois de relever que l'étude hydrologique prend comme données d'entrée du calcul réalisé, le projet initial comportant seulement 15 bâtiments, tel qu'autorisé par le permis de construire du 13 juillet 2017. Or, le projet objet du présent avis comprend 27 bâtiments pour un nombre identique de logements. Il s'ensuit que les surfaces prises en considération dans l'étude hydrologique sont différentes de celles retenues dans le cadre du projet final. Ce biais implique une sous-évaluation de la surface de toitures et de la surface de voiries, parking et trottoirs, et une surévaluation de la surface d'espaces verts. Cette approximation apparaît de nature à avoir une incidence significative sur les résultats obtenus, puisque les espaces verts se voient attribuer le plus faible coefficient de ruissellement (0,2) alors que les toitures et voiries se voient attribuer les plus élevés (respectivement 0,95 et 0,90).

La MRAe recommande de lever l'incohérence entre les surfaces concernées par l'imperméabilisation indiquées dans l'étude d'impact et dans l'étude d'incidence réalisée au titre de la loi sur l'eau, et de reprendre les calculs de l'étude hydrologique, afin d'apprécier correctement le risque d'aggravation du phénomène de ruissellement vers les zones situées en aval du projet et de revoir le dimensionnement des ouvrages en conséquence.

2.4) Accessibilité et trafic routier

S'agissant de l'accessibilité, la desserte du futur quartier se fera directement depuis la route du Stiletto qui relie la RD31 et la RT22, ainsi que par la route desservant la zone industrielle. Selon l'étude, la route du Stiletto est correctement dimensionnée pour accueillir l'augmentation de la circulation générée par le projet.

L'étude d'impact indique qu'à ce jour, un seul arrêt de bus est prévu à l'entrée du site, mais qu'une fois le chantier avancé, des arrêts de bus supplémentaires pourront être réalisés, en accord avec l'opérateur transport de la collectivité. Toutefois, aucun élément ne vient étayer cette affirmation. En outre, l'étude n'aborde aucunement les modes de déplacement alternatifs qui aurait pu être mis en œuvre, tels que l'accès par voies cyclables ou l'accès piéton qui nécessiterait la création de trottoirs pour le moment inexistants dans le secteur. Il est donc probable que les futurs résidents ne pourront se déplacer qu'en utilisant la voiture individuelle. Ce parti pris se traduit bien dans l'étude d'impact qui consacre de nombreux développements à l'étude de trafic sans réflexion globale sur les modes de déplacements doux qui auraient permis de réduire ce trafic. Pourtant, le plan de déplacements urbains de la Communauté d'agglomération du Pays ajaccien, adopté en 2006 et révisé en 2018, fixe des objectifs en termes de baisse de l'usage de la voiture individuelle en faveur de l'utilisation des modes de déplacements doux. Il semble que le projet d'implantation d'un nouveau quartier résidentiel dans le secteur du Stiletto ait été conçu sans prise en compte de ce plan.

La MRAe recommande d'apporter des compléments sur les éventuels modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle qui ont été étudiés par le maître d'ouvrage pour l'accès des futurs résidents et, si une telle étude n'a pas été conduite, d'indiquer les raisons de ce choix.

S'agissant du trafic routier, l'étude d'impact propose une analyse de l'incidence du projet sur celui-ci en s'appuyant sur les données d'une étude de trafic réalisée en janvier 2018 et actualisée en janvier 2020 et annexée à l'étude d'impact. Cette étude de trafic, conduite dans le cadre du projet, a été réalisée à partir de comptages directionnels sur les différents giratoires du secteur et de données récupérées dans le cadre d'études réalisées pour le projet de Pénétrante Est d'Ajaccio.

En phase de chantier, l'essentiel des terrassements ayant déjà été réalisés, lors de la reprise des travaux le trafic de

poids lourds généré par le chantier sera inférieur à 10 poids lourds par jour dans chaque sens. L'étude indique que cette augmentation du trafic est négligeable comparée au trafic actuel sur la RD31 (15 000 à 20 000 véhicules/jour). En tenant compte du trafic de poids lourds généré par les autres chantiers du secteur, le trafic de poids lourds estimés sera d'environ 45 poids lourds par jour et par sens. L'étude souligne que ce trafic reste négligeable.

En phase d'exploitation, l'étude propose trois projections (2022¹³, 2028¹⁴ et 2032¹⁵) qui correspondent aux dates de mise en service et de montée en charge des différents équipements prévus dans le secteur du Stiletto. Le projet générera environ 2300 véhicules supplémentaires par jour en 2028 et environ 5400 en 2032, mais avec la mise en service de la pénétrante, l'étude estime que la circulation sera fluide.

Bien qu'aucune disposition réglementaire ne l'impose, il aurait été opportun de prendre en considération dans cette étude de trafic, les futurs quartiers résidentiels prévus dans le secteur du Stiletto, notamment ceux portés par la SCCV CONFIMMO (276 logements) et la SCCV STILIMMO (un hôtel, une résidence pour seniors et 845 logements) qui, bien que pour le moment peu avancés, sont forcément connus du maître d'ouvrage puisque le gérant de ces deux sociétés civiles est le même que celui de la SCCV « Les terrasses du Stiletto ».

La MRAe recommande de réexaminer et de compléter l'étude de trafic en y intégrant la réalisation des deux projets immobiliers susmentionnés, afin d'étudier, en cas de commercialisation avant la mise en service de la Pénétrante Est, l'impact sur le trafic routier dans le secteur qui sera déjà dégradé et de bien s'assurer, qu'en cas de commercialisation après la mise en service de la Pénétrante Est, le trafic routier restera fluide.

2.5) Autres enjeux

2.5.1) Milieux physiques

S'agissant des terrassements, l'étude d'impact indique dans la partie présentant le projet que l'essentiel a déjà été réalisé avec l'arasement du modelé supérieur du relief qui a donné lieu à un volume excavé de 100 000 m³ de terre ; l'étude de trafic annexée à l'étude d'impact indique que les matériaux résultants des travaux réalisés ont été évacués sur un site de stockage autorisé à l'aide de 6 semi-remorques qui effectuaient des rotations toutes les 45 minutes en moyenne. L'étude d'impact indique ensuite que l'opération est calibrée à l'équilibre, de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'exporter ni d'importer des terres. Cette affirmation porte à confusion puisqu'elle laisse penser que l'ensemble de l'opération est à l'équilibre, alors que seuls seront à l'équilibre les terrassements qui seront réalisés à compter de la reprise du chantier, de bien moindre ampleur.

S'agissant des milieux aquatiques, l'étude relève que le site du projet n'est traversé par aucun cours d'eau intermittent ou permanent, et qu'il n'a pas de relation directe avec un milieu aquatique. Toutefois, le projet va conduire à une imperméabilisation de surface qui va modifier les écoulements des eaux pluviales et la qualité des eaux rejetées en raison d'un risque d'entraînement de matière en suspension et de produits polluants lors de la phase chantier, et du lessivage des voiries lors de la phase d'exploitation (usure de la chaussée et des pneumatiques, projection d'huiles et de graisses minérales, émission de gaz d'échappement, résidus métalliques produits par corrosion). L'étude d'incidence réalisée au titre de la loi sur l'eau propose des estimations des flux de pollution chronique générés et conclut que les concentrations attendues en polluants, en sortie du réseau pluvial, sont compatibles avec la bonne qualité des eaux de surfaces.

Par ailleurs, l'étude relève que la parcelle visée par le projet est raccordée à tous les réseaux publics nécessaires,

13) Selon l'étude d'impact, en 2022, l'hôpital et le collège seront en service et généreront une augmentation du trafic routier d'environ 5 100 véhicules par jours, surtout en heure de pointe. L'étude souligne que sans aménagement sur le réseau routier, la circulation sera complètement saturée sur la RD31 en raison de capacités d'insertion insuffisantes sur les ronds-points de Bodiccione et de la Confina. Cette situation reste toutefois indépendante du projet puisque la commercialisation des logements n'aura pas encore commencée à cette date.

14) Selon l'étude d'impact, en 2028, avant la mise en service de la Pénétrante Est d'Ajaccio, le programme immobilier « Les terrasses du Stiletto » comprendra environ 400 logements commercialisés et générera environ 2 300 véhicules supplémentaires par jour, concentrés aux heures de pointe. La situation du trafic routier, déjà difficile en 2022, sera encore dégradée. À compter de la mise en service de la Pénétrante Est, la circulation devrait redevenir fluide dans tout le secteur.

15) Selon l'étude d'impact, en 2032, le programme immobilier « Les terrasses du Stiletto » sera achevé et générera 5 400 véhicules supplémentaires par jour, mais la circulation devrait rester fluide compte tenu des capacités d'absorption du trafic de la Pénétrante Est.

notamment le réseau public d'assainissement et le réseau public d'eau potable. S'appuyant sur l'avis des services techniques de la Communauté d'agglomération du Pays ajaccien (CAPA) annexé à l'étude d'impact, cette dernière conclut que les réseaux sont suffisamment dimensionnés pour accueillir l'augmentation de population induite par le projet.

S'agissant de la qualité de l'air, deux analyses ont été menées au sein de l'étude « air et santé » annexée à l'étude d'impact. La première vise à apprécier l'impact du projet sur la qualité de l'air. Au regard du caractère modéré de l'augmentation du trafic induite, l'étude conclut à une absence d'effet significatif du projet sur la qualité de l'air. La seconde analyse porte sur l'exposition des habitants du futur quartier résidentiel aux polluants atmosphériques. L'étude souligne que le site est déjà soumis à une pollution résultant essentiellement du trafic routier de la RD31 située à proximité immédiate au sud de la parcelle. Elle établit un état des lieux de la pollution de l'air réalisé à partir d'une campagne de mesure de la concentration en dioxyde d'azote, principal traceur de l'activité routière, menée sur le site à l'automne 2019. Une cartographie des principaux polluants gazeux est ensuite proposée à partir de modélisations. Il ressort de cette étude que, quel que soit l'horizon étudié (2020 ou 2032), les concentrations modélisées restent inférieures aux valeurs réglementaires, y compris au niveau des futurs immeubles les plus proches de la RD31.

2.5.2) Paysage

Le secteur d'étude appartient à l'ensemble paysager « Plaines et piémonts du golfe d'Ajaccio » de l'Atlas du paysage qui se compose de six unités, dont l'unité « Ville d'Ajaccio » à laquelle appartient le projet. Selon l'étude d'impact, le projet sera positionné en marge, au pied des éléments de relief et s'implantera dans une zone déjà largement urbanisée, ce qui en atténuera la visibilité dans le paysage lointain. À une échelle plus proche, le projet sera perceptible depuis les voies de circulation du secteur, notamment la RT22 et la RD31. Plusieurs photomontages sont disponibles et permettent d'apprécier correctement l'incidence paysagère du projet depuis des points de vue éloignés. En revanche, l'étude ne propose aucun plan d'installation de la végétation arbustive et arborée qui sera plantée, ni de photomontage depuis la RD31 qui est pourtant est une voie très fréquentée.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact avec un plan d'implantation de la végétation et un photomontage depuis la RD31 permettant d'apprécier l'insertion paysagère du projet depuis un point de vue proche.

3) Pertinence des mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet

3.1) Observations générales

La réalisation de l'étude d'impact intervenant dans un contexte de régularisation administrative du projet, les effets bénéfiques pour la biodiversité des mesures d'évitement et de réduction qui peuvent être mises en œuvre sont limités puisqu'ils ne portent que sur les habitats relictuels (soit un peu plus de 23 % des habitats avant travaux) et les individus restants. Le maître d'ouvrage n'ayant engagé aucun moyen d'évitement avant l'ouverture du chantier, la plupart des destructions a déjà été opérée. C'est la raison pour laquelle, les mesures de compensation qui normalement doivent être réservées aux seuls impacts qui n'ont pu être suffisamment réduits, constituent ici une part conséquente de la démarche éviter-réduire-compenser.

Par ailleurs, il y a lieu de noter que, dans sa réponse à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)¹⁶, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre une mesure de suivi du chantier par un écologue et deux mesures de réduction de l'impact du projet spécifiquement dédiées aux espèces protégées et aux espèces invasives, mais ces mesures n'ont pas été reprises dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande d'ajouter dans l'étude d'impact les mesures susmentionnées que le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre.

3.2) Mesures d'évitement

Dans l'étude d'impact, deux mesures d'évitement sont proposées.

16) Le CNPN a rendu un avis sur les mesures ERC proposées par le maître d'ouvrage dans le cadre de sa demande de dérogation aux interdictions visant les espèces protégées. Ces mesures recourent largement celles présentées dans l'étude d'impact.

La mesure E1, vise à mettre en défens la station de Linaire à fruits recourbés (*Linaria reflexa*) présente dans l'emprise de la future Pénétrante Est d'Ajaccio. Cette plante protégée, rare en Corse, sera transplantée dans le cadre des mesures de réduction de l'impact du projet routier. Cette mesure d'évitement permettra de garantir l'absence de détérioration de la station en phase chantier afin que la mesure de transplantation prévue puisse être réalisée.

La mesure E2, vise à interdire tout type de brûlage sur le chantier en vue d'éviter les impacts du feu sur les habitats naturels et la flore, ainsi que les impacts des fumées sur la qualité de l'air. Dans son avis, le CNPN demandait la suppression de cette mesure qui relève d'une obligation réglementaire. Effectivement, cette mesure ne peut pas être regardée comme une mesure d'évitement. Elle est inutile dès lors que le chantier sera conduit conformément à la réglementation.

3.3) Mesures de réduction

Dans l'étude d'impact, quinze mesures de réduction sont proposées. Pour une meilleure lisibilité, elles sont ici classées selon les enjeux qu'elles visent majoritairement à préserver, mais une mesure peut viser à la réduction de l'impact du projet sur plusieurs enjeux.

3.3.1) Mesures de réduction de l'impact du projet sur les milieux naturels et la biodiversité

La mesure R1 vise à capturer les individus de Tortue d'Hermann (*Testudo hermanni*) encore présents sur le site et à les relâcher dans les parcelles affectées à la compensation. L'effet réel de cette mesure reste très limité puisque la population relictuelle présente sur le site est très faible (3 individus contactés lors des inventaires de 2019 contre probablement près d'une cinquantaine avant travaux). Un retour d'expérience sur de précédentes opérations de capture/relâché aurait pu être utilement ajouté, les résultats de telles opérations étant parfois mitigés pour la Tortue d'Hermann.

Les mesures R2 à R4 visent à l'installation de nichoirs pour les oiseaux, de gîtes pour les chiroptères et de tas de pierres sèches pour les reptiles et certains insectes. La quantité de dispositifs installés a été très nettement augmentée à la suite de l'avis du CNPN. Bien qu'elles aient un certain intérêt pour les espèces qui les utilisent, ces mesures présentent l'inconvénient majeur d'être très sélectives puisque les dispositifs ne seront potentiellement utilisés que par le ou les espèces qu'ils ciblent, chaque espèce ayant des exigences bien précises. Ainsi, pour les autres espèces, ces dispositifs ne compenseront pas la perte d'habitat. Par exemple, les nichoirs pourront accueillir, selon leurs caractéristiques, des mésanges ou d'autres oiseaux communs, mais ils ne permettront pas de recréer un lieu de nidification pour la fauvette pitchou (*Sylvia undata*), probablement présente sur le site avant travaux.

La mesure R5 vise à imposer certaines espèces locales et mellifères dans l'aménagement des espaces verts du futur quartier résidentiel en vue de reconstituer des habitats favorables à la faune (notamment l'avifaune) et de recréer des continuités écologiques. Une liste d'arbres, arbustes et herbacées est proposée. Cette mesure présente un intérêt indéniable pour le maintien et la recolonisation du site par certaines espèces. Elle présente en outre l'avantage de permettre une meilleure intégration paysagère du site. Toutefois, l'absence de plans d'implantation général des espaces verts ne permet pas d'appréhender correctement le potentiel de cette mesure. Par ailleurs, si la mesure prévoit bien la plantation de haies pour l'avifaune, elle n'indique pas leur emplacement et il semble que la recommandation, proposée dans l'étude « air et santé », de planter des écrans végétalisés entre la RD31 et les immeubles les plus proches de cette voie en vue de limiter la diffusion des polluants particuliers issus du trafic routier n'ait pas été retenue. Bien que l'étude ait conclu à l'absence de dépassement des valeurs réglementaires pour tous les polluants étudiés, une telle mesure aurait permis d'améliorer la qualité de vie des futurs résidents concernés.

La MRAe recommande de fournir un plan indiquant l'implantation des futurs espaces verts et haies ainsi que leur description, et de quantifier les surfaces et linéaires qui seront ainsi aménagés.

Les mesures R6 et R7 visent respectivement à interdire l'utilisation de produits biocides pour l'entretien des espaces verts et à utiliser des dispositifs d'éclairage extérieur permettant de réduire la pollution lumineuse. Ces mesures sont à relier avec la mesure R5 et permettront de créer des conditions favorables à la recolonisation du

site par la faune. En outre, la réduction de la pollution lumineuse contribuera à la préservation du ciel nocturne, enjeu souvent négligé qui contribue pourtant à améliorer la qualité de vie des habitants, comme de la faune et de la flore.

La mesure R15 vise à adapter le calendrier des travaux afin que les opérations de défrichage des habitats résiduels présents sur le site soient réalisées en période automnale ou hivernale. Considérant qu'il reste encore 1,28 ha d'habitats résiduels et que ces habitats peuvent être utilisés par la faune, notamment l'avifaune, cette mesure s'avère indispensable pour éviter toute perturbation ou destruction de nichée.

3.3.2) Mesures de réduction de l'impact du projet sur la sécurité et la santé publique eu égard au bruit et l'effet de souffle liés aux passages des hélicoptères

La mesure R9 vise à garantir une isolation acoustique des bâtiments de 38 dB en vue d'assurer le confort acoustique des habitants. En revanche, aucune mesure n'est proposée quant au bruit perceptible depuis les terrasses ou les parties communes extérieures.

La mesure R14 vise à traiter les éventuels risques liés aux effets de souffle résultant des rotations des hélicoptères utilisant l'hélistation de l'hôpital. Elle consiste à renforcer l'étanchéité des toits terrasses afin de ne pas utiliser de gravier et éviter l'envol de gravillons. Elle comporte aussi l'installation de stores électriques pour les terrasses de 45 appartements des bâtiments F3 afin d'éviter l'envol de parasols. À cet égard, il aurait été souhaitable de connaître les caractéristiques techniques des stores qui seront installés afin de s'assurer qu'ils seront adaptés aux forces de poussées dans les hypothèses les plus défavorables.

3.3.3) Mesures de réduction de l'impact du projet sur la sécurité des biens et des personnes face au risque inondation en aval du projet

La mesure R11 vise à gérer les eaux de ruissellement afin de ne pas aggraver le risque inondation en aval du site. Plusieurs aménagements sont prévus dont trois bassins de rétention et des noues paysagères. Toutefois, l'étude d'impact, reprenant les propositions de l'étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau, indique qu'un bassin de rétention sera positionné à l'est afin de recevoir les eaux pluviales du bassin versant est de l'emprise, et deux bassins de rétention seront positionnés à l'ouest pour le bassin versant ouest. Cette configuration ne semble pas cohérente avec l'affirmation selon laquelle : « *La surface aménagée constituera un seul bassin versant composé de l'emprise du projet.* » (Étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau, p. 30). En outre, s'agissant des caractéristiques techniques, l'étude d'impact renvoie au contenu de l'étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau. Or, la MRAe a déjà relevé (plus haut) que les résultats de cette étude apparaissent erronés dès lors que l'analyse des impacts du projet s'est fondée sur un projet antérieur présentant des caractéristiques différentes du projet finalement retenu (15 bâtiments initialement prévus, contre 27 dans le projet définitif).

La MRAe recommande de lever les ambiguïtés relatives aux mesures de traitement des eaux pluviales et, le cas échéant, de proposer de nouvelles mesures de réduction adaptées.

3.3.4) Mesures de réduction diverses

Les mesures R8, R12 et R13 visent respectivement à traiter les déchets de chantiers et ménagers, à assurer une certaine performance énergétique des bâtiments et à réduire les risques de pollutions accidentelles ou chroniques en phase chantier. Les deux premières mesures ne sont que des rappels puisqu'il s'agit, pour la mesure R8, d'assurer un traitement des déchets conforme à la réglementation et, pour la mesure R12, essentiellement à respecter la réglementation thermique 2012 qui s'impose déjà aux constructeurs. À cet égard, bien que le maître d'ouvrage indique dans sa réponse à l'avis du CNPN qu'il va étudier la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques en toiture des bâtiments, cet engagement n'est pas repris dans l'étude d'impact. De telles installations auraient pourtant une plus-value écologique indéniable. La mesure R13 reprend des mesures classiques pour ce type de projet ; elle n'en reste pas moins utile puisqu'elle permettra de limiter les risques de pollution du sol.

La mesure R10 vise à assurer des conditions de circulation sécurisées aux abords du site, notamment pour son accès. S'agissant des mesures relatives à la phase d'exploitation, la concrétisation des aménagements proposés (cédez le passage, voie de tourne-à-gauche, interdiction de franchissement et report en demi-tour sur les

giratoires) relèvera *in fine* de l'autorité gestionnaire de la voie publique. Il aurait été utile de le préciser et de présenter succinctement les démarches que le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre afin de s'assurer de leur réalisation effective.

3.4) Mesures d'accompagnement

Dans l'étude d'impact, trois mesures d'accompagnement sont proposées.

Les mesures A1 et A2 visent respectivement à la formation des opérateurs des travaux aux enjeux écologiques locaux et à assurer un suivi écologique de la flore pour une durée de 5 ans lors de la phase d'exploitation pour s'assurer de la bonne gestion des espaces verts. Cependant, il n'est pas indiqué à compter de quelle date sera mis en œuvre ce suivi.

La mesure A3 vise à intégrer dans le règlement de copropriété, les mesures de gestion écologiques prévues. Cette mesure simple est importante, car elle permet de pérenniser dans le temps les mesures de réduction d'impact proposées par le maître d'ouvrage. À cet égard, il y a lieu de souligner que la mesure d'interdiction de l'utilisation de produits biocides pour l'entretien des espaces verts n'a pas été reprise dans la liste.

La MRAe recommande d'intégrer dans le règlement de copropriété la mesure d'interdiction de l'utilisation de produits biocides pour l'entretien des espaces verts.

3.5) Mesures de compensation

En raison de la réalisation des opérations de défrichement et de terrassement antérieurement à la réalisation de l'étude d'impact sur la majeure partie du site, la destruction de plusieurs espèces protégées n'a pu être évitée ou suffisamment réduite. Des mesures de compensation sont donc nécessaires pour les trois espèces suivantes : Tortue d'Hermann (*Testudo hermanni*), Serapias méconnu (*Serapias neglecta*), Isoète épineux (*Isoetes histrix*). Aussi, le maître d'ouvrage propose six parcelles de compensation (AN10, AN11, A75, A1155, A1156 et A1103) pour un total de 38,55 ha. Ces parcelles sont toutes situées à proximité géographique du site d'implantation du projet, sur les piémonts du mont Sant'Angelo.

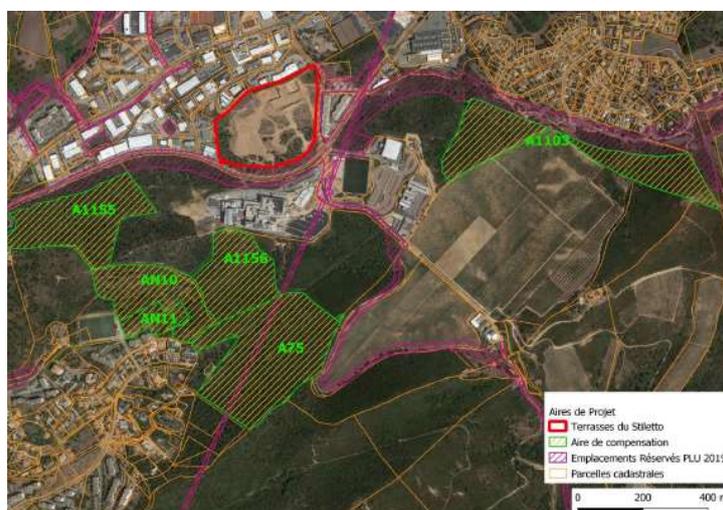


Illustration 7: Parcelles accueillant les mesures de compensation
(Source : étude d'impact)

L'étude indique que ces parcelles ont été sélectionnées au regard :

- de la présence potentielle de Tortue d'Hermann permettant le brassage génétique par la translocation des derniers spécimens présents sur la zone d'implantation du projet ;
- de la présence d'habitat similaire et de la proximité des parcelles de compensation à la zone d'implantation du projet ;

- de l'état de dégradation des milieux des parcelles de compensation, en voie de fermeture, de moins en moins favorables à ces espèces ;
- de l'accessibilité des parcelles pour la mise en place des différentes actions ;
- de la continuité de trame verte au sud de la zone d'implantation du projet entre les parcelles sélectionnées.

Ces parcelles feront l'objet de mesures de gestion destinées à améliorer leurs potentialités d'accueil pour les trois espèces visées, notamment par des actions d'ouverture séquencées et alvéolaires des milieux arbustifs trop fermés et par des actions de restaurations ponctuelles des suberaies. Ces mesures seront en outre favorables à l'ensemble des espèces de faune et de flore exploitant le même type de milieu. Afin de pérenniser dans le temps la compensation, celle-ci sera mise en place par le biais d'une obligation réelle environnementale grevant les terrains supports de la compensation pour une durée de 60 ans.

Globalement, la mesure de compensation proposée apparaît satisfaisante, car elle permet d'améliorer des milieux similaires à proximité immédiate du projet et actuellement dégradés (milieu en cours de fermeture, nombreux déchets abandonnés, fréquentation anarchique, etc.). En outre, elle porte sur une superficie importante et s'inscrit dans la continuité des mesures de compensation prévues dans le cadre du projet routier de Pénétrante Est. Cette mesure de compensation permettra, en augmentant la surface de milieux propices à la Tortue d'Hermann et en pérennisant une certaine trame verte permettant les déplacements des individus, de soulager légèrement la forte pression qui touche la population de cette espèce fréquentant les piémonts du mont Sant'Angelo, actuellement menacée par l'urbanisation intensive qui s'étend dans les secteurs du Stiletto et de la Confina.

III – CONCLUSION

Globalement, et bien qu'elle comporte quelques erreurs matérielles et de forme, l'étude d'impact permet d'appréhender correctement les impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine. Néanmoins, certaines parties doivent être retravaillées, notamment celles relatives à la gestion des eaux pluviales et au bruit généré par le passage des hélicoptères.

En revanche, la prise en compte de l'environnement et du cadre de vie lors de l'élaboration du projet aurait pu être améliorée. Par exemple, aucune alternative à l'utilisation de la voiture individuelle n'a été sérieusement envisagée (absence d'accès piétons, de pistes cyclables ou de transports en commun à proximité). De même, le projet ne s'inscrit pas dans une démarche énergétique ambitieuse, alors qu'il aurait pu viser la neutralité énergétique des bâtiments, voire la création de bâtiments à énergie positive intégrant des dispositifs de production d'électricité renouvelable. Les espaces de vie collective et citoyenne sont inexistantes (absence de commerces de proximités, d'équipements culturels collectifs, etc.). Par ailleurs, aucune réflexion n'a été menée en amont, sur la consommation d'espaces naturels, les implantations alternatives vaguement mentionnées ne reposant que sur des considérations d'opportunités foncières, alors qu'aurait pu être étudiée une implantation sur une zone déjà artificialisée telle qu'une friche commerciale.