

## DREAL CORSE

### Bastia (2B)

# Rapport de synthèse des avis issus de la phase réglementaire de consultation sur le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région bastiaise

Rapport

Réf : CACISE131414 / RACISE01789-01

NGU / ER / ER

31/03/2015



## DREAL CORSE

### Bastia (2B)

Rapport de synthèse des avis issus de la phase réglementaire de consultation sur le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région bastiaise

Objet de l'indice	Date	Indice	Rédaction		Vérification		Validation	
			Nom	Signature	Nom	Signature	Nom	Signature
Rapport	31/03/2015	-01	N. GUILPAIN		E. REVELAT		E. REVELAT	

Numéro de contrat / de rapport :	Réf : CACISE131414 / RACISE01789-01
Numéro d'affaire :	A34012
Domaine technique :	PA05
Mots clé du thésaurus	MISSION ATMOSPHERIQUE, SOLUTION DE REDUCTION, MODELISATION ATMOSPHERIQUE, IMPACT SUR LA QUALITE DE L'AIR, SURVEILLANCE DE LA QUALITE DE L'AIR

BURGEAP Vitrolles  
 Parc de la bastide blanche - Bât B6 – 13127 VITROLLES  
 Tél. 33 (0) 4 42 77 05 15 • Fax 33 (0) 4 42 31 41 23  
 airconseil@burgeap.fr

Réf : CACISE131414 / RACISE01789-01	
NGU / ER / ER	
31/03/2015	Page 2/27

## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>La phase d'élaboration du PPA .....</b>	<b>5</b>
1.1	Pourquoi un PPA .....	5
1.2	Une construction collective .....	5
<b>2.</b>	<b>La phase de consultation des conseils de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques .....</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>La phase de consultation des collectivités .....</b>	<b>9</b>
3.1	Dispositif déployé.....	9
3.2	Bilan des retours de la consultation des collectivités et EPCI .....	10
<b>4.</b>	<b>Remarques d'ordre général .....</b>	<b>11</b>
4.1	Observations recueillies .....	11
4.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	11
4.2.1	Éléments de réponse : .....	11
4.2.2	Modifications de texte envisagées : .....	14
<b>5.</b>	<b>Thématique « transport » .....</b>	<b>15</b>
5.1	Transport de personnes – le trafic routier léger .....	15
5.1.1	Observations recueillies .....	15
5.1.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	15
5.2	Transport de personnes - Flux Nord/Sud .....	17
5.2.1	Observations recueillies .....	17
5.2.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	17
5.3	Transport de personnes – le réseau de transport collectif .....	18
5.3.1	Observations recueillies .....	18
5.3.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	20
5.4	Transport maritime - Projet de déplacement du port .....	20
5.4.1	Observations recueillies .....	20
5.4.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	20
5.5	Projets routiers .....	21
5.5.1	Observations recueillies .....	21
5.5.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	21
5.6	Action réglementaire 5 « Mettre en place des Plans de Déplacements Entreprises et Administrations » .....	22
5.6.1	Observations recueillies .....	22
5.6.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	22
5.7	Action d'accompagnement 1 « Promouvoir les modes de déplacements moins polluants ».....	23
5.7.1	Observations recueillies .....	23
5.7.2	Modalités de prise en compte des remarques.....	23

## FIGURES

Figure 1 : Zone du PPA - aire du Grand Bastia .....	6
Figure 2 : Résultats de la campagne de mesures réalisée par Qualitair Corse à Brando en 2008/2009.....	12
Figure 3 : Exposition personnelle selon le mode de transport choisi (source Airparif).....	14
Figure 4 : Recensement des linéaires d'infrastructures routières dont le TMJA < 8 200 véh/j .....	16

## TABLEAUX

[Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.](#)

## ANNEXES

Annexe 1. Délibération du Conseil Municipal de la Commune de San-Martino-di-Lota

Annexe 2. Avis de la Communauté d'agglomération de Bastia - courrier du 14/01/2015

Annexe 3. Etude - Cartes de bruit stratégiques - Réseaux routiers des collectivités - Trafics > 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour)

## 1. La phase d'élaboration du PPA

### 1.1 Pourquoi un PPA

La réglementation européenne (Directive 2008/50/CE) concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant prévoit que dans les zones et agglomérations où les normes de concentration de polluants atmosphériques sont dépassées, les États membres doivent élaborer des plans permettant d'atteindre les valeurs limites ou cibles. Ces plans doivent « être transmis à la Commission au plus tard deux ans après la fin de l'année au cours de laquelle le premier dépassement a été constaté » (art. 23). Ils comprennent a minima les éléments présentés à l'annexe 15 partie A de la Directive 2008/50/CE.

En droit français, outre les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être, des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA), sous autorité préfectorale, doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants. L'application de ces dispositions relève des articles L. 222-4 à L. 222-7 et R. 222-13 à R. 222-36 du code de l'environnement.

L'objectif d'un PPA est d'assurer, dans un délai qu'il se fixe, le respect des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement, dans les zones où ces normes ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être. L'intérêt du PPA réside donc dans sa capacité à améliorer la qualité de l'air dans un périmètre donné en mettant en place des mesures locales adaptées à ce périmètre.

**De 2010 à 2012, l'agglomération de Bastia a connu des dépassements de seuils réglementaires de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote. La mise en place d'actions destinées à améliorer la qualité de l'air de Bastia et ses environs est justifiée et passe par l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).**

### 1.2 Une construction collective

Le PPA est un plan d'actions :

- arrêté par l'État, co-élaboré avec les partenaires
- dont l'objectif est de réduire les émissions de polluants atmosphériques pour maintenir ou ramener dans la zone concernée les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées au code de l'environnement,

Le PPA doit :

- réaliser un inventaire d'émission des sources de polluants,
- fixer des objectifs de réduction,
- définir des mesures d'urgence à mettre en œuvre lors des pics de pollution.

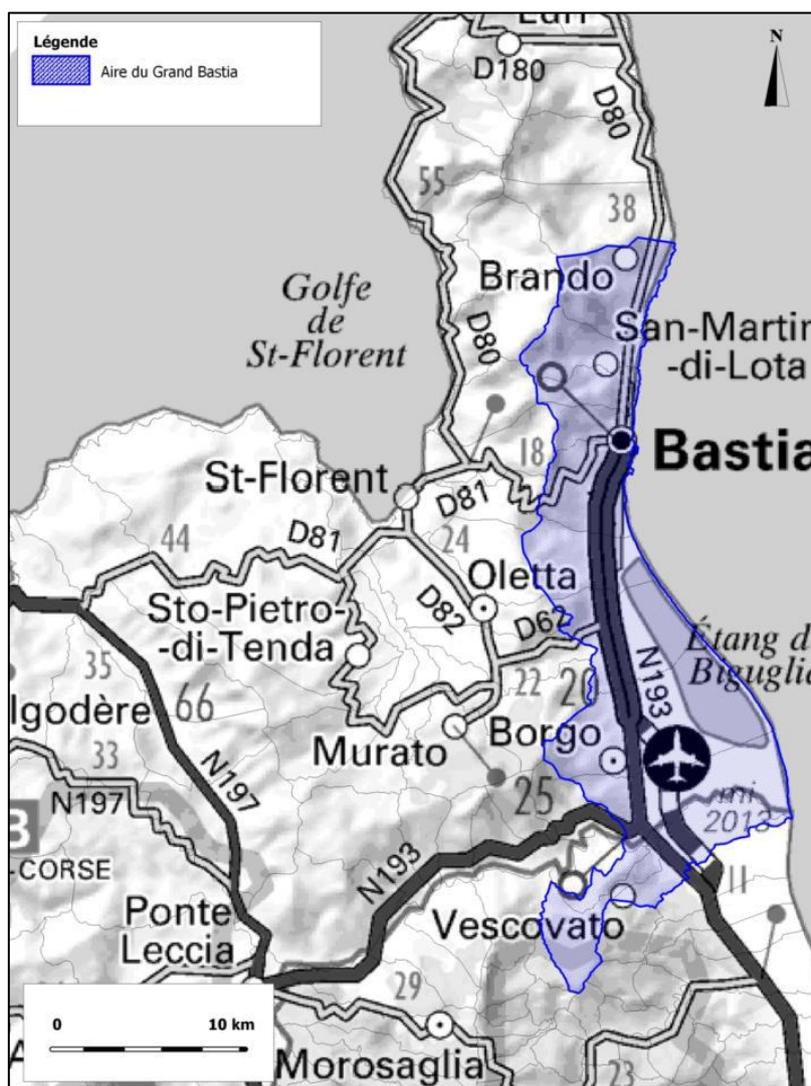
Chaque mesure (ou groupe de mesures) décrite dans le PPA :

- est encadrée fonctionnellement (qui, avec quels moyens) et temporellement
- est accompagnée d'estimations de l'amélioration de la qualité de l'air escomptée.

Le Préfet de Haute-Corse a lancé la démarche d'élaboration du PPA le 30 septembre 2013 par une réunion de présentation du contexte aux élus locaux.

A la suite de cette réunion, la zone d'influence choisie pour le PPA est l'aire de surveillance du Grand Bastia, définie selon l'arrêté préfectoral relatif à la mise en œuvre d'information et d'alerte du public en cas de pointe de pollution atmosphérique. Ce périmètre comprend 12 communes situées dans le département de la Haute-Corse (du nord au sud). Le périmètre a été validé par l'arrêté préfectoral n°2013295-0002 du 22 octobre 2013.

Figure 1 : Zone du PPA - aire du Grand Bastia



Pour une construction collégiale des actions du PPA, quatre groupes de travail ont été construits, représentant les thèmes suivants

- Résidentiel – Urbanisme
- Activités industriels
- Transports maritimes et ferroviaires
- Transports routiers

Les séances de travail collectif se sont déroulées les 9 et 10 décembre 2013, les 03 et 04 février 2014.

**Leur objectif commun était de rédiger des propositions de mesures du PPA et estimer les impacts prévisibles des orientations proposées par secteur d'activité, en cohérence avec les documents de planification.**

De ces groupes de travail, il a été retenu par l'ensemble des participants 10 actions réglementaires et 8 actions d'accompagnement. Pour chaque action, il est défini un (voire deux) pilote(s) de l'action accompagné(s) de partenaires, des délais de mise en œuvre et des indicateurs de suivis. Le pilote est chargé d'animer cette action, de sa mise en œuvre et de son suivi avec les partenaires associés identifiés.

## **2. La phase de consultation du conseil de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques**

Le projet de PPA a été présenté au Conseil de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (ou CoDERST) de Haute-Corse le 6 octobre 2014, conformément à l'article R. 222-21 du Code de l'environnement.

**Le CoDERST a émis un avis favorable au projet de Plan de Protection de la région bastiaise.**

**Des remarques ont été formulées lors de cette séance sur l'absence d'éléments concernant le tunnel de Bastia et l'impact sanitaire de celui-ci sur ses usagers.**

### 3. La phase de consultation des collectivités

**La consultation réglementaire des collectivités, prévue à l'article R222-21 du code de l'environnement, a débuté le 5 novembre 2014 pour une durée de 3 mois.**

#### 3.1 Dispositif déployé

Conformément à l'article R222-21 du code de l'environnement, le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère a été transmis pour avis aux organes délibérants des collectivités pour une durée de 3 mois du 5 novembre 2014 au 5 février 2015. Cette consultation a permis de recueillir les avis et remarques des collectivités avant la mise en enquête publique.

Un courrier a été adressé à chaque entité consultée pour l'informer de l'ouverture de la consultation sur le projet de plan de protection de l'atmosphère. Pendant toute la période, le projet de PPA était téléchargeable sur le site internet suivant : <http://www.corse.developpement-durable.gouv.fr/elaboration-du-ppa-de-la-region-bastiaise-a878.html>.

Ainsi, 18 entités ont été officiellement consultées :

- la mairie de Bastia,
- la mairie de Biguglia,
- la mairie de Borgo,
- la mairie de Brando,
- la mairie de Furiani,
- la mairie de Lucciana,
- la mairie de Monte,
- la mairie d'Olmo,
- la mairie de San-Martino-di-Lota,
- la mairie de Santa-Maria-di-Lota,
- la mairie de Vescovato,
- la mairie de Ville-Di-Petrabugno,
- la Collectivité Territoriale Corse,
- le Conseil Général de la Haute Corse,
- la Communauté de Communes du Cap Corse,
- la Communauté de Communes Marana-Golo,
- la Communauté de Communes de Casinca.

### 3.2 Bilan des retours de la consultation des collectivités et EPCI

Conformément à l'article R222-21 du code de l'environnement, à défaut de réponse dans un délai de trois mois, l'avis des organes délibérants des communes, des EPCI, des départements et de la région est réputé favorable.

Ainsi, en région bastiaise, le projet de PPA a été favorablement accueilli puisque, sur les 18 collectivités et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale consultés :

- 17 avis sont réputés favorables par absence de réponse officielle, dont un avec remarque (communauté d'agglomération de Bastia),
- 1 avis est favorable exprimé par courrier avec délibération officielle avec remarques ou suggestions pour la commune de San-Martino-di-Lota.

Ces avis sont présentés en annexe 1.

Les remarques et suggestions apportées par la commune de San-Martino-di-Lota et la communauté d'agglomération de Bastia lors de cette consultation réglementaire peuvent être de nature différente :

- remarque d'ordre général,
- remarque sur la thématique du transport.

Ces remarques sont détaillées dans les pages suivantes.

## 4. Remarques d'ordre général

### 4.1 Observations recueillies

- a) La commune de San-Martino-di-Lota note que l'étude et les données prises en compte dans le cadre du PPA « portent surtout sur le secteur de la région bastiaise sud, et qu'au nord, elle s'arrête au port de Toga ». Il est également noté « **l'obsolescence des données et leur caractère partiel et incomplet en ce qui concerne le nord** ». Les points sur lesquels la commune de San-Martino-di-Lota note des absences de données sont ensuite détaillés dans le courrier de délibération.
- b) De plus, il est précisé que **le réseau de surveillance de qualité de l'air ne dispose pas de capteurs de pollutions dans le Nord** alors que Pietranera et Miomo subissent des embouteillages au quotidien.
- c) Enfin, une remarque est présentée au sujet de l'impact de la mauvaise qualité de l'air qui aurait dû être analysée « par rapport à la population directement exposée habitant dans le cône de pollution, mais également au regard de son activité.  
Dans le nord de Bastia, il n'existe pas de voie douce permettant aux vélos et piétons de se pédaler en dehors de la zone polluée, contrairement à Bastia où il existe des alternatives. Ainsi **les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo dans le Cap Corse sont au moins aussi exposées sinon plus fortement exposées que celles de Bastia**, puisqu'elles sont un métabolisme plus élevé (marche rapide, vélo) ».

### 4.2 Modalités de prise en compte des remarques

#### 4.2.1 Éléments de réponse :

##### a) Absence de données dans le Nord

Le périmètre du PPA de la région bastiaise a été sélectionné selon l'arrêté préfectoral relatif à la mise en œuvre d'information et d'alerte du public en cas de pointe de pollution atmosphérique. Cette zone correspond à la zone sensible en termes de pollution atmosphérique de manière étendue afin de tenir compte de toute problématique liée à la pollution de l'air.

Le fait que le Nord de Bastia apparaisse peu dans les données vient du niveau d'impact du secteur sur la qualité de l'air, qui est moindre en comparaison aux zones plus au sud.

Toutefois, les points sur lesquels la commune de San-Martino-di-Lota note des absences de données précisées font l'objet de réponse dans le paragraphe suivant

Thématique « transport ».

### b) Point de surveillance de la qualité de l'air dans la zone Nord de Bastia

Une étude a été réalisée par Qualitair Corse en 2010 pour justifier de la stratégie de surveillance de la qualité de l'air sur la microrégion de Bastia, et de justifier ainsi du positionnement des 4 stations fixes de mesures sur cette zone.

Cette étude s'est appuyée sur des campagnes de mesure antérieures et notamment la mise en place d'un site temporaire de mesures installé à Brando pour la partie Nord de Bastia. Afin de réaliser une mesure représentative sur l'année, deux séries de mesures ont été effectuées, l'une pendant la période estivale (29/5/08 au 9/7/2008), l'autre en période hivernale (23/2/09 au 01/04/09).

Il a pu être observé sur cette période de mesures qu'à Brando :

- « les niveaux d'oxydes d'azote étaient peu élevés et nettement plus faibles que ceux du centre-ville de Bastia,
- les niveaux d'ozone sont proches des concentrations relevées sur la station périurbaine de Montesoro,
- les niveaux en particules fines sont proches sur l'ensemble des sites ».

Figure 2 : Résultats de la campagne de mesures réalisée par Qualitair Corse à Brando en 2008/2009

\* : moyenne annuelle calculée avec moins de 75 % de données sur l'année.

Tf : taux de fonctionnement

OQ : objectif de qualité

#### Oxydes d'azote

Site	Période 1 : du 29 mai au 9 juillet 2008			Période 2 : du 23 février au 1 avril 2009			Sur une année	
	Max.	Moy.	Tf	Max.	Moy.	Tf	Moy.	Tf
Brando	38	5	95,2 %	19	4	76,3 %	*4,2	18,9 %

Valeur limite pour le NO<sub>2</sub> : 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle

#### Ozone

Site	Période 1 : du 29 mai au 9 juillet 2008			Période 2 : du 23 février au 1 avril 2009			Sur une année	
	Max.	Moy.	Nombre de dépassement de la valeur cible	Max.	Moy.	Nombre de dépassement de la valeur cible	Moy.	Tf
Brando	171	92	6	133	92	1	*92	19,2 %

Valeur cible pour l'ozone : 120 µg/m<sup>3</sup>, maximum journalier de la moyenne sur 8 heures, à ne pas dépasser plus de 25 fois par an, en moyenne sur 3 ans.

## Particules fines

Site	Période 1 : du 29 mai au 9 juillet 2008			Période 2 : du 23 février au 1 avril 2009			Sur une année	
	Max.	Nombre de dépassements de la valeur limite journalière 50 µg/m <sup>3</sup>	Moy.	Max.	Nombre de dépassements de la valeur limite journalière 50 µg/m <sup>3</sup>	Moy.	Moy.	Tf
Brando	38	0	23	35	0	24	*24	14,8 %

*La valeur limite journalière fixée à 50 µg/m<sup>3</sup> pour les PM10 ne doit pas à être dépassée plus de 35 jours par an.*

La conclusion de cette étude comparative a montré que « de manière générale, le réseau actuel apporte une surveillance très correcte sur l'ensemble de la microrégion pour l'ensemble des polluants » [...] « En complément des études devront également être mises en œuvre afin d'évaluer les concentrations en proximité automobile et la distance d'impact de l'axe Bastia Cazamozza qui sera bientôt modifié en deux fois deux voies jusqu'à Folelli. De même, une caractérisation de l'impact des bateaux sur la ville de Bastia et notamment dans les quartiers nord, semble nécessaire afin d'évaluer l'impact du trafic maritime sur l'exposition des personnes ».

**Cela montre que le réseau de mesure de la qualité de l'air de Qualitair Corse en l'état actuel est suffisant à la caractérisation de la qualité de l'air sur la région bastiaise et que la région nord de Bastia peut être surveillée lors de campagnes de mesures ponctuelles comme toute zone pouvant présenter des modifications.**

### c) Exposition de la population à la qualité de l'air

- Le PPA est un plan d'actions qui doit être mis en place lorsque les niveaux moyens en polluants atmosphériques sur un territoire dépassent des valeurs limites réglementaires. Il est composé de mesures réglementaires et d'accompagnement dont l'objectif est une réduction globale des émissions pour une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du territoire.
- En termes d'exposition individuelle à la pollution de l'air, de nombreuses études ont été menées au niveau national et international.

Ainsi comme présenté dans le rapport PPA en page 13, l'étude **APHEKOM** dont les résultats ont été communiqués en mars 2011, a montré qu'habiter à proximité du trafic routier augmente la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique.

Des polluants comme les particules ultrafines se trouvent en grandes concentrations à proximité des rues et des routes connaissant un fort trafic automobile. Il existe de plus en plus d'études montrant que vivre à côté de ces axes de circulation pourrait avoir des répercussions significatives sur la santé, en particulier en favorisant le développement de maladies chroniques.

Le projet a montré qu'en moyenne, plus de 50 % de la population de 10 villes européennes résidait à moins de 150 mètres de rues ou de routes empruntées par plus de 10 000 véhicules par jour, et était donc exposée à des niveaux importants de pollution.

Dans ces villes, il a été estimé que le fait d'habiter à proximité de grands axes de circulation pourrait être responsable d'environ 15 à 30 % des nouveaux cas d'asthme de l'enfant, et, de

proportions similaires ou plus élevées de BPCO<sup>1</sup> et de maladies coronariennes chez les adultes âgés de 65 ans et plus.

De plus, dans les 10 villes étudiées, le coût associé à l'apparition de ces pathologies chroniques causées par la pollution s'élèverait à environ 300 millions d'euros chaque année, auquel il faut ajouter le coût des aggravations, de l'ordre de 10 millions d'euros par an. Ces résultats confirment l'importance de développer des politiques urbaines visant à réduire l'exposition des populations vivant à proximité des rues et routes à forte densité de circulation.

- De plus, AIRPARIF, association de surveillance de la qualité de l'air d'Ile-de-France, a réalisé ces dernières années des études visant à qualifier l'exposition personnelle selon le mode de transport choisi. Ainsi, plusieurs personnes ont été équipées de capteurs individuels de mesure de la qualité de l'air afin d'évaluer leur exposition individuel tout au long de la journée. Les études menées montrent les résultats suivants :

Figure 3 : Exposition personnelle selon le mode de transport choisi (source Airparif)



#### Conclusion :

Ces études montrent

- qu'habiter à proximité du trafic routier augmente la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique
- et que le conducteur automobile est soumis à des concentrations en polluants jusqu'à 2 fois plus importants que le piéton ; le cycliste, quant à lui, étant soumis à des niveaux intermédiaires entre l'automobiliste et le piéton.

#### 4.2.2 Modifications de texte envisagées :

Le chapitre « 5.3.4 - Evaluations complémentaires menées sur la zone d'étude » sera complété avec les résultats de l'étude menée sur Brando.

L'étude menée par AIRPARIF pourra venir compléter les informations données dans le chapitre « 2 – Qualité de l'air : présentation de l'enjeu sanitaire » avec un renvoi en annexe.

<sup>1</sup> BPCO : broncho-pneumopathie chronique obstructive

## 5. Thématique « transport »

### 5.1 Transport de personnes – le trafic routier léger

#### 5.1.1 Observations recueillies

##### a) Références pour l'analyse du trafic, étude INSEE 2006

La commune de San-Martino-di-Lota note que « les références pour l'analyse du trafic automobile sont une source INSEE de 2006 [...]. Or en 8 ans le parc de véhicules a augmenté [...]. Il ne faut pas oublier que le flux automobile du Cap Corse, qui transite sur la commune de San-Martino-di-Lota, ne s'arrête pas et ne commence pas à Brando. Ce flux, estimé aujourd'hui entre 16 000 et 17 000 véhicules par jour, provient de l'ensemble du Cap Corse, et couvre au moins de toute sa partie orientale et son secteur Nord jusqu'à Centuri, ce qui n'est pas pris en compte dans l'étude ».

##### b) Référence de l'étude déplacement, Ville de Bastia - 2003

La communauté d'agglomération de Bastia (CAB) précise dans son courrier en date du 14 janvier 2015, que les chiffres fournis en page 32 du projet de PPA (chapitre « 4.3.2.1 – Le trafic routier léger ») ne concernent que le centre-ville de Bastia et en aucun cas l'ensemble des déplacements sur le territoire de la ville et de la CAB. Ces éléments sont également repris dans les fiches actions transports.

#### 5.1.2 Modalités de prise en compte des remarques

##### 5.1.2.1 Éléments de réponse :

##### a) Références pour l'analyse du trafic, étude INSEE 2006

Les résultats à l'étude INSEE de 2006 sont les derniers disponibles : aucune mise à jour n'a été faite ou n'est disponible au moment de la rédaction de ce document.

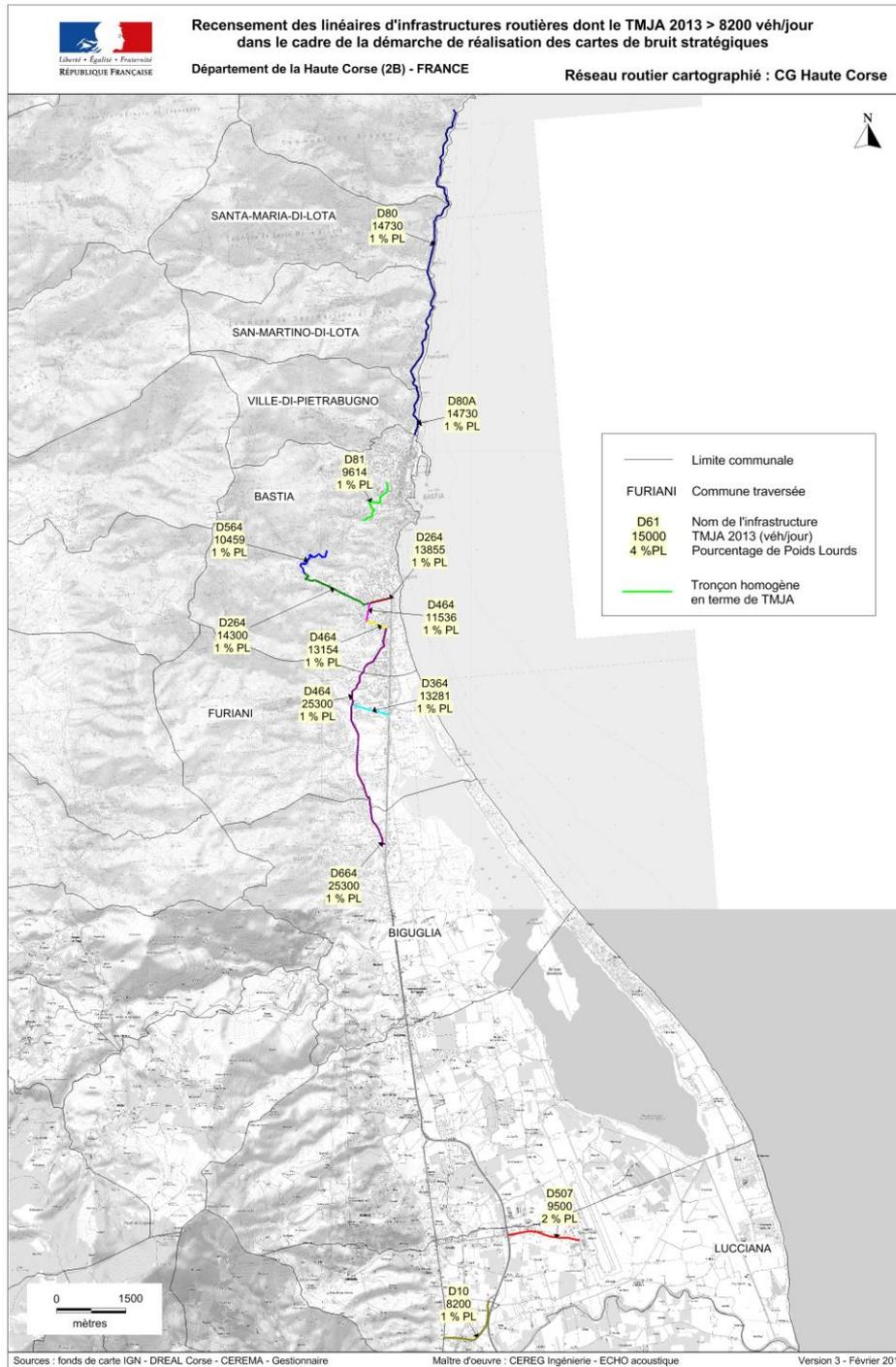
Dans le projet de PPA, en page 29 sur 447, il est rappelé « Les données INSEE sont issues du recensement de la population 2006 et fournissent des informations sur les déplacements. De par leur ancienneté, ces données diffèrent très probablement de la situation actuelle. Néanmoins au vu de la croissance positive de la population sur la zone du Grand Bastia depuis 1999, les déplacements de population sur ce territoire n'ont pu que se renforcer. »

Une étude a été réalisée par la DREAL Corse en octobre 2014 et diffusée après la mise en consultation du projet de PPA. Elle concerne le trafic routier des collectivités dont le flux est supérieur à 8 200 véhicules par jour (Réf. DREAL Corse – Cartes de bruit stratégiques - Réseaux routiers des collectivités - Trafics > 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour) est présentée en annexe 3. Elle fournit des éléments de précision.

Dans cette étude, un recensement des linéaires d'infrastructures routières dont le flux de véhicules journaliers (TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel) est supérieur à 8 200 véhicules par jour en 2013 a été réalisé et est présenté ci-après.

Le flux de véhicules journaliers sur la D80 est estimé à 14 730 véh/j. Il est plus faible que le trafic routier allant vers le sud de Bastia, de 30 à 45 000 véh/j sur la N193, confirmant les résultats de l'étude INSEE de 2006.

Figure 4 : Recensement des linéaires d'infrastructures routières dont le TMJA < 8 200 véh/j



**b) Référence de l'étude déplacement, Ville de Bastia – 2003**

Les informations de la communauté d'agglomération de Bastia n'amènent pas de remarque particulière.

### 5.1.2.2 Modifications de texte envisagées :

Des éléments de trafic sur la D80 issus de l'étude menée par la DREAL Corse en 2014 seront ajoutés au projet de PPA dans le tableau de la figure 18 du chapitre « 4.2.3.1 – Le trafic routier léger ».

Les informations concernant l'étude déplacements réalisée par la Ville de Bastia en 2003, comme soulevé par la communauté d'agglomération de Bastia seront précisées dans les chapitres adéquats du projet de PPA (chapitre « 4.2.3.1 Le trafic routier léger » et les actions du PPA relatives au transport).

## 5.2 Transport de personnes - Flux Nord/Sud

### 5.2.1 Observations recueillies

La commune de San-Martino-di-Lota relève que « **les flux Cap Corse/Bastia (sans franchissement de tunnel) et Cap Corse/Sud de Bastia ne sont pas assez mis en évidence.** Une logique de déplacement doit s'analyser selon le besoin ou non de traverser le tunnel qui constitue le goulot d'étranglement entre le Nord et le Sud de Bastia. Cette logique est impactée par les services à la population [...] mais également les services aux entreprises [...] ».

### 5.2.2 Modalités de prise en compte des remarques

#### 5.2.2.1 Éléments de réponse :

Pour mieux prendre en compte les trafics vers le nord de Bastia, des éléments de trafic sur la D80 issus de l'étude menée par la DREAL Corse en 2014 seront ajoutés au projet de PPA dans le tableau de la figure 18 du chapitre « 4.2.3.1 – Le trafic routier léger ».

**Les actions réglementaires 3 et 4 du projet de PPA de la région bastiaise prévoient la réalisation d'une étude mobilité-déplacement des population à l'échelle du PPA et des enquête de mobilité-déplacement des salariés pour les entreprises privées et publiques de plus de 50 salariés.** Ces actions visent donc à tenir compte de la qualité de l'air pour les services à la population et aux entreprises, dans la mesure où les entreprises concernées comptent plus de 50 salariés.

#### 5.2.2.2 Modifications de texte envisagées :

Des éléments de trafic sur la D80 issus de l'étude menée par la DREAL Corse en 2014 seront ajoutés au projet de PPA dans le tableau de la figure 18 du chapitre « 4.2.3.1 – Le trafic routier léger ».

## 5.3 Transport de personnes – le réseau de transport collectif

### 5.3.1 Observations recueillies

La CAB apporte des précisions et corrige des informations fournies dans le projet de PPA, en particulier sur la politique sociale engagée :

« La CAB s'est effectivement engagée sur une tarification sociale et à faciliter certains déplacements urbains ou pour des évènements saisonniers (bus de la plage et ligne de soirée – cinébus) :

- Un abonnement à 20 euros par an pour les bénéficiaires des minima sociaux,
- Un abonnement à 20 euros par an pour les retraités non imposables, à 50 euros par an pour les retraités imposables
- Services de transport à la demande,
- Services de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR),
- Ligne 6 gratuite « gare – César Campinchi – Palais de Justice »
- Ligne 7 gratuite « gare – citadelle – Vieux Port – Mairie de Bastia »
- Ligne 8 gratuite « Hauts de Toga – fior di Macchia »
- Ligne 8 bis gratuite « les Sittelles – Macchione »
- Ligne 10 gratuite « bus de la plage »
- Ligne 11 gratuite « ligne de soirée – cinébus »
- Ligne 13 gratuite « hauts hameaux ».

Mais en aucun cas à une gratuité pour 43 % des trajets. Ce pourcentage représente en fait, le taux d'usagers bénéficiant de cette tarification sociale en 2012. Ce taux est passé à 40,10 % en 2013. La CAB ne s'engage pas un taux de gratuité, mais à respecter certains tarifs sociaux et à la gratuité de certaines lignes.

**Taux d'usagers bénéficiant de cette tarification sociale et « spéciale centre urbain et évènements »:**

Année	Taux d'usagers
2009	41,38 %
2010	42,44 %
2011	42,07 %
2012	43,00 %
2013	40,10 %

La fréquentation des bus du réseau urbain ne peut se quantifier exhaustivement. En effet, elle repose sur des tickets et des cartes à vue qui ne sont pas quantifiées à chaque utilisation. Elle repose sur des méthodes de calcul liées aux clés de la mobilité. La clé de mobilité des cartes « Pass'Bus » est passée de 80 voyages par moi à 53 (soit une perte de 27 voyages par mois), la clé de mobilité des carte senior passant de 45 à 30 (perte de 15 voyages par mois).

La fréquentation des bus du réseau urbain témoigne des augmentations régulières de 2009 jusqu'en 2012 :

Année	Nombre de passagers estimés (cf. clé de mobilité)
2009	2.859.713
2010	3.135.789
2011	3.230.486
2012	3.431.721
2013 (changement de clé de mobilité)	2.772.841

D'autre part, la CAB gère aussi une partie du transport scolaire, ce qui représente 100 421 km/an en 2013.

Tableau : Répartition des modalités des titres de transports sur le réseau urbain de Bastia entre 2009 et 2013 (source : Rapport sur le prix et la qualité du service public des transports routiers de voyageurs – C.A.B., décembre 2014)

Fréquentation	2009	2010	2011	2012	2013
Tickets vendus à l'unité	381 094	378 110	383 953	373 072	363 657
Carnets à 10 tickets (toutes lignes confondues y compris les correspondances)	127 640	127 120	171 798	187 122	207 622
Coupons hebdomadaires scolaires à 3 €	933 520	1 031 000	1 053 360	1 095 960	831 952
Coupons mensuels salariés à 20 €	229 500	263 325	262 125	296 325	257 790
Pass'Bus (coupons semestriels tarif 10 €)	420 960	338 080	315 200	349 920	241 468
Pass'Bus (coupons annuels tarif 20 €)	258 960	339 360	361 680	378 080	254 877
Cartes Senior non imposables annuelles - tarif 20 €	379 530	477 450	448 110	468 270	327 900
Cartes Senior imposables annuelles tarif 50 €	13 635	31 815	44 910	51 750	41 250
Ligne postale	4 497	5 507	221	0	
Ligne 6 gratuite « Gare –César Campinchi –Palais de Justice »	31 142	105 575	151 319	192 122	202 641
Ligne 7 gratuite « Gare – Citadelle – Vieux port – Mairie de Bastia »	35 074		Intégrée à la ligne n° 6		
Ligne 8 gratuite « Hauts de Toga – Fior di Macchia »	11 909	11 770	10 316	10 368	11 039
Ligne 8bis gratuite « Les Sittelles – Macchione »	12 593	8 984	6 510	4 536	5 682
Lignes gratuites « Hauts Hameaux » 9 – 13 – 14 – 15 (expérimentation)	1 597		Intégrée à la ligne n° 13		1 004
Ligne 10 gratuite « bus de la plage »	7 873	6 032	6 589	8 682	9 501
Ligne 11 gratuite « ligne de soirée - cinébus »	6 151	4 214	5 860	5 451	7 151
Lignes 9/ 12 PMR /TAD (20 € carte annuelle) A/R	4 038	3 314	3 060	4 102	4 040
Ligne 13 San Martino - Casevecchie – Mairie de Bastia	-	4 133	5 475	5 762	5 267
	2 859 713	3 135 789	3 230 486	3 431 723	2 772 841

Ce tableau montre les baisses enregistrées pour les modalités de titres de paiement en grisé. On retrouve les tickets à l'unité, la ligne 8 et la ligne 8bis, la ligne postale ; le Pass'Bus en coupons semestriels diminue alors que celui annuel augmente. Il est à noter que les cartes Senior augmentent régulièrement et fortement (presque multipliées par 4 pour celle des seniors imposables), les scolaires tout comme les salariés progressent régulièrement.

Enfin, il est à noter que les fréquences normales de circulation sont de 10 minutes en moyennes pour les lignes principales comme la ligne 1 ou 1 bis, de l'ordre de 15 minutes pour les autres. Mais en période de pointe, les temps de circulation peuvent être rallongés du fait de la congestion du trafic en centre-ville de Bastia. La conséquence immédiate est que la vitesse commerciale devient de ce fait moins attractive. »

## 5.3.2 Modalités de prise en compte des remarques

### 5.3.2.1 Éléments de réponse :

Ces informations n'amènent pas de remarque particulière.

### 5.3.2.2 Modifications de texte envisagées :

Les éléments décrits seront détaillés dans le projet de PPA en chapitre « 4.3.2.1. – Le réseau urbain de Bastia ». Le tableau 6 sera en particulier mis à jour avec les données de 2012 et 2013.

## 5.4 Transport maritime - Projet de déplacement du port

### 5.4.1 Observations recueillies

La commune de San-Martino-di-Lota note que « le **projet de déplacement du port est une solution pour le centre-ville qui ne fait que déplacer la pollution provenant du port vers le Sud sans apporter de solution pour le Nord** ».

### 5.4.2 Modalités de prise en compte des remarques

#### 5.4.2.1 Éléments de réponse :

Le projet de déplacement du port de commerce de Bastia est évoqué dans le projet de PPA mais n'a pas été pris en compte en termes d'impact sur la qualité de l'air, au vu des échéances du projet de port de la Carbonite.

Le projet de la Carbonite a fait l'objet d'études d'impact qui ne sont pas présentées dans le projet de PPA de la région de Bastia. En effet, le nouveau port n'est pas attendu avant 2015, il ne correspond donc pas aux échéances du PPA (5 ans).

Rappelons néanmoins que **le trafic routier entre le port de commerce de Bastia et le Nord de Bastia est estimé à environ 5 % des flux routiers globaux.**

#### **5.4.2.2 Modifications de texte envisagées :**

Pas de modifications envisagées.

### **5.5 Projets routiers**

#### **5.5.1 Observations recueillies**

La commune de San-Martino-di-Lota relève que « **les projets routiers ne se trouvent qu'au Sud de Bastia. Il n'y a aucun projet pour le Cap Corse** ».

#### **5.5.2 Modalités de prise en compte des remarques**

##### **5.5.2.1 Éléments de réponse :**

Aucun projet routier n'est prévu au stade de réalisation du plan de protection de l'atmosphère de la région bastiaise pour le Cap Corse d'après les services de la CTC.

##### **5.5.2.2 Modifications de texte envisagées :**

Pas de modifications envisagées.

## 5.6 Action réglementaire 5 « Mettre en place des Plans de Déplacements Entreprises et Administrations »

### 5.6.1 Observations recueillies

La commune de San-Martino-di-Lota note que « la liste des entreprises et administrations devant mettre en place un politique de déplacement, figurant aux pages 152 et 154 doit être complétée (ont été oubliés EDF/ERDF, hypermarchés, Pôle emploi, ...) ».

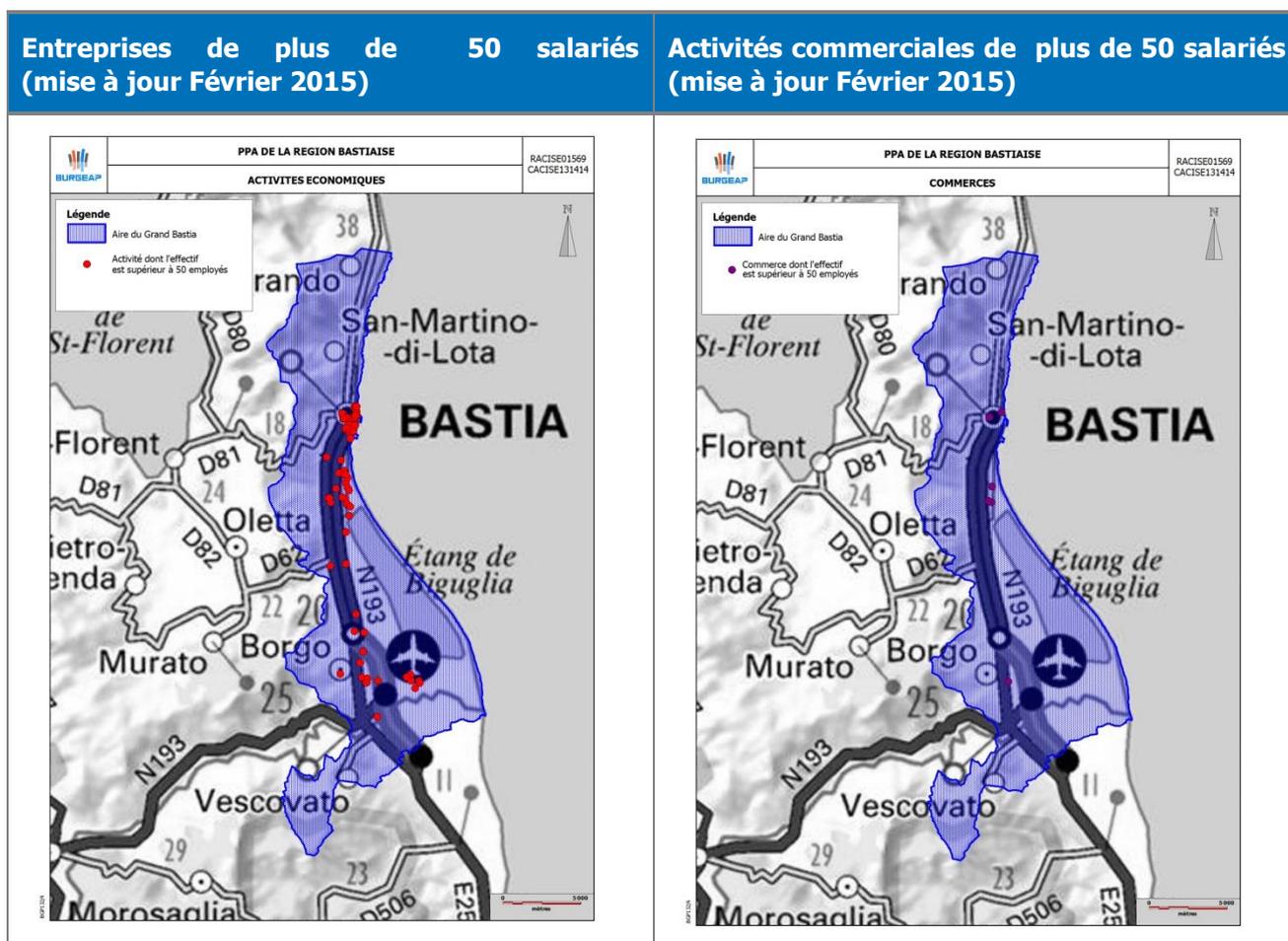
### 5.6.2 Modalités de prise en compte des remarques

#### 5.6.2.1 Éléments de réponse :

Les entreprises et administrations concernées par une politique de déplacement sont celles dont l'effectif est supérieur à 50 personnes. Celles-ci ont été mises à jour en février 2015 avec le concours de Qualitair Corse, qui réalise le cadastre régional des émissions atmosphériques.

#### 5.6.2.2 Modifications de texte envisagées :

Les figures 27 et 31 du projet de PPA de la région bastiaise vont être modifiées par les figures suivantes :



Les listes d'entités concernées vont également être mises jour dans les annexes.

## **5.7 Action d'accompagnement 1 « Promouvoir les modes de déplacements moins polluants »**

### **5.7.1 Observations recueillies**

La communauté d'agglomération de Bastia souhaite être associée à toutes actions dans son domaine de compétence.

### **5.7.2 Modalités de prise en compte des remarques**

#### **5.7.2.1 Éléments de réponse :**

Pas de réponse particulière.

#### **5.7.2.2 Modifications de texte envisagées :**

Pas de modification du texte du projet de PPA, les collectivités (dont la Communauté d'Agglomération de Bastia) étant identifiées comme des partenaires pour la bonne réalisation de cette action.

- Rapport de synthèse des avis issus de la phase réglementaire de consultation sur le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région bastiaise

## ANNEXES

# **Annexe 1.**

## **Délibération du Conseil Municipal de la Commune de San-Martino-di-Lota**

Cette annexe contient 3 pages.

# EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL COMMUNE DE SAN MARTINO DI LOTA

❖ **OBJET : AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE REGION BASTIAISE**

Date de la convocation : 15.12.14

## SEANCE DU 19 DECEMBRE 2014

L'an DEUX MILLE QUATORZE et le dix-neuf décembre à 18 heures

Le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de PADOVANI Jean-Jacques.

Présents : M. PADOVANI Jean-Jacques, M. PETROGNANI Pierre, Mme CASANOVA Nicole, Mme FORNESI Marie-Dominique, M. SCANIGLIA Didier, Mme MANDRICHI Marie-Paule, M. NATALI Lucien, M. ROSSI Alain, Mme BAFFICO Véronique, M. LEONARDI Bernard, Mme FILIPPI Augusta, M. COVILLI Pierre-Antoine, Mme GHELARDINI Vanina, M. POLIFRONI Bruno, Mme RAGAS Viviane, Mme SIGURANI Marielle, Mme VALENTINI Marie-Hélène, Mme VALERY-GRAZIANI Nathalie, M. SALAZAR Frédéric, M. CORMAT René-Pierre.

Absents : M. BERTRAND Michel, Mme LORENZI Thérèse, M. MICALLEFF Joël.

*Mme RAGAS Viviane a été nommée secrétaire.*

Le Maire présente au Conseil Municipal le rapport concernant l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère de la région bastiaise.

Cette étude, à laquelle la Commune a été invitée à participer, a été menée pour le compte de l'État.

Ce plan est dans sa phase de consultation réglementaire fixée par le code de l'environnement aux articles L.222-4 et R.222-21.

Le 6 octobre 2014, la DREAL a présenté ce plan au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques de la Haute-Corse qui a émis un avis favorable.

Il est désormais soumis pour avis aux organes délibérants des Communes et EPCI.

Si on peut remarquer la qualité technique de l'étude, dont les données sont pour l'essentiel fournies par l'association Qualitair Corse, on doit noter aussi bien en ce qui concerne les données, que pour ce qui est de l'ensemble de l'étude, qu'elle porte surtout sur le secteur de la région bastiaise sud, et qu'au nord, elle s'arrête au port de Toga. On notera également l'obsolescence des données et leur caractère partiel et incomplet en ce qui concerne le Nord.

En page 30, les références utilisées pour l'analyse du trafic automobile sont une source INSEE de 2006, qui analyse les flux pendulaires entre le Nord et le Sud. Or, en 8 ans, le parc de véhicules a augmenté, l'activité (augmentation des constructions dans le Cap) et les flux (modification des déplacements) ont changé. Il ne faut pas oublier que le flux automobile du Cap Corse, qui transite sur la Commune de San Martino di Lota, ne s'arrête pas et ne commence pas à Brando. Ce flux, estimé aujourd'hui entre 16000 et 17000 véhicules par jour, provient de l'ensemble du Cap Corse, et couvre au moins de toute sa partie orientale et son secteur Nord jusqu'à Centuri, ce qui n'est pas pris en compte par l'étude.

L'analyse des pollutions ne concerne donc pas du tout le Nord de la région Bastiaise.

On peut constater par exemple l'absence de capteurs de pollutions dans le Nord, alors que Pietranera et Momo subissent des embouteillages au quotidien. Les capteurs sont concentrés autour du port de Bastia. (Zone d'étude, Sud de Bastia, page 66)

Les flux Cap Corse/Nord de Bastia (sans franchissement de tunnel) et Cap Corse/Sud de Bastia ne sont pas assez mis en évidence. Une logique de déplacement doit s'analyser selon le besoin ou non de traverser le tunnel qui constitue le goulet d'étranglement entre le Nord et le Sud de Bastia. Cette logique est impactée par les services à la population (Par exemple, la décision récente de pôle Emploi de supprimer l'agence du Nord, sans consultation ni des élus, ni de la population, et sans étude d'impact a eu une incidence directe sur les déplacements Nord-Sud), mais également les services aux entreprises (par exemple, l'absence de politique régionale des déchets, en particulier pour les déchets d'entreprises, entraîne de nombreux déplacements de poids lourds à travers le tunnel et également de nombreux dépôts sauvages ou encore à côté des déchets ménagers dans la Cap Corse).

La liste des entreprises et administrations devant mettre en place une politique de déplacement, figurant aux pages 152 et 154, doit être complétée. (Ont été oubliés EDF/ ERDF/ des hypermarchés/ Pôle emploi ...).

Est évoqué également le projet de déplacement du port : C'est une solution pour le centre-ville, qui ne fait que déplacer la pollution provenant du port vers le Sud sans apporter de solution pour le Nord.

L'impact de la mauvaise qualité de l'air doit être analysé par rapport à la population directement exposée habitant dans le « cône de pollution », mais également au regard de son activité. Dans le Nord de Bastia, il n'existe pas de voie douce permettant aux vélos et piétons de se déplacer en dehors de la zone polluée, contrairement à Bastia où il existe des alternatives. Ainsi, les personnes qui se déplacent à pieds ou à vélo dans le Cap Corse sont au moins aussi exposées sinon plus fortement exposées que celles de Bastia, puisqu'elles ont un métabolisme plus élevé (marche rapide, vélo).

En Page 94, on constatera que les projets routiers ne se trouvent qu'au Sud de Bastia. Il n'y a aucun projet pour le Cap Corse.

Au vu de cet exposé, et ayant pris connaissance du Plan de protection de l'atmosphère de la région bastiaise,

Le Conseil Municipal émet l'avis suivant :

- Il s'agit d'une étude sérieuse qui concerne la qualité de l'air du secteur Sud de la région Bastiaise
- Quelques compléments seraient nécessaires, notamment en ce qui concerne la liste des entreprises, commerces et administrations de plus de 50 salariés.
- Il serait opportun de placer des capteurs permanents au Nord de Bastia (Pietranera par exemple) et de mettre à jour les données concernant les flux de véhicules du Cap Corse.
- De même, l'exposition et l'activité des piétons et cyclistes est différente dans le Cap Corse et à Bastia : Une comparaison de l'impact sur la santé serait opportune, selon que la personne exposée est un automobiliste, un piéton qui se promène en ville, un piéton qui se déplace entre Bastia et le Cap Corse, un cycliste sportif, un habitant que se situe à proximité avec fenêtres ouvertes sur la rue ou dans une cour.
- Une étude d'impact ainsi qu'une consultation de la population et des élus devrait être effectuée avant la suppression ou le déplacement d'un service public.
- Le Cap Corse mériterait de ne pas être oublié en matière d'activité économique, de lieu de vie, de zone soumise à des flux de véhicules importants en augmentation constante. La situation actuelle implique l'urgence impérieuse de moderniser ses infrastructures routières, de créer des zones de stationnement autour, de plateformes multimodales, et d'aménager des voies douces et accessibles au plus grand nombre.

Ainsi fait et délibéré, les jour, mois et an que dessus.

Le Maire : J.J. PADOVANI



Acte rendu exécutoire  
après dépôt en Préfecture

le

et publication ou notification

du

## **Annexe 2.**

# **Avis de la Communauté d'agglomération de Bastia - courrier du 14/01/2015**

Cette annexe contient 5 pages.

1219  
Direction Générale des Services

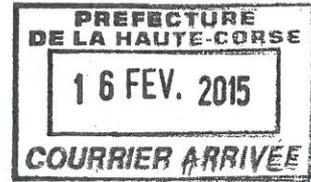
Direction  
des Services Techniques

Affaire suivie par :  
Laurence Sollily  
Tél. : 04-95-55-18-18

[l.boyre@agglo-bastia.fr](mailto:l.boyre@agglo-bastia.fr)



République Française



Communauté d'Agglomération  
de Bastia

Références à rappeler :  
LS/N° 1-2015 /DGST

Ajaccio le 02/12/2015 N 00503

	S.A.D	INFO
DIR		
DIR.Adj		
Adj DIR		
MCR		
SG		
SRET	α	
SBEP		
SLADD		
SICP		
Ses DIR		
Signalé		Délai de réponse
DIR.	DIR Adj.	Adj Dir.

Bastia, le 14 janvier 2015

Le Président de la  
Communauté  
d'Agglomération de Bastia

à  
Monsieur le Préfet de la  
Haute-Corse



Objet : Avis de la C.A.B. pour le Plan de Protection de l'Atmosphère (P.P.A.) de la Région bastiaise

Vos réf. : DPR/Pref/PP/2014-1266

Monsieur le Préfet,

Vous avez demandé au Conseil Communautaire de l'Agglomération de Bastia, par votre courrier en date du 03 novembre 2014, d'émettre un avis sur le Plan de Protection de l'Atmosphère (P.P.A.) de la région bastiaise.

Nous sommes volontaires pour sa mise en œuvre, en témoigne notre volonté de nous inscrire par ailleurs dans l'appel à initiative « 200 territoires à énergie positive pour la croissance verte ».

Nos compétences sont clés dans cette démarche, et nous porterons une attention soutenue dans les transports et l'habitat. Dès lors, je soumettrai le P.P.A. au prochain Conseil Communautaire.

Sans attendre cet avis, je vous fais part de quelques remarques que vous trouverez en annexe.

Je vous prie de croire, monsieur le Préfet, en ma considération distinguée.

PREFECTURE DE LA HAUTE-CORSE COURRIER RESERVE		
	A	I
CABINET		
SIDPC		X
RH/AF		
BBLP		
C GESTION		X
SIDSIC		
DRCT		
DCIC		
SP		
DDCSPP		
DDTM		
AUTRES	X	

+SG



Toute correspondance est à adresser de façon impersonnelle à :

M. le Président de la Communauté d'Agglomération de Bastia - Port Toga - CS 60097- 20291 Bastia cedex  
Téléphone : 04 95 55 18 18 - Télécopie : 04 95 32 70 51 - [www.bastia-agglomeration.com](http://www.bastia-agglomeration.com)

DREAL

Direction  
des Services Techniques

Affaire suivie par :  
Laurence Sollily  
Tél : 04-95-55-18-18  
l.boyre@agglo-bastia.fr



Communauté d'Agglomération  
de Bastia

## Annexe

**Objet :** Propositions de modifications, pages 32, 33, 34, 104 et suivantes  
**Référence :** Plan de Protection de l'Atmosphère  
**P.J. :** Document de 4 pages dont la présente

La C.A.B. porte à votre connaissance toutes précisions et données actualisées.

### 1- En ce qui concerne le paragraphe 4.2.3.1 Le trafic routier léger

Le projet de P.D.U. a été réalisé par la C.A.B. et non par la ville de Bastia, (comme indiqué page 32, paragraphe 4-2-3-1, 1<sup>er</sup> paragraphe en haut). L'étude dont il est fait référence était la suivante : « Etude du trafic du centre ancien, diagnostic », Ville de Bastia, faite par Municipalité Service en décembre 2003 ». Les chiffres dont il est fait référence sont :

- \* près de 40% des déplacements sont liés au travail ou à des affaires professionnelles ;
- \* les achats et les loisirs représentent quant à eux 31% des déplacements (...);
- \* près de 65% des déplacements sont effectués en voiture (conducteur et passagers) ;
- \* la marche à pieds ne représente que 22% des déplacements ;
- \* les autres modes, notamment les deux roues et les transports collectifs restent minoritaires. »

Tous ces nombres ne concernent donc QUE LE CENTRE DE Bastia, et en aucun cas l'ensemble des déplacements sur le territoire de la ville et de la C.A.B.

Ces éléments se retrouvent ensuite dans les fiches des déplacements, en particulier dans le paragraphe « justification / argumentaire de l'action », (pages 104 et suivantes) ne sont pas extraits des études liées au P.D.U. comme indiqué mais d'une étude de la ville de Bastia portant simplement sur son centre ancien faite par Municipalité Service et dont le rendu fut fait en décembre 2013 (page 43 de la dite étude). La C.A.B. tient simplement à relativiser ces chiffres en signalant qu'ils portent sur un périmètre bien moins grand que celui indiqué.

### 2- En ce qui concerne le paragraphe 4.2.3.2.1 Le réseau urbain de Bastia (page 32 et 33)

La C.A.B. s'est effectivement engagée sur « une tarification sociale et à faciliter certains déplacements urbains ou pour des événements saisonniers (bus de la plage et ligne de soirée – cinébus) :

- un abonnement à 20 euros par an pour les bénéficiaires des minima sociaux,
- un abonnement à 20 euros par an pour les retraités non imposables, à 50 euros par an pour les retraités imposables.

- Services de transport à la demande (TAD),
- Service de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR),
- ligne 6 gratuite « gare – César Campinchi – Palais de Justice »,
- ligne 7 gratuite « gare – citadelle – Vieux port – Mairie de Bastia »,
- ligne 8 gratuite « Haut de Toga – Fior di Macchia »,
- ligne 8bis gratuite « les Sittelles – Macchione »,
- ligne 10 gratuite « bus de la plage »,
- ligne 13 gratuite « hauts hameaux »,
- ligne 11 gratuite « ligne de soirée – cinébus ». »

Mais en aucun cas à une gratuité pour 43% des trajets. Ce % représente en fait, le taux d'usagers bénéficiant de cette tarification sociale en 2012. Ce taux est passé à 40,10% en 2013. La C.A.B. ne s'engage pas sur un taux de gratuité, mais à respecter certains tarifs sociaux et à la gratuité de certaines lignes.

Taux d'usagers bénéficiant de cette tarification sociale et « spéciale centre urbain et événements » :

Année	Taux d'usagers
2009	41,38 %
2010	42,44 %
2011	42,07 %
2012	43,00 %
2013	40,10 %

La fréquentation des bus du réseau urbain ne peut se quantifier exhaustivement, en effet, elle repose sur des tickets et sur des cartes à vue qui ne sont pas quantifiées à chaque utilisation. Elle repose sur des méthodes de calcul liées aux clés de mobilité. La clé de mobilité des cartes « passBus » est passée de 80 voyages par mois à 53 (soit une perte de 27 voyages par mois), la clé de mobilité des cartes senior passant de 45 à 30 (perte de 15 voyages par mois).

La fréquentation des bus du réseau urbain témoigne des augmentations régulières de 2009 jusqu'en 2012 :

Année	Nombre de passagers estimés (cf. clé de mobilité)
2009	2.859.713
2010	3.135.789
2011	3.230.486
2012	3.431.721
2013 (changement de clé de mobilité)	2.772.841

D'autre part, la C.A.B. gère aussi du transport scolaire, ce qui représente 100.421Km/an en 2013.

Tableau : Répartition des modalités des titres de transports sur le réseau urbain de Bastia entre 2009 et 2013 (source : Rapport sur le prix et la qualité du service public des transports routiers de voyageurs – C.A.B., décembre 2014)

Fréquentation	2009	2010	2011	2012	2013
Tickets vendus à l'unité	381 094	378 110	383 953	373 072	363 657
Carnets à 10 tickets (toutes lignes confondues y compris les correspondances)	127 640	127 120	171 798	187 122	207 622
Coupons hebdomadaires scolaires à 3 €	933 520	1 031 000	1 053 360	1 095 960	831 952
Coupons mensuels salariés à 20 €	229 500	263 325	262 125	296 325	257 790
Pass'Bus (coupons semestriels tarif 10 €)	420 960	338 080	315 200	349 920	241 468
Pass'Bus (coupons annuels tarif 20 €)	258 960	339 360	361 680	378 080	254 877
Cartes Senior non imposables annuelles - tarif 20 €	379 530	477 450	448 110	468 270	327 900
Cartes Senior imposables annuelles tarif 50 €	13 635	31 815	44 910	51 750	41 250
Ligne postale	4 497	5 507	221	0	
Ligne 6 gratuite « Gare –César Campinchi –Palais de Justice »	31 142	105 575	151 319	192 122	202 641
Ligne 7 gratuite « Gare – Citadelle – Vieux port – Mairie de Bastia »	35 074		Intégrée à la ligne n° 6		
Ligne 8 gratuite « Hauts de Toga – Fior di Macchia »	11 909	11 770	10 316	10 368	11 039
Ligne 8bis gratuite « Les Sittelles – Macchione »	12 593	8 984	6 510	4 536	5 682
Lignes gratuites « Hauts Hameaux » 9 – 13 – 14 – 15 (expérimentation)	1 597		Intégrée à la ligne n° 13		1 004
Ligne 10 gratuite « bus de la plage »	7 873	6 032	6 589	8 682	9 501
Ligne 11 gratuite « ligne de soirée - cinébus »	6 151	4 214	5 860	5 451	7 151
Lignes 9/ 12 PMR /TAD (20 € carte annuelle) A/R	4 038	3 314	3 060	4 102	4 040
Ligne 13 San Martino - Casevecchie – Mairie de Bastia	-	4 133	5 475	5 762	5 267
	2 859 713	3 135 789	3 230 486	3 431 723	2 772 841

Ce tableau montre les baisses enregistrées pour les modalités de titres de paiement en grisé. On retrouve, les tickets à l'unité, la ligne 8 et la ligne 8bis, et la ligne postale, le Pass'Bus en coupons semestriels diminue alors que celui annuel, lui augmente. Il est à noter que les cartes Sénior augmentent régulièrement et fortement (presque multipliées par 4 pour celle des séniors imposables), les scolaires tout comme les salariés progressent régulièrement.

Enfin, il est à noter que les fréquences normales de circulation sont de 10 minutes en moyenne pour les lignes principales comme la ligne 1 ou 1bis, pour les autres, c'est de

l'ordre des 15 minutes. Mais en période de pointe, les temps de circulation peuvent être rallongés du fait de la congestion du trafic en centre-ville de Bastia. La conséquence immédiate est que la vitesse commerciale devient de fait, moins attractive.

#### **Actions d'accompagnement**

**Promouvoir les modes de déplacements moins polluant (page 126):**

**La C.A.B. souhaite être associée à toutes actions dans son domaine de compétence.**

**Hormis ces éléments, la C.A.B. n'a pas d'autres corrections à apporter au présent document et continuera de s'impliquer dans ces thématiques.**

## **Annexe 3.**

# **Etude - Cartes de bruit stratégiques - Réseaux routiers des collectivités - Trafics > 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour)**

Cette annexe contient 16 pages.

# DREAL Corse



## CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES RESEAUX ROUTIERS DES COLLECTIVITES TRAFIC > 3 MILLIONS DE VEHICULES PAR AN (8 200 VEHICULES PAR JOUR)

### *Résumé non technique – Réseau Départemental*



Réalisation CEREG Ingénierie – ECHO Acoustique

Date : Octobre 2014



**MAÎTRE D'OUVRAGE**

**DREAL Corse**

**OBJET DE L'ETUDE**

**CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES  
RESEAUX ROUTIERS DES  
COLLECTIVITES  
TRAFICS > 3 MILLIONS DE VEHICULES  
PAR AN ( 8200 VEHICULES PAR JOUR)**

***Résumé non technique – Réseau Départemental***

<b>N° AFFAIRE</b>	<b>M 13043</b>
-------------------	----------------

V3	Octobre 2014	Laurent FRAISSE	Guillaume FILIPPI	Observations réunion 8/09/2014
V2	Juillet 2014	Laurent FRAISSE	Guillaume FILIPPI	Observations DDTM 26/06/2014
V1	Juillet 2014	Laurent FRAISSE	Guillaume FILIPPI	
<i>N° de Version</i>	<i>Date</i>	<i>Établi par</i>	<i>Vérfié par</i>	<i>Description des Modifications / Évolutions</i>



Octobre 2014

Établi par CEREG Ingénierie - ECHO Acoustique

## TABLE DES MATIÈRES

A.I	LE CADRE REGLEMENTAIRE.....	5
A.II	METHODOLOGIE.....	6
A.II.1	<i>Déroulement de la mission.....</i>	6
A.III	RECUEIL ET TRAITEMENT DES DONNEES.....	7
A.III.1	<i>Données sources .....</i>	7
A.III.2	<i>Traitement et mise en forme des données .....</i>	7
A.IV	PRESENTATION DU RESEAU CARTOGRAPHIE.....	8
A.V	CALCUL ET TRAITEMENT DES CARTES DE BRUIT.....	10
A.V.1	<i>Calcul des cartes.....</i>	10
A.V.2	<i>Production des cartes.....</i>	10
A.V.3	<i>Réexamen des cartes de la première échéance.....</i>	11
A.V.4	<i>Analyse et décompte des Populations, Bâtis, Surfaces .....</i>	12
A.VI	LES TABLEAUX D'ESTIMATION .....	13
A.VI.1	<i>Tableaux d'estimation du nombre de personnes vivant dans les habitations.....</i>	13
A.VI.2	<i>Tableaux d'estimation du nombre d'établissements de santé et d'enseignement.....</i>	14
A.VI.3	<i>Tableaux des surfaces des territoires exposés .....</i>	15

## PRÉAMBULE

Conformément à la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Haute Corse (DDTM2b) est chargée de la réalisation des cartes de bruit sur l'ensemble des réseaux routiers (CTC, Département, Communes) du département de la Haute Corse. Cette démarche a été engagée sous maître d'ouvrage de la DREAL Corse pour les deux départements concernés.

**Le présent rapport porte sur les cartes de bruit établies sur le réseau géré par le Département de la Haute Corse.** Les infrastructures routières traitées sont celles dont le trafic moyen journalier annuel TMJA2012 est compris entre 16400 véh/j et 8 200 véh/jour, ce qui correspond au seuil de trafic défini par la 2<sup>ème</sup> échéance de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Toutefois, dans un souci d'homogénéité, la prestation intègre les infrastructures dont le trafic dépasse 16 400 véh/j.

## A.I LE CADRE REGLEMENTAIRE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004, ratifiée par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005.

Ces deux textes ont été intégrés au code de l'environnement avec les articles L. 572-1 à L. 572-11. Les conditions d'application ont été précisées par :

- le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme
- l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- l'arrêté du 3 avril 2006 relatif aux aérodromes visés par ces dispositions.

La circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement fixe les instructions à suivre, aussi bien sur le plan organisationnel que méthodologique, pour la réalisation des « cartes de bruit » et des « plans de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE) relatifs aux grandes infrastructures de transports terrestres et aux principaux aéroports.

Les objectifs de cette réglementation sont :

- d'une part d'évaluer le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations. Cette évaluation est faite au travers de différentes cartes de bruit comportant à la fois des documents graphiques et des tableaux d'estimation,
- d'autre part de programmer des actions tendant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement.

Ces actions sont définies dans un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Des cartes de bruit et des PPBE doivent être établis pour l'ensemble du territoire des agglomérations de plus de 100 000 habitants, ainsi que pour les abords des grandes infrastructures de transports (routes, voies ferrées, aérodromes) dépassant certains niveaux de trafic :

- **pour chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit un trafic moyen journalier de l'ordre de 8200 véh/jour),**
- pour chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains (soit 82 passages par jour),
- pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est annexée au décret (58 agglomérations sont concernées, dont 24 de plus de 250 000 habitants).

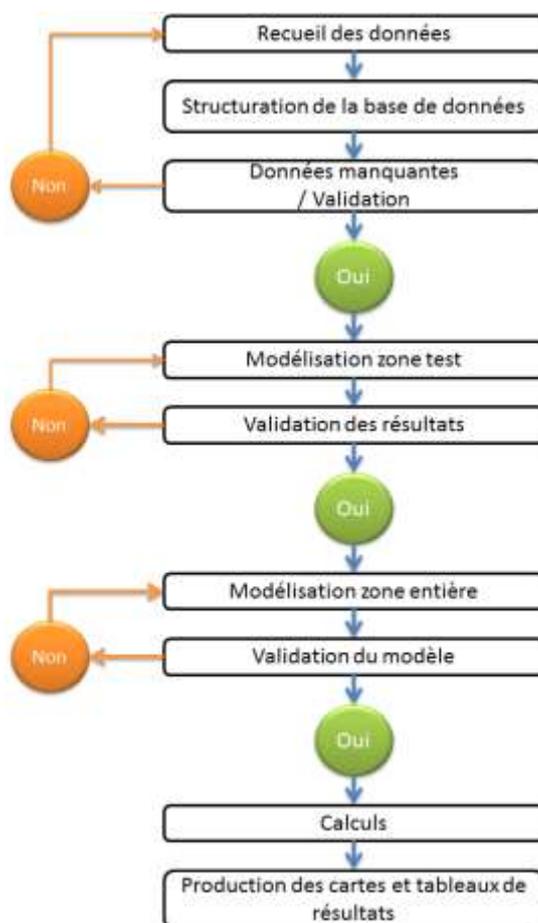
Les cartes de bruit sont réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans.

## A.II METHODOLOGIE

La méthodologie utilisée pour réaliser ces cartes de bruit est conforme aux recommandations du guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » publié par le Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) en août 2007 à savoir l'**approche détaillée**. Conforme à la norme NF S 31-133, elle nécessite l'utilisation d'un logiciel de calcul de propagation du bruit dans l'environnement prenant en compte la topographie du site, le bâti, les obstacles naturels et les conditions météorologiques. Cette approche nécessite notamment la disponibilité de fonds topographiques en 3D (BDTOPO - Autocad 3D)

### A.II.1 Déroulement de la mission

La mission se décompose en différentes phases, tel que présenté dans le schéma suivant :



## **A.III RECUEIL ET TRAITEMENT DES DONNEES**

### ***A.III.1 Données sources***

Les données utilisées pour la construction du modèle sont issues de la BDTOPO de l'IGN :

- Topographie : modèle numérique de terrain
- Bâti
- Route.

Concernant la population, nous avons utilisé les bases de données de l'INSEE.

### ***A.III.2 Traitement et mise en forme des données***

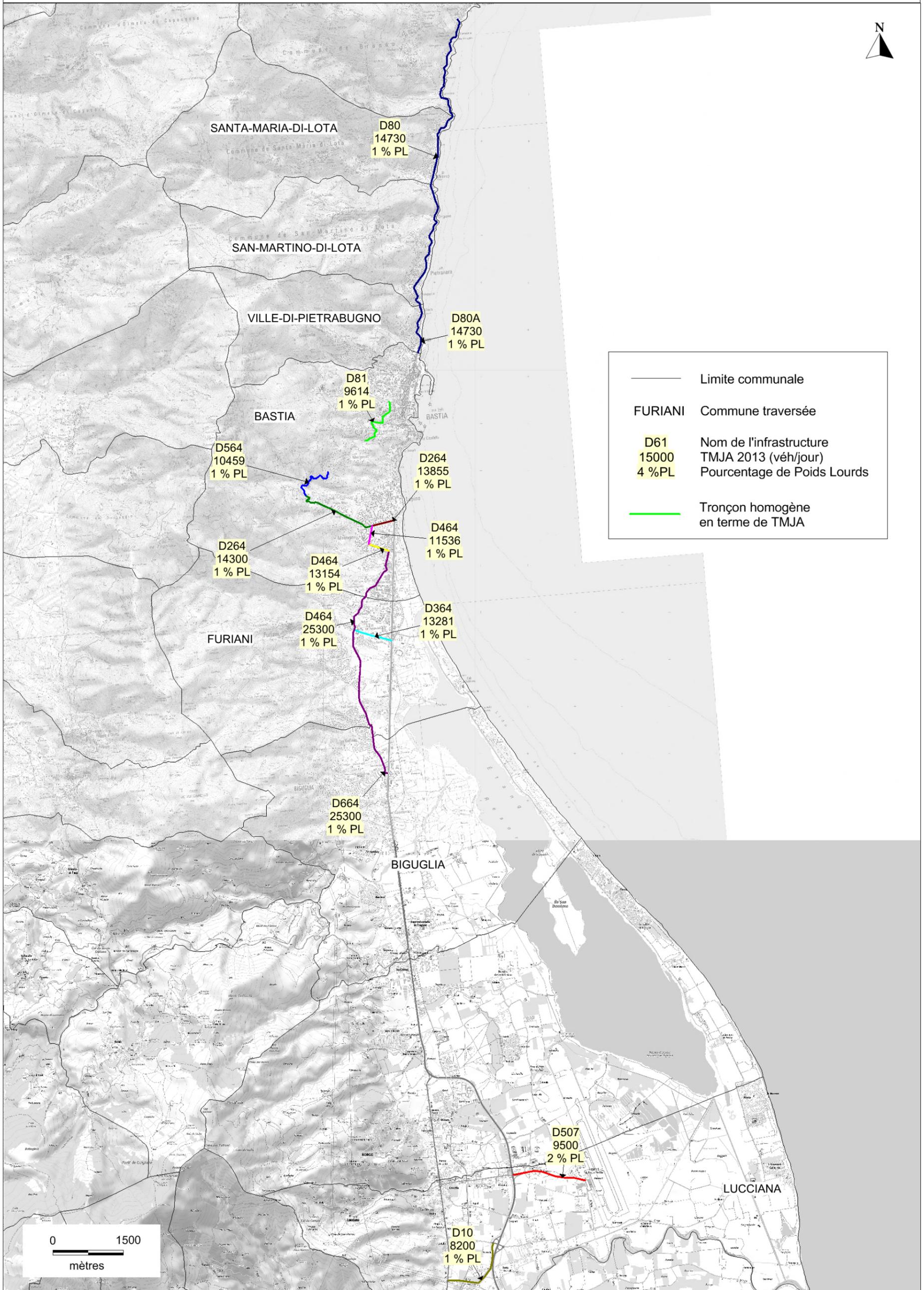
Chacune des données ont fait l'objet d'un traitement spécifique pour intégration dans le modèle de calcul des niveaux de bruit.

Les données de trafic découlent des informations transmises par le Conseil Général de la Haute Corse.

## A.IV PRESENTATION DU RESEAU CARTOGRAPHIE

Le tableau ci-après synthétise les différentes voies cartographiées sur la base des données de trafic communiquées par le gestionnaire.

Code Route	Section	Linéaire (m)
D0010	N2193 / N193	1609
D0080	D80A / D54	7644
D0080A	D80 / Giratoire du Furcone	465
D0081	D64 / D231	1363
D0264	D464 / D564	2192
D0364	D464 / N193	824
D0464	Rue Saint André / D264	5995
D0507	D107A / D407	1219
D0564	D264 / D81	1120
D0664	D464 / N193	247



## **A.V CALCUL ET TRAITEMENT DES CARTES DE BRUIT**

### **A.V.1 Calcul des cartes**

Le calcul des cartes de bruit est réalisé à l'aide du logiciel CadnaA v4.2. Cette version inclut la méthode de calcul NMPB08 et est conforme à la norme NF S 31-133 :2011.

### **A.V.2 Production des cartes**

Tous les documents graphiques sont établis à l'échelle du 1/25000. Les fichiers contenant les isophones (pour les indicateurs Lden et Ln) et les secteurs de nuisances sont au format SIG MapInfo (mid/Mif) et serviront de base pour la publication des cartes. Le code couleur utilisé pour la représentation des cartes de bruit est conforme à la norme NF S 31-130 de 2008.

- Les cartes d'exposition au bruit à l'aide de courbes isophones – Carte A : Lden et Ln

Ces cartes sont représentées par des courbes d'isophones de 5 en 5dB(A) de la manière suivante :

- en Lden de 55dB(A) à 75dB(A),
- en Ln de 50dB(A) à 70 dB(A).

- La carte des secteurs affectés par le bruit au sens du classement des voies bruyantes – Carte B

Il s'agit des secteurs associés au classement sonore de l'infrastructure en application de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995.

- Les cartes de dépassement des valeurs limites – Carte C : Lden > 68dB(A) et Ln > 62dB(A)

Ces cartes représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées. Ces valeurs limites sont pour les grands axes routiers :

- en Lden 68dB(A),
- en Ln 62 dB(A).

Les zones où les valeurs limites sont dépassées (68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln) concernent les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé.

■ Les cartes d'évolution – Carte D

Ces cartes représentent les évolutions des niveaux de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence. Aucune donnée n'a été remise de la part des gestionnaires de projets concernés. Les cartes de type D ne sont donc pas produites dans le cadre de la présente étude.

### **A.V.3 Réexamen des cartes de la première échéance**

□ **Objectif du réexamen**

Les cartes de bruit de la 1<sup>ère</sup> échéance, finalisées en 2009 (trafic supérieur à 16400 véhicules par jour) doivent être réexaminées et révisées dans la mesure où la modification de l'exposition au bruit des populations s'avère substantielle. Le caractère substantiel correspond à une variation du niveau d'exposition des populations supérieure à plus ou moins 2 dB(A) du point de vue de l'émission ou de la propagation du bruit.

Cette variation peut être imputable à divers paramètres : changement de trafics, proportion de poids lourds, vitesses, mise en place de protections à la source, modification du bâti (démolition ou construction), travaux ponctuels sur le réseau (rectifications locales du tracé en plan ou du profil en long).

Toutefois, le réexamen des cartes peut être réalisé quand bien même le critère de modification substantielle ne serait pas respecté. En effet les méthodes de calcul entre les deux échéances sont différentes (NMPB-1996 et NMPB-2008). Ainsi, dans la mesure où le linéaire à réexaminer reste modeste et afin d'éviter une trop forte hétérogénéité sur un même itinéraire entre des CBS 2007 réalisées en « démarche simplifiée » et les CBS 2012 réalisées en « démarche détaillée » le réexamen de ces cartes peut être justifier même si le critère de 2dB(A) n'est pas observé.

□ **Linéaire à réexaminer**

Pour le territoire de la Haute Corse, le linéaire cartographié à la 1<sup>ère</sup> échéance concernant le réseau Départemental était le suivant :

Routes	Section	TMJA 2005 – min / max
RD80	RD81 Bastia – RD31 Miomo	20 000 véh/jour – 32 500 véh/jour
RD81	N193 - RD80	30 100 véh/jour

Le choix a été pris de reprendre la cartographie de toutes ces infrastructures ayant fait l'objet de la cartographie de 2009 compte-tenu du faible linéaire qui avait fait l'objet de la cartographie et dans un souci d'homogénéité des méthodes de calcul pour l'ensemble du département.

#### ***A.V.4 Analyse et décompte des Populations, Bâtis, Surfaces***

Chaque bâtiment a fait l'objet d'un calcul en façade. Les populations exposées découlent du nombre d'habitants par bâtiment exposé. Les calculs portent sur les deux indicateurs Lden et Ln. Parmi les bâtiments exposés, une distinction est faite pour les bâtiments de soin / santé et d'enseignement.

La superficie par classe de niveau sonore est évaluée en déduisant du calcul la superficie de la voie concernée.

## A.VI LES TABLEAUX D'ESTIMATION

### A.VI.1 Tableaux d'estimation du nombre de personnes vivant dans les habitations

Le nombre de personnes vivant dans les habitations est estimé par infrastructure. Toutes les données sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Lden en dB(A) – Niveau global journée						
Populations exposées						
Voie	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	[75;...[	>68
D0010	0	0	0	0	0	0
D0080	500	500	500	700	0	900
D0080A	0	0	100	0	0	0
D0081	600	400	100	0	0	0
D0264	300	600	100	0	0	0
D0364	0	0	100	0	0	0
D0464	800	300	500	100	0	300
D0507	100	200	100	0	0	0
D0564	100	100	0	0	0	0
D0664	0	0	0	0	0	0
Total	2400	2100	1500	800	0	1200

Ln en dB(A) – Niveau global de nuit						
Populations exposées						
Voie	[50;55[	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;...[	>62
D0010	0	0	0	0	0	0
D0080	500	600	500	0	0	300
D0080A	0	100	0	0	0	0
D0081	500	100	0	0	0	0
D0264	600	100	0	0	0	0
D0364	100	100	0	0	0	0
D0464	300	500	100	0	0	100
D0507	300	100	0	0	0	0
D0564	100	0	0	0	0	0
D0664	0	0	0	0	0	0
Total	2400	1600	600	0	0	400

### **A.VI.2 Tableaux d'estimation du nombre d'établissements de santé et d'enseignement**

Le nombre d'établissement est estimé par infrastructure. Toutes les données sont présentées dans le tableau ci-joint. Un groupe de bâtiments d'enseignement constitue un seul établissement. Il en est de même pour les établissements de santé.

Lden en dB(A) – Niveau global journée						
Nombre d'établissement de santé et d'enseignement						
Voie	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	[75;...[	>68
D0010	0	0	0	0	0	0
D0080	0	0	0	0	0	0
D0080A	0	0	0	0	0	0
D0081	0	1S	1S	1E	0	1E
D0264	0	0	0	0	0	0
D0364	0	0	0	0	0	0
D0464	3E	2E	1S+1E	1E	0	1E
D0507	0	0	0	0	0	0
D0564	0	0	0	0	0	0

D0664	0	0	0	0	0	0
Total	3E	1S+2E	1S+1E	2E	0	2E

E : Enseignement

S : Santé

Ln en dB(A) – Niveau global de nuit						
Nombre d'établissement de santé et d'enseignement						
Voie	[50;55[	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;...[	>62
D0010	0	0	0	0	0	0
D0080	0	0	0	0	0	0
D0080A	0	0	0	0	0	0
D0081	2S	0	0	0	0	0
D0264	0	0	0	0	0	0
D0364	0	0	0	0	0	0
D0464	2E	1E+1S	1E	0	0	0
D0507	0	0	0	0	0	0
D0564	0	0	0	0	0	0
D0664	0	0	0	0	0	0
Total	2 E +2S	1S+1E	1E	0	0	0

### **A.VI.3 Tableaux des surfaces des territoires exposés**

Le tableau ci-après présente pour l'indicateur Lden les superficies exposées, la superficie de la chaussée étant retranchée.

Surface exposée en km <sup>2</sup> - Lden			
Voie	> 55 db(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
D0010	0.18	0.03	0
D0080	1.33	0.33	0
D0080A	0.04	0.01	0
D0081	0.66	0.13	0
D0264	0.2	0.04	0
D0364	0.09	0.03	0

D0464	1.07	0.28	0
D0507	0.25	0.07	0
D0564	0.09	0.01	0
D0664	0.03	0.01	0
Total	32.65	7.65	0.77