

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation d'une étude d'impact**

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement*
*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat
compétente en matière d'environnement*
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Date de réception

Cadre réservé à l'administration

Dossier complet le

N° d'enregistrement

1. Intitulé du projet

Le projet porte sur une requalification de voirie du système de transports en commun, par la mise en place d'un transport en commun en site propre (TCSP) sur la commune d'Ajaccio depuis la place du Diamant jusqu'à la Chapelle des Grecs (route des Sanguinaires).

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Mairie d'Ajaccio

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Monsieur le Maire d'Ajaccio

RCS / SIRET

212 000 046 00012

Forme juridique

Administration

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubrique 6° Sous rubrique d) Toutes routes d'une longueur inférieure à trois kilomètres	Le linéaire concerné par la requalification de voirie est de 2,6 kilomètres.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet

Le projet est une requalification de la voirie du système de transport en commun sur un linéaire de 2,6 km partant de la place du Diamant jusqu'à la Chapelle des Grecs (RD11) à l'ouest d'Ajaccio.

Le projet objet du présent dossier porte sur la création de sites propres bus de la place du Diamant à la Chapelle des Grecs sur la commune d'Ajaccio.

Il s'accompagne à l'échelle de la CAPA de d'autres travaux d'améliorations :

- la création d'un Poste Centrale de Régulation du Trafic (PCRT)

- la mise en place d'un système de priorité aux feux tricolores sur l'ensemble des carrefours de la ville d'Ajaccio;

- la mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) sur l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains ;

Le projet d'induit pas d'augmentation de trafic mais permettra une amélioration de la performance du réseau existant.

4.2 Objectifs du projet

Le projet vise à améliorer la qualité de l'offre de transports en commun tout en préservant de bonnes conditions de circulation.

L'aménagement d'une voie TCSP permet de créer une liaison rapide et directe entre la route des Sanguinaires et le centre-ville d'Ajaccio afin d'offrir des temps de parcours réduits et une offre de service améliorée (desserte régulière et ponctuelle).

Les principaux intérêts d'un aménagement réservé aux bus sont :

- l'amélioration de la fréquence de passage des bus ;
- l'affirmation de la place du bus dans l'agglomération ;
- l'incitation au recours aux transports en commun ;
- la possibilité de requalifier l'environnement immédiat au bénéfice des modes doux (piétons; cycles), de l'aspect qualitatif du site.

Pour cela le projet prévoit notamment:

- une restructuration du stationnement le long du linéaire et la création de deux zones de stationnement ;
- une modification de la circulation autour de la place du Diamant;
- la création de près de 575 ml de voie cyclable.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les principaux travaux prévus sur le projet sont les suivants :

- l'aménagement des carrefours (amélioration des systèmes de feux de circulation) ;
- l'aménagement des linéaires de voiries (instauration de tronçons en site propre).

Au stade actuel des études, le phasage précis n'est pas réalisé néanmoins la durée et le type d'intervention prévus sont présentés au chapitre 5 (page 47) de la notice explicative jointe à la présente demande.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Intégration d'équipements permettant la priorisation des bus (dans les véhicules et le matériel de feux tricolores).

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis à :

- une notice d'incidence Natura 2000, une modification de la ZPPAUP et dossier DLE le cas échéant.

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Le projet présente un linéaire requalifié d'environ de 2,6 km	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Ajaccio

Coordonnées géographiques¹

Long. ____ ° ____ ' ____ " ____ Lat. ____ ° ____ ' ____ " ____

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° :

Point de départ :

Long. ____ ° ____ ' ____ " ____ Lat. ____ ° ____ ' ____ " ____

Point d'arrivée :

Long. ____ ° ____ ' ____ " ____ Lat. ____ ° ____ ' ____ " ____

Communes traversées :

Ajaccio

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☒ Non ☐

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui ☐ Non ☒

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui ☐ Non ☒

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Actuellement, le site du projet consiste en une voirie urbaine où l'ensemble des modes se partagent la chaussée. On constate également l'absence de piste cyclable.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui ☒ Non ☐

Si oui, intitulé et date d'approbation :

Plan Local d'Urbanisme d'Ajaccio approuvé le 21 mai 2013

Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme et se situe sur l'espace public ne nécessitant pas d'expropriation.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐ Non ☐

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☒	☐	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☒	☐	Une partie du secteur d'étude est concernée par une ZPPAUP en cours de transformation en AVAP.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	Il existe un : - PPR Technologiques approuvé en 2010 pour GDF et en 2011 pour Antargaz et DPLC Ajaccio ; - PPR Inondation approuvé en août 1999 pour la Gravone et en mai 2011 pour Arbitrone-Madonuccia-S.Remdio; - PPRn Feu de forêt prescrit en janvier 2007 ; - PPRn Mouvement de terrain prescrit en février 2011.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	
dans un site inscrit ou classé ?	☒	☐	Centre historique d'Ajaccio (Site inscrit) Place du Diamant (site inscrit)
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☒	☐	Natura 2000 du Golfe d'Ajaccio Site d'intérêt communautaire (SIC FR 9402017 : Golfe d'Ajaccio) Zone de protection spéciale des oiseaux (ZPS FR 9410096 Iles sanguinaires, Golfe d'Ajaccio ZPS « Colonie de Goélands d'Audouin d'Aspretto »
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☒	☐	L'aire d'étude intercepte plusieurs périmètres de co-visibilité de 500 m des monuments historiques (3 classés, 10 inscrits)

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	
impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
Ressources			
est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☐	Non déterminé à ce stade des études
est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☐	Non déterminé à ce stade des études
Milieu naturel			
est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	
est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	☒	☐	Bruit engendré lors de la phase travaux et en phase d'exploitation lors du passage des bus.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☒	☐	Vibrations lors de la phase travaux puis lors du passage des bus
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? ☒ Est-il concerné par des émissions lumineuses ? ☐	☒ ☐	☐ ☒	La mise en œuvre d'un système de priorité bus aux carrefours à feux, et d'un système de régulation de trafic nécessite de prévoir la pose de panneaux signalétiques de message variable notamment dans le cadre de l'alternat du sens de circulation.
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ? ☒	☒	☐	Rejets de polluants dans l'air lors de la phase travaux, puis en période d'exploitation (liés au trafic de bus)
Pollutions	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? ☒ Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Le gestion des eaux pluviales s'effectuera dans des conditions identiques à la situation actuelle (exutoire : milieu marin).
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ? ☒	☒	☐	Déchets non dangereux en phase travaux, pas plus d'éléments au stade actuel des études.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ? ☐	☐	☒	Une attention particulière sera apportée à l'insertion paysagère du projet dans son environnement local. Un effort sera fait sur le choix du matériel de signalisation. La conception paysagère du projet sera réalisée en partenariat avec l'ABF.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ? ☐	☐	☒	Le projet aura un impact positif sur les activités commerciales, dans la mesure où elles seront mieux desservies par les transports en commun. Le projet engendra une diminution significative des stationnements.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

Les projets étant en interface avec le projet de requalification de la voirie sont :

- la création du parking d'échanges à l'entrée Est de la ville;
- la création du parking de l'Amirauté;
- le réaménagement du parking du Diamant.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet reprendra de façon générale le tracé de la voirie actuelle qui se situe en milieu urbain.

L'enjeu environnemental majeur identifié en amont était lié à l'aspect visuel des poteaux permettant la mise en place d'un système d'exploitation et d'information des voyageurs. En effet une grande partie du projet se situant dans les sites inscrits du centre ville d'Ajaccio et le site inscrit de la place du Diamant et dans des périmètres de co-visibilité de monuments historiques, une attention particulière a été menée afin de limiter (Cf: notice explicative jointe à la présente demande).

La réalisation des travaux est susceptible d'avoir des incidences notables sur les commodités de voisinages (bruits/vibrations...) et la sécurité de la circulation au regard de l'environnement urbain et de l'importance de la circulation sur cette route. Néanmoins des mesures d'accompagnement et de réduction par une bonne organisation du chantier seront mise en place afin d'en réduire les impacts....

De plus, le projet n'induit pas d'augmentation du trafic mais permettra une amélioration de la performance du réseau existant.

On considère qu'en état, les impacts du projet sur son environnement sont donc réduits au regard du gain attendu pour les usagers.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Une notice explicative a été réalisée sur la base des étude d'avant projet permettant de présenter le projet et de mettre en exergue les enjeux du projet et ses impacts potentiels.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

Ajaccio

le, 16 décembre 2013

Signature





Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs



SIÈGE SOCIAL
PARC DE L'ÎLE - 15/27 Rue DU PORT
92022 NANTERRE CEDEX

Directions Déléguée Nord Est
Agence Bourgogne France-Comté
4, rue du Cap Vert - 21800 QUETIGNY



NOTICE CAS PAR CAS

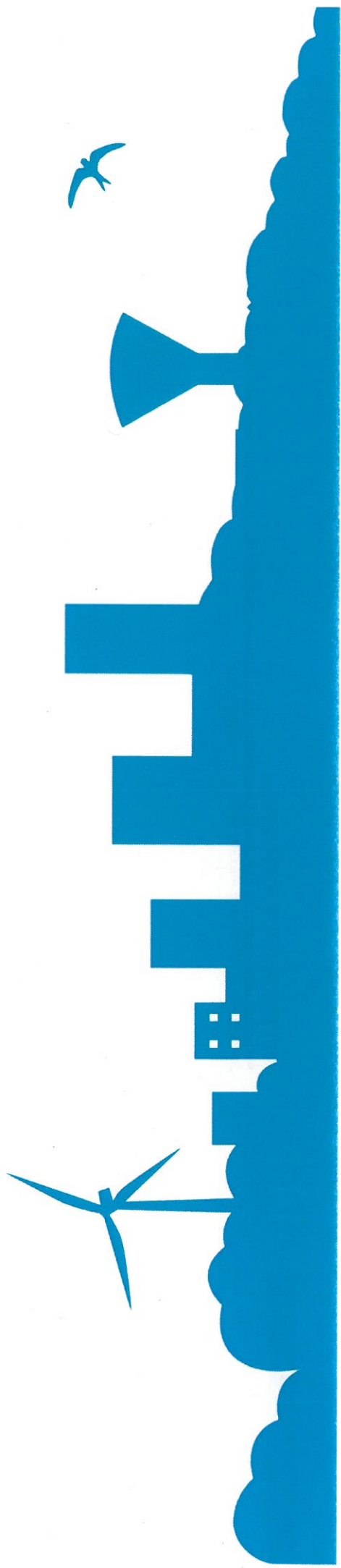
Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013



~ 2 ~



NOTICE CAS PAR CAS



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

Indice	Date	Description	Rédacteur	Vérificateur	Approbateur
A	Août - Septembre 2013	Dossier d'enquête publique - Etude d'impact	L. Laroche	Céline Rogier-Djouka	G. L'hostette
B	Octobre 2013	Dossier d'enquête publique - Etude d'impact	L. Laroche/S. Pasquet	Céline Rogier-Djouka	G. L'hostette
C	Décembre 2013	Dossier d'enquête publique - Etude d'impact	L. Laroche	Céline Rogier-Djouka	G. L'hostette



SOMMAIRE

1. Préambule7

- 1.1 Intitulé du projet7
- 1.2 Identification du maître d'ouvrage7
- 1.3 Rubriques applicables du tableau des seuils des études d'impact7

2. Caractéristiques générales du projet8

- 2.1 Nature et situation du projet8
- 2.2 Contexte général du projet8
 - 2.2.1 Contexte urbain8
 - 2.2.2 Caractéristique des déplacements8
 - 2.2.3 Un réseau de transport en commun peu attractif9
 - 2.2.4 Les objectifs du PDU en matière de transport urbain9
 - 2.2.5 Le Projet urbain « Ajaccio 2011-2020 » 10

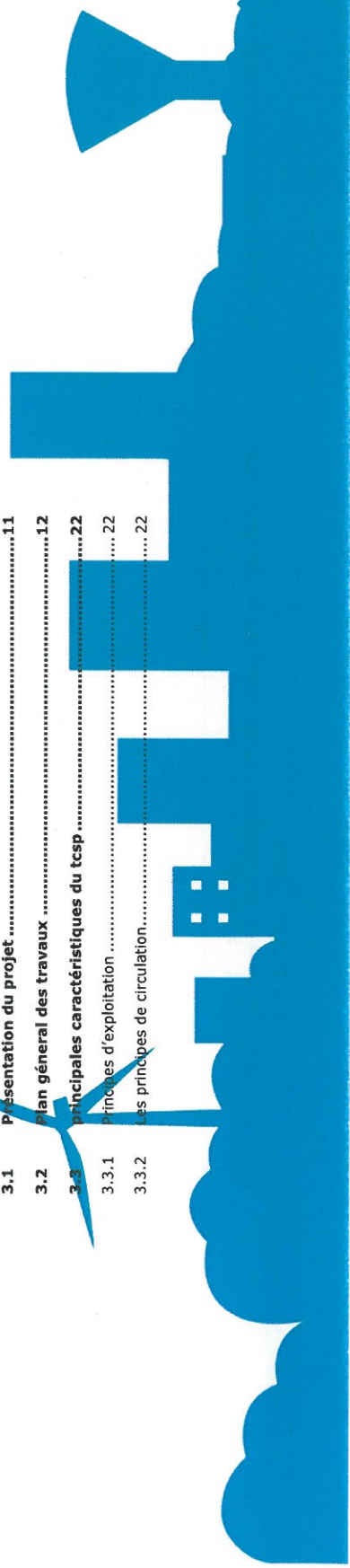
3. Description sommaire du projet11

- 3.1 Présentation du projet11
- 3.2 Plan général des travaux12
- 3.3 Principales caractéristiques du tcsp22
 - 3.3.1 Pratiques d'exploitation 22
 - 3.3.2 Les principes de circulation 22

3.4 Présentation et phasage des travaux24

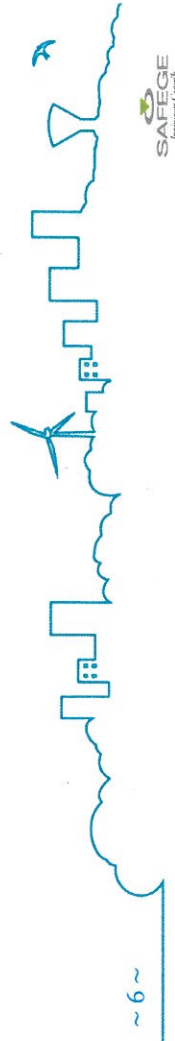
4. Synthèse globale des enjeux du territoire 25

- 4.1 Les enjeux vis à vis de la gestion des eaux25
 - 4.1.1 Les masses d'eau de surface 25
 - 4.1.2 Les masses d'eau côtières 25
 - 4.1.3 Réseau d'eaux pluviales 28
 - 4.1.4 Usages 28
 - 4.1.5 Effets permanents et temporaires et mesures associées 29
- 4.2 Les enjeux vis à vis du patrimoine et du paysage31
 - 4.2.1 Etat initial 31
 - 4.2.2 Effets permanents et temporaires et mesures associées 33
- 4.3 Les enjeux vis à vis des espaces naturels35
 - 4.3.1 Etat initial 35
 - 4.3.2 Effets permanents et temporaires et mesures associées 38
- 4.4 Enjeux vis à vis des déplacements39
 - 4.4.1 Etat initial 39
 - 4.4.2 Effets permanents et temporaires et mesures associées 42
- 4.5 Tableau de synthèse46



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013



~6~

1. PREAMBULE

1.1 INTITULE DU PROJET

Le projet porte sur une requalification de la voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la place du Diamant et la Chapelle des Grecs (route des Sanguinaires).

1.2 IDENTIFICATION DU MAITRE D'OUVRAGE

Mairie d'Ajaccio
Place Foch
20000 Ajaccio
04 95 51 52 53



1.3 RUBRIQUES APPLICABLES DU TABLEAU DES SEUILS DES ETUDES D'IMPACT

Catégories d'aménagements	Projets soumis à l'étude d'impact	Projets soumis à la procédure de « cas par cas »
Infrastructures de transport		
6° Infrastructures routières	a) Travaux de création, d'élargissement, d'allongement, d'alignement, y compris échangeurs	
	b) Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs	b) Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs
	c) Travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ou d'élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus	
	d) Toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 kilomètres	d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres



2. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

2.1 NATURE ET SITUATION DU PROJET

Sur le plan géographique, le projet dénommé « projet hyper-centre et route des Sanguinaires » porte sur un linéaire de 2,6 km et va de la place du Diamant jusqu'à la Chapelle des Grecs (RD11) à l'ouest d'Ajaccio.

Le projet objet du présent dossier porte sur la création de sites propres bus de la place du Diamant à la Chapelle des Grecs sur la commune d'Ajaccio.

Il s'accompagne à l'échelle de la CAPA de d'autres travaux d'améliorations :

- la création d'un Poste Central de Régulation du Trafic (PCRT) prévu à l'échelle de la CAPA;
- la mise en place d'un système de priorité aux feux tricolores sur l'ensemble des carrefours à feux de la commune d'Ajaccio ;
- la mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) sur l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains de la CAPA;

Ces aménagements ne comprennent pas la réorganisation du plan de circulation et de l'organisation des transports en commun sur la commune. Ainsi, il n'y aura pas d'augmentation du trafic de bus.



2.2 CONTEXTE GENERAL DU PROJET

2.2.1 CONTEXTE URBAIN

Ajaccio, capitale administrative et plus grande ville de la Corse avec ses 65 883 habitants en 2011, concentre un nombre élevé de services et équipements publics, mais aussi d'emplois, qui en font un pôle d'attraction majeur, tant pour les déplacements quotidiens que pour des déplacements moins fréquents. De plus Ajaccio de par son histoire, son site naturel et son patrimoine, est un lieu très fréquenté par les touristes, qui y arrivent soit par avion, soit par bateau, ce qui en fait également un lieu de transit.

La présence du littoral influence fortement l'organisation spatiale urbaine et périurbaine du territoire d'étude. Ainsi l'urbanisation de la commune s'est développée le long de cette limite naturelle. Les communes littorales offrent un cadre de vie privilégié, néanmoins leur mode d'urbanisation pose un certain nombre de problèmes, incitant notamment au recours à l'automobile.

Compte tenu de l'exiguïté de l'espace urbain, entre mer et montagnes, les déplacements se concentrent sur une étroite bande littorale, et sur les deux seuls axes permettant d'accéder à la ville : la RN193 et la RN194.

En conséquence, on constate de nombreux et fréquents engorgements de ces axes, et une difficulté croissante de circulation et de stationnement dans les secteurs urbains, spécialement au centre-ville.

2.2.2 CARACTERISTIQUE DES DEPLACEMENTS

Depuis le 13 juillet 2006, la CAPA est dotée d'un Plan de Déplacement Urbain qui souligne la nécessité de mettre en œuvre des réseaux de transport en commun plus performants, proposant notamment de la fluidité, du cadencement, une bonne vitesse commerciale.

Ajaccio est donc membre de la CAPA, mais également la polarité principale du territoire qui génère de nombreux déplacements. Ainsi, sur les 23 500 emplois que propose la ville, 17 500 sont occupés par des Ajacciens (soit les ¾), et 6 000 par des résidents de communes extérieures (principalement des communes proches comme Alata, Bastelicaccia ou Afa).

A l'inverse, à côté des 17 500 Ajacciens qui travaillent dans leur commune, environ 1 300 vont travailler dans une commune extérieure, principalement Sarrola - Carcopino (zone d'activités économiques de Baleone) ou Grosseto Prugna (Porticchio).

Par ailleurs, Ajaccio accueille chaque année environ 1,8 millions de visiteurs, dont un peu plus d'un million de passagers aériens et 750 000 par bateau (auxquels il faut ajouter environ 900 000 croisiéristes). Cette fréquentation est très irrégulièrement répartie dans le temps, puisque les mois de juillet et août comptent à eux seuls pour 34% de la fréquentation annuelle.



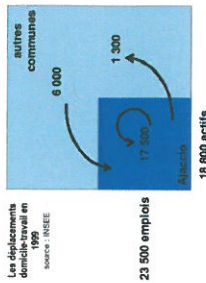


Figure 1 : Déplacement domicile-travail en 1999

Source : INSEE – Rapport de présentation du PLU d'Ajaccio

La répartition modale des déplacements domicile-travail montre la part écrasante de la voiture individuelle (cf. tableau ci-dessous). C'est le résultat d'une relative dispersion de l'habitat sur le territoire, et de la faiblesse du réseau de transport public, qu'il soit régional (réseau ferroviaire), départemental (les services réguliers de transport de voyageurs par car en Corse-du-Sud sont faiblement développés) ou d'agglomération (le réseau de la CAPA présente une insuffisante offre de service).

	Voiture particulière	2 roues motorisés	Transport en commun	Marche	Autres
Ajaccio	74 %	3 %	3 %	13 %	7 %
CAPA	83 %	2 %	3 %	12 %	-

Tableau 1 : part modale sur le territoire
Source : Diagnostic du PDU de la CAPA

La part modale des déplacements sur la commune d'Ajaccio met en évidence une forte propension à l'utilisation de la voiture particulière (74%). De plus l'utilisation des transports en commun est très faible avec seulement 3% d'utilisateur.

La Ville d'Ajaccio fait face à une circulation très importante dans sa périphérie et plus particulièrement dans son centre. Les comptages routiers font apparaître deux axes principaux de déplacements - tous modes - dont l'évolution et la gestion sont déterminantes :

- Un premier axe, orienté est-ouest, de déplacements quotidiens des personnes venant travailler à Ajaccio. Il relie les principales communes de la CAPA et les quartiers Est et Ouest d'Ajaccio au centre-ville. A Est de la ville, ce rôle est tenu par la RN 193 et la rocade (RN 194). A l'Ouest il correspond à la RD 111 (route des Sanguinaires).
- Un second axe, Nord-Sud : la RN 196 est l'axe principal d'entrée de l'agglomération. Il rejoint la rive Sud du Golfe d'Ajaccio.

En entrée d'agglomération, les axes RN 193 et RN 196 convergent au lieu-dit Campo dell'Oro. Les jours ouvrés le flux de véhicules atteint 13 500 véhicules/jour, dont la pointe se situe entre 7 H et 9H30 dans le sens Est-Ouest et 18H et 19H dans le sens Ouest-Est.

2.2.3 UN RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PEU ATTRACTIF

Le réseau de transport en commun sur la commune d'Ajaccio se décompose de la manière suivante :

- le **transport scolaire**, avec 18 lignes permettant de desservir les différents établissements d'enseignement secondaires (collèges, lycées) ;
- le **transport urbain**, offre un service de 11 lignes urbaines, 1 ligne "citadine" pour des liaisons de proximité et 8 lignes périurbaines, dont la fréquence varie selon la fréquentation des lignes (intervalle de 30 minutes pour les plus importantes).

Toutes ces lignes, à l'exception des lignes 5 et 6, desservent le cours Napoléon, qui constitue un tronc commun important du réseau. L'offre de service est toutefois relativement faible : la fréquence est peu élevée, la régularité est très aléatoire à cause des encombrements de la circulation, la vitesse commerciale est faible (inférieure à 20 km/h sur les tronçons centraux, manque de confort des bus, manque d'information et d'accessibilité des points d'arrêt (notamment aux personnes à mobilité réduite)).

Les dernières études réalisées montrent que ce réseau n'est dans l'ensemble pas très fréquenté. La ligne 1, la plus dense du réseau révèle une fréquentation de 13 voyageurs par véhicules en heure de pointe. La clientèle étant principalement constituée de personnes jeunes (46% des -25 ans).

Malgré un bilan mitigé, on a pu observer entre 2005 et 2006 que la fréquentation du réseau communautaire a augmenté de 6% et le nombre des abonnements de plus de 14% ; le renouvellement de la flotte de bus et l'attractivité tarifaire permettent d'expliquer en partie cette croissance. **Ce qui laisse supposer qu'il existe une clientèle intéressée par ce mode de déplacement.**

Cependant, la circulation des bus est toujours ralentie dans le centre-ville par les remontées de file, le stationnement illicite, et les doubles files. La vitesse commerciale des bus du réseau communautaire s'en trouve affectée, et constitue de fait une limite au développement de l'usage des transports collectifs.

De fait, malgré une évolution de l'offre proposée ces dernières années, le réseau urbain ne parvient pas à maintenir ses positions. L'offre semble ne plus répondre à la demande de déplacements multipolaires.

La part modale des transports collectifs est aujourd'hui faible sur l'agglomération, comme a pu le montrer le diagnostic sur l'usage des transports collectifs. En effet, la part modale TC mise en évidence par le PDU est de l'ordre de 3%.

Une marge de manœuvre particulièrement conséquente est donc envisageable, permettant de viser un report modal significatif et un déstage associé des voiries des corridors empruntés. Pour faciliter le report modal, le dispositif de mise en œuvre de parkings-relais, initié avec le parking de Ricanto, devra être poursuivi, en profitant de l'opportunité que constitue le TCSP pour favoriser l'évolution des comportements des usagers.

2.2.4 LES OBJECTIFS DU PDU EN MATIERE DE TRANSPORT URBAIN

Le plan de déplacement urbain du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), approuvé par conseil communautaire du 13 juillet 2006, cherche une solution performante afin de réduire ce phénomène. Ainsi le PDU fixe comme objectif à moyen terme le « **renforcement de l'attractivité du réseau de bus** ».

L'atteinte de cet objectif passe par :

- le respect des horaires et des temps de parcours ;
- le confort à tous les usagers ;
- l'information en temps réel de tous les usagers sur le service.

Pour ce faire, les mesures suivantes sont mises en œuvre à l'échelle de la CAPA :

- la réalisation d'itinéraires de sites propres aux bus (voie de bus, voies d'approche aux feux) ;



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

- la mise en place d'une priorité aux bus aux carrefours à feux ;
- la mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV).

2.2.5 LE PROJET URBAIN « AJACCIO 2011-2020 »

En cohérence avec le PDU, le projet urbain « Ajaccio 2011-2020 » résume et met en cohérence l'ensemble des grands projets portés par la municipalité pour la décennie en cours. Il s'appuie sur les lignes directrices suivantes :

- poursuite des opérations de rénovation urbaine (les Cannes, les Salines,...) ;
- **réorganisation de l'espace public pour y réduire la place de la voiture :**
 - aménagement d'un axe fort de TCSP traversant la ville d'est en ouest, afin de relier les Sanguinaires et Aspretto ;
 - déplacement de la gare CFC à Aspretto ;
 - création de parkings souterrains (square Campinchi ; boulevard Rossini ; ... ;
- réaménagement du port de plaisance.

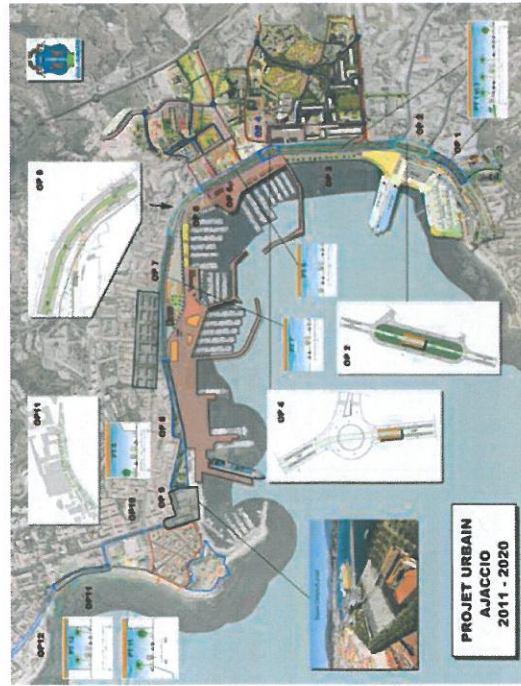


Figure 2 : Les projets d'aménagements de la commune d'Ajaccio

La part modale des transports en commun est actuellement faible sur le territoire d'Ajaccio, l'axe principal est - ouest est saturée. Le PDU et le projet urbain « Ajaccio 2011-2020 » souhaitent développer le réseau de bus à travers un axe fort de TCSP. A travers ce constat la commune d'Ajaccio souhaite :

- optimiser l'aménagement et le fonctionnement des carrefours pour diminuer les temps perdus ;
- gérer les causes d'embouteillage (stationnement illicites, livraisons...). Une première action a été réalisée en ce sens avec la réalisation d'un site propre bus à l'est d'Ajaccio dans le sens entrant.

Cette action doit ensuite être suivie d'actions programmées permettant :

- d'accroître l'attractivité des transports en commun afin d'apporter une réponse pérenne et durable à la diminution de la congestion du trafic,
- d'augmenter la part modale des transports collectifs afin de faciliter l'accès des piétons au centre-ville, et d'augmenter significativement la part modale des déplacements doux (piétons, deux roues) avec comme objectif la préfiguration d'un Transport en Commun en Site Propre prévu à l'échelle de l'Agglomération.

La création d'une ligne en site propre entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs permet d'envisager de nouvelles possibilités de transports en commun tout en préservant les patrimoines naturels et paysagers du fait de la diminution des emprises occupées par l'automobile et par la mise en valeur d'espaces végétalisés.



3. DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

3.1 PRESENTATION DU PROJET

Le principe d'une liaison pour transports en commun entre la place du Diamant et la route des Sanguinaires est inscrit dans le PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien.

Il s'agit d'une démarche forte destinée à rendre les transports en commun plus attractifs et donc plus fréquentés qu'à l'heure actuelle.

La ligne ainsi créée vise à favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux favorisant le développement économique.

Tableau 2 : Grandeurs caractéristiques du projet

Longueur du tracé	2,6 kilomètres
Longueur en site propre	1 440 ml de sites propres bus dont 500 ml de voies bus axiales bidirectionnelles
Aménagements cyclable créés	160 ml de voie mixte bus/cycles

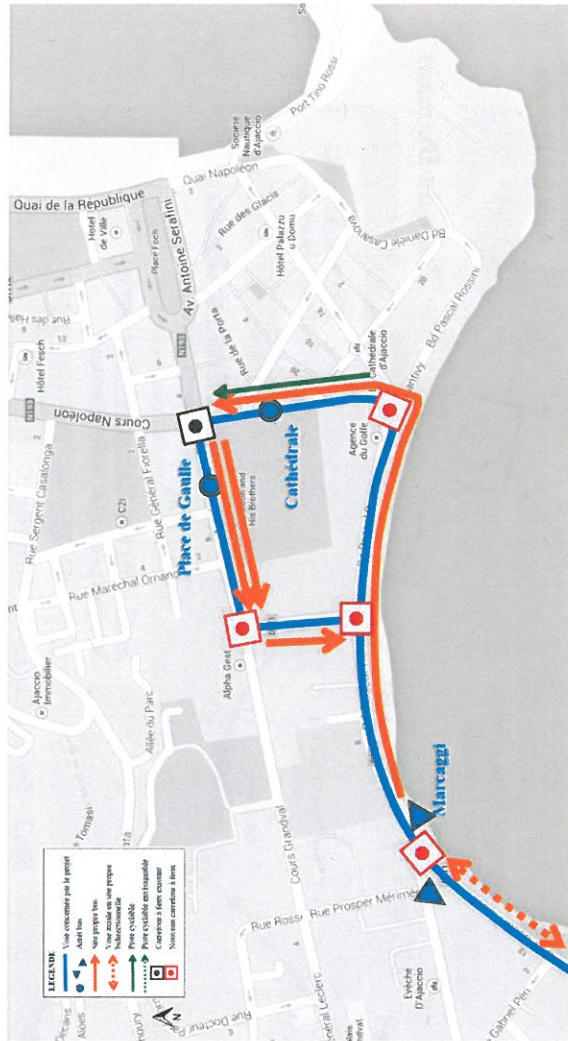


Figure 3 : Plan synoptique des aménagements sur la place du Diamant



Figure 4 : Plan synoptique des aménagements sur la route des Sanguinaires

3.2 PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Le plan général des travaux vise à présenter le projet, son emprise et les principaux travaux réalisés dans cette emprise, afin de permettre de situer ces ouvrages et d'en apprécier les composantes majeures. Ces documents ne préjugent pas des adaptations de détails qui pourraient se révéler nécessaires, sans porter atteinte à l'économie générale du projet.

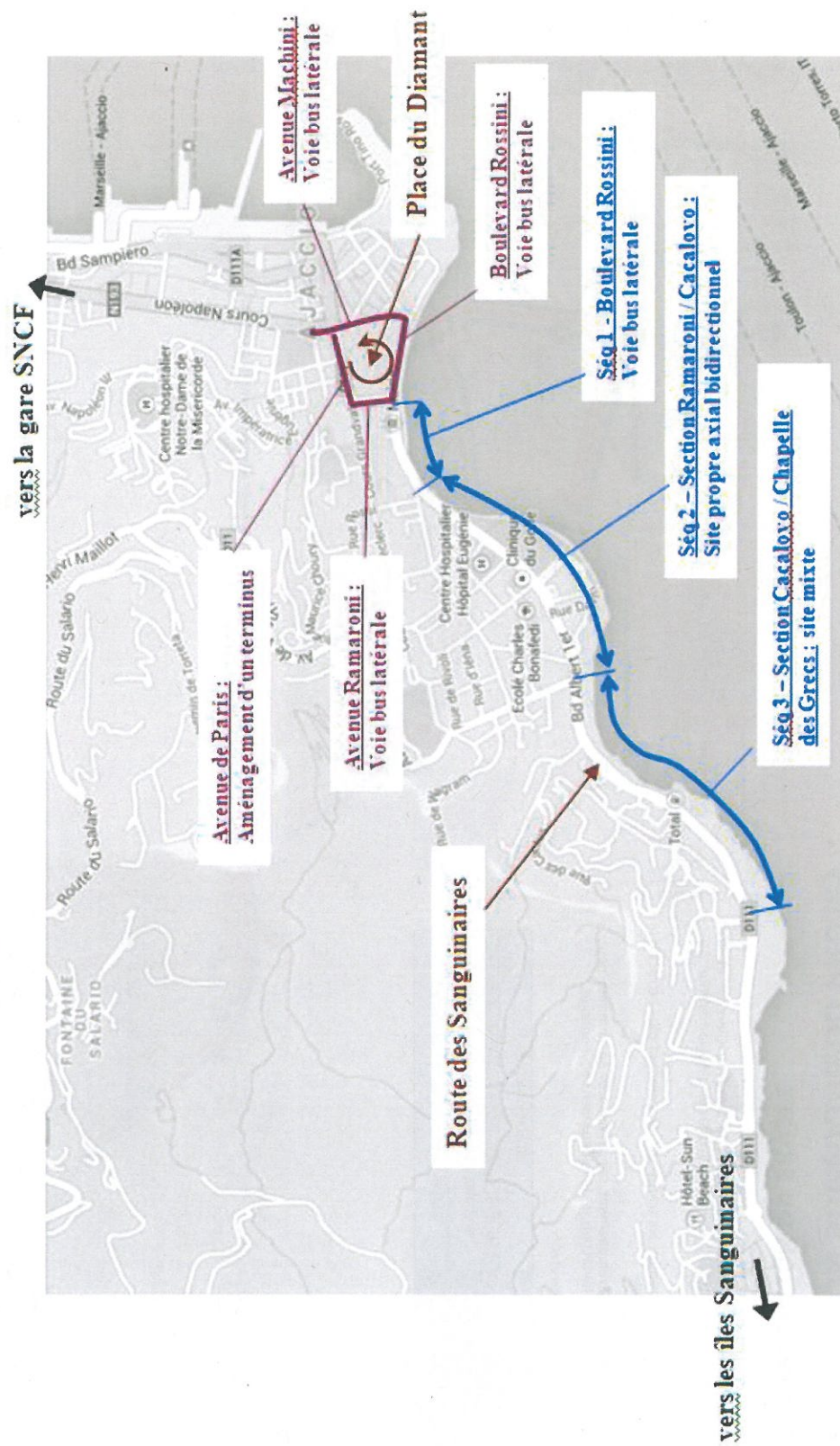
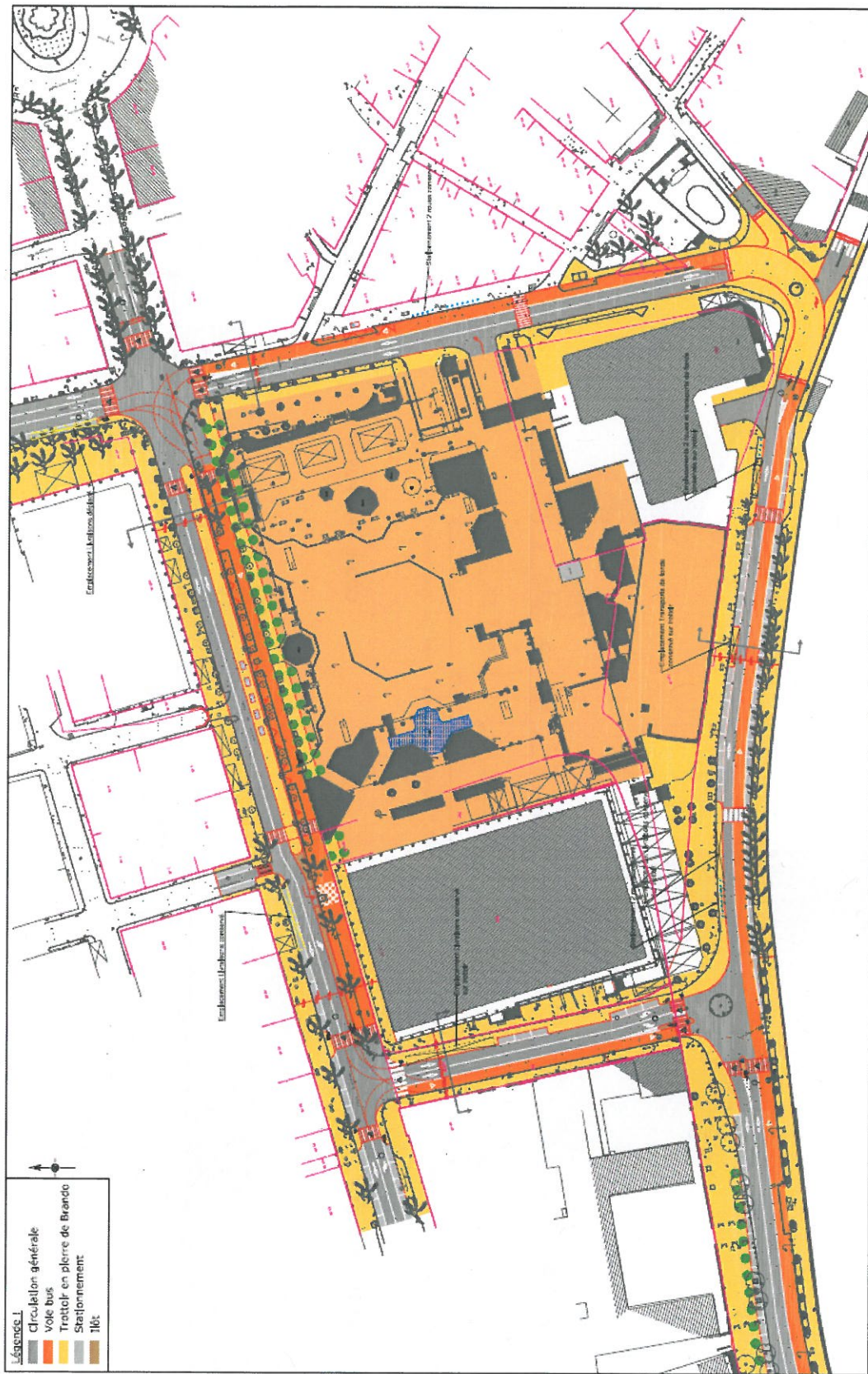


Figure 5 : Tableau synoptique des aménagements prévus

Figure 6 : Tableau synoptique des aménagements prévus

NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE - S13MEN001 - LL - OCTOBRE 2013

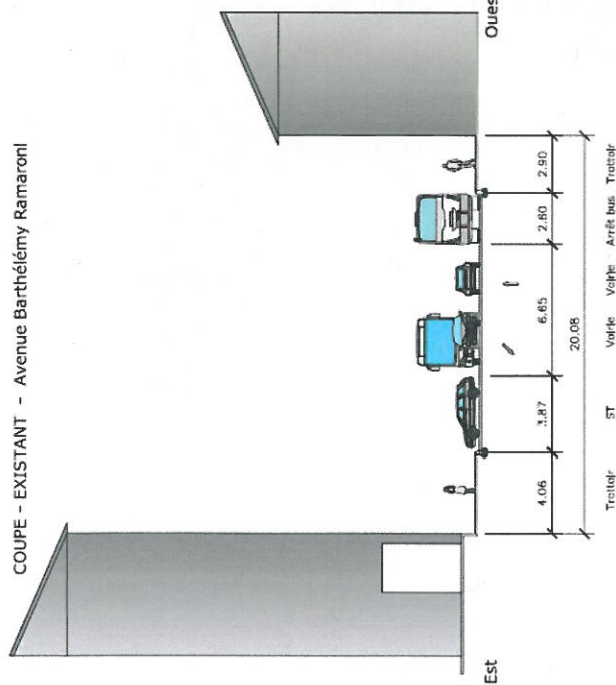


 MAIRIE PROVENCE  SAFEGE Agencement Urbain	CRAX CONSEIL REGIONAL	MISE EN PLACE D'UN SAEIV ET D'UN SYSTEME DE PRIORITE BUS AUX FEUX TRICOLORES AVANT-PROJET PLACE DU DIAMANT ET ROUTE DES SANGUINAIRES	Echelle : 1/1000	D Indice	31/12/2013 Mise à jour suite choix de la solution définitive
		Place du Diamant - Plan masse Variante stationnement	1/1000	1 Indice	31/12/2013 Mise à jour suite choix de la solution définitive

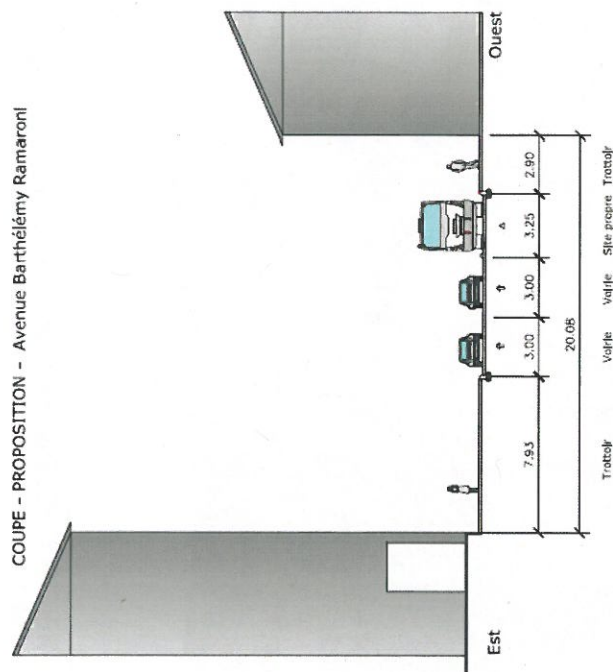
NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE - S13MEN001 - LL - Octobre 2013

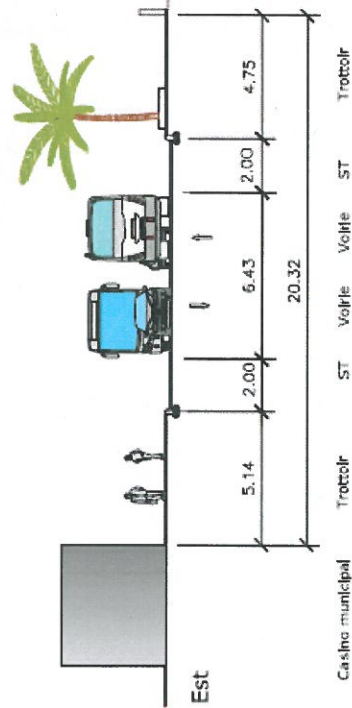
COUPE - EXISTANT - Avenue Barthélémy Ramaroni



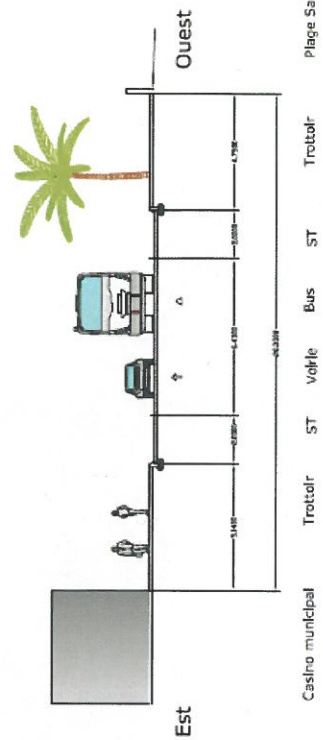
COUPE - PROPOSITION - Avenue Barthélémy Ramaroni



COUPE - EXISTANT - Boulevard Pascal Rossini



COUPE - PROPOSITION - Boulevard Pascal Rossini



Plage Saint François

Casino municipal

Casino municipal

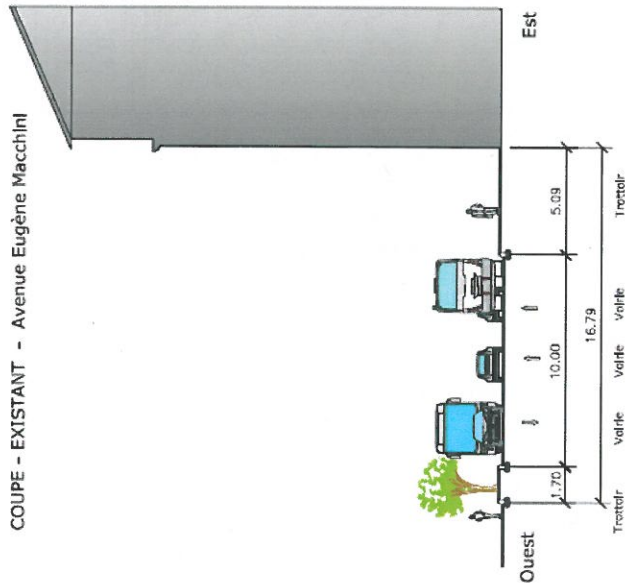
Casino municipal



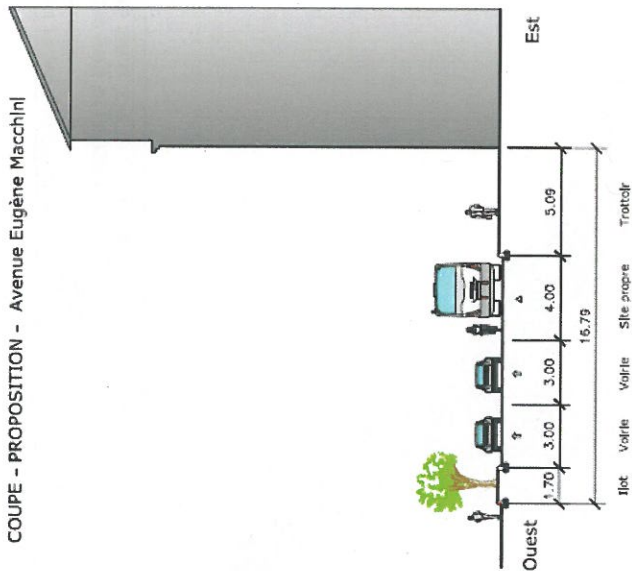
NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE - S13MEN001 - LL - OCTOBRE 2013

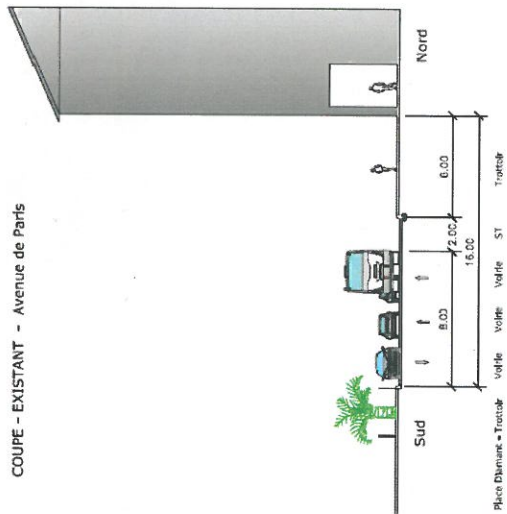
COUPE - EXISTANT - Avenue Eugène Macchini



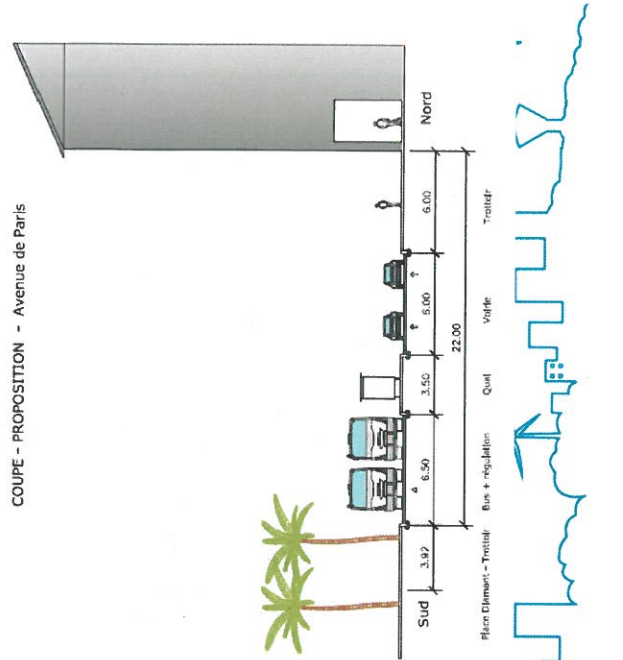
COUPE - PROPOSITION - Avenue Eugène Macchini



COUPE - EXISTANT - Avenue de Paris

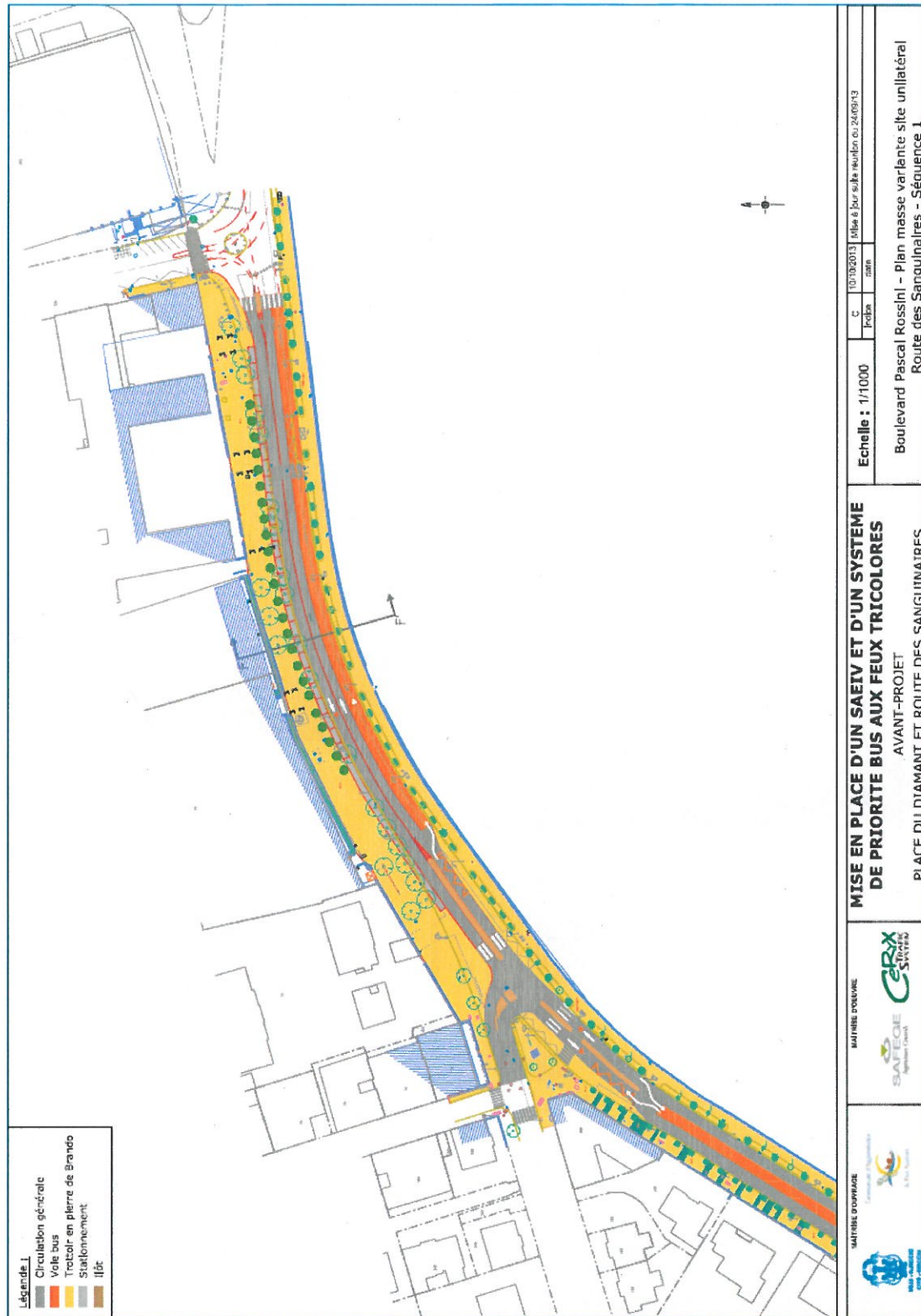


COUPE - PROPOSITION - Avenue de Paris

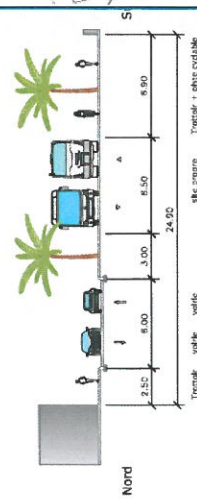
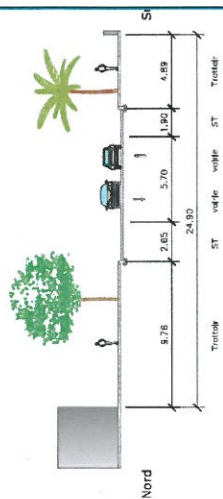


NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE - S13MEN001 - LL - Octobre 2013



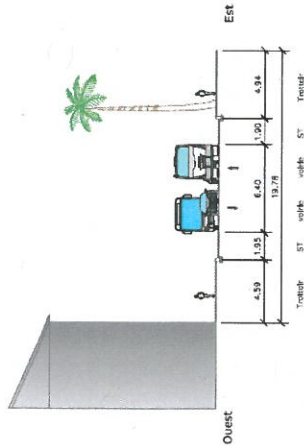
COUPE FF - EXISTANT - Boulevard Pascal Rossini



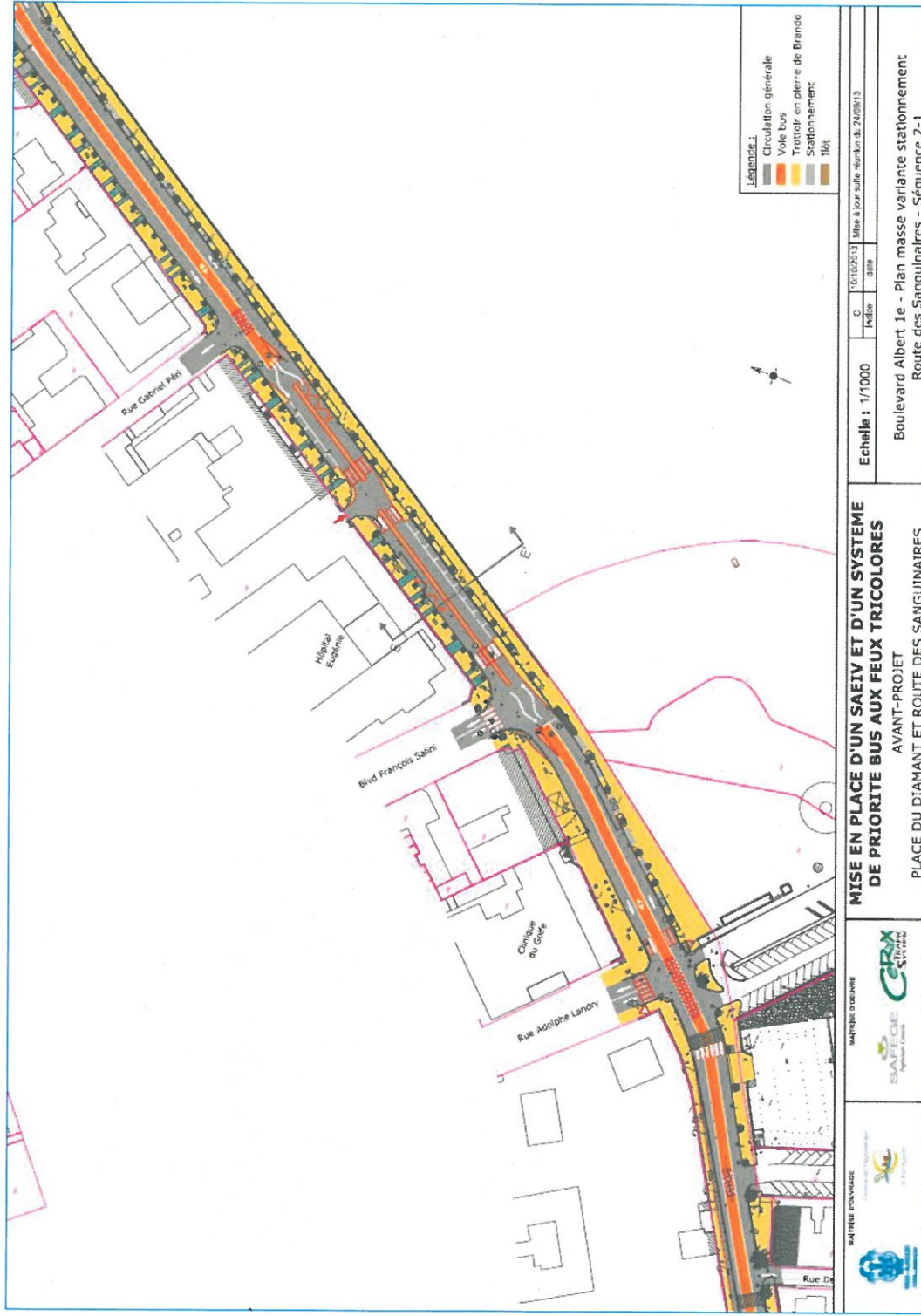
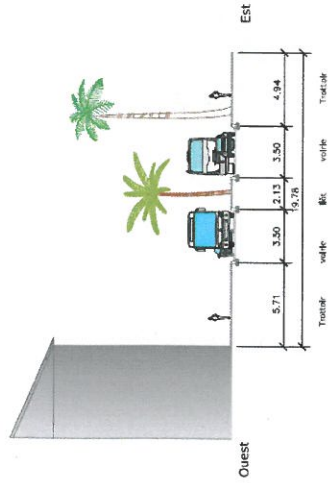
NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE - S13MEN001 - LL - OCTOBRE 2013

COUPE EE' - EXISTANT - Boulevard Albert 1er

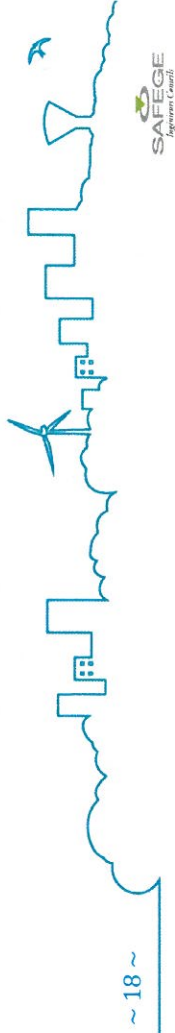


COUPE EE' - PROJET - Boulevard Albert 1er



MISE EN PLACE D'UN SAEIV ET D'UN SYSTÈME DE PRIORITÉ BUS AUX FEUX TRICOLORES		Echelle : 1/1000		Mise à jour suite réunion du 24/09/13	
AVANT-PROJET		Boulevard Albert 1e - Plan masse variante stationnement		Route des Sanguinaires - Séquence 2-1	
PLACE DU DIAMANT ET ROUTE DES SANGUINAIRES		C		Date	
MATERIEL D'ÉVALUATION		Indice		Date	
SAFEGE		CPRX		SAFEGE	
MATERIEL D'ÉVALUATION		MATERIEL D'ÉVALUATION		MATERIEL D'ÉVALUATION	

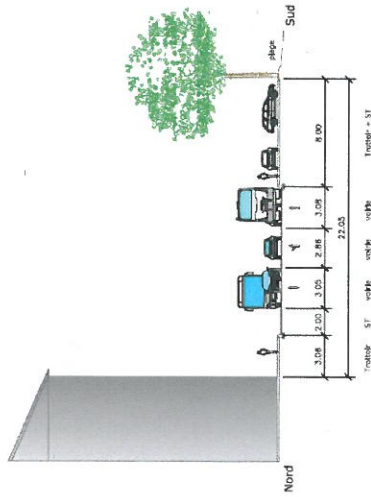
Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAGEF AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013



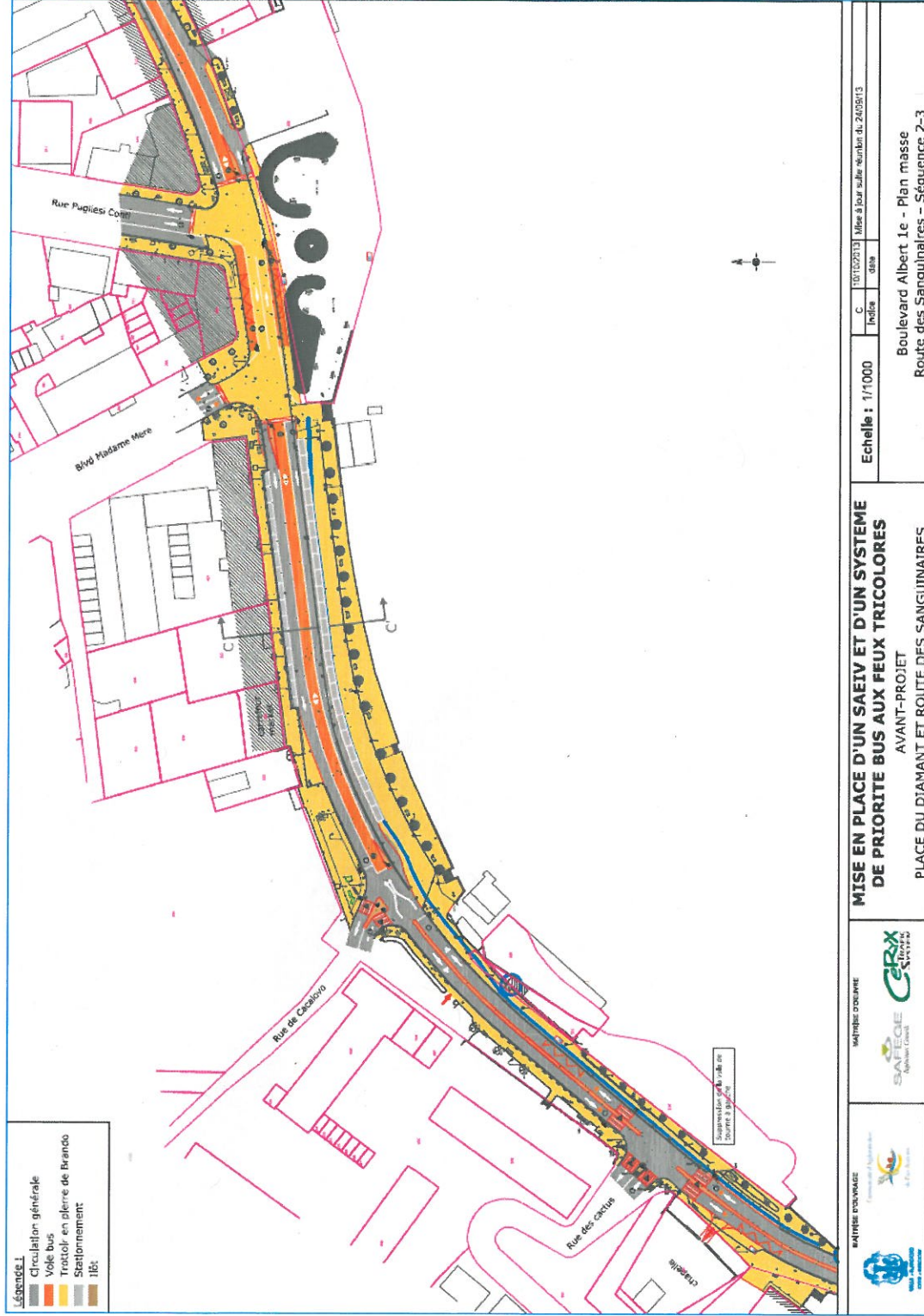
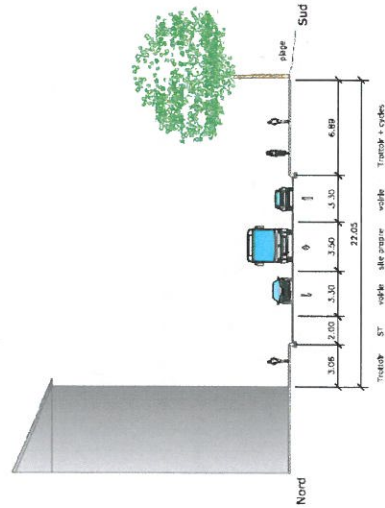
NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – OCTOBRE 2013

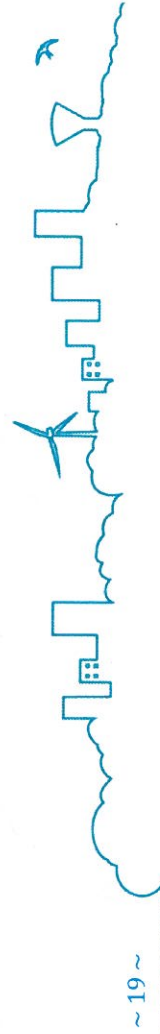
COUPE CC – EXISTANT – Cours Lucien Bonaparte



COUPE CC – PROJET – Cours Lucien Bonaparte



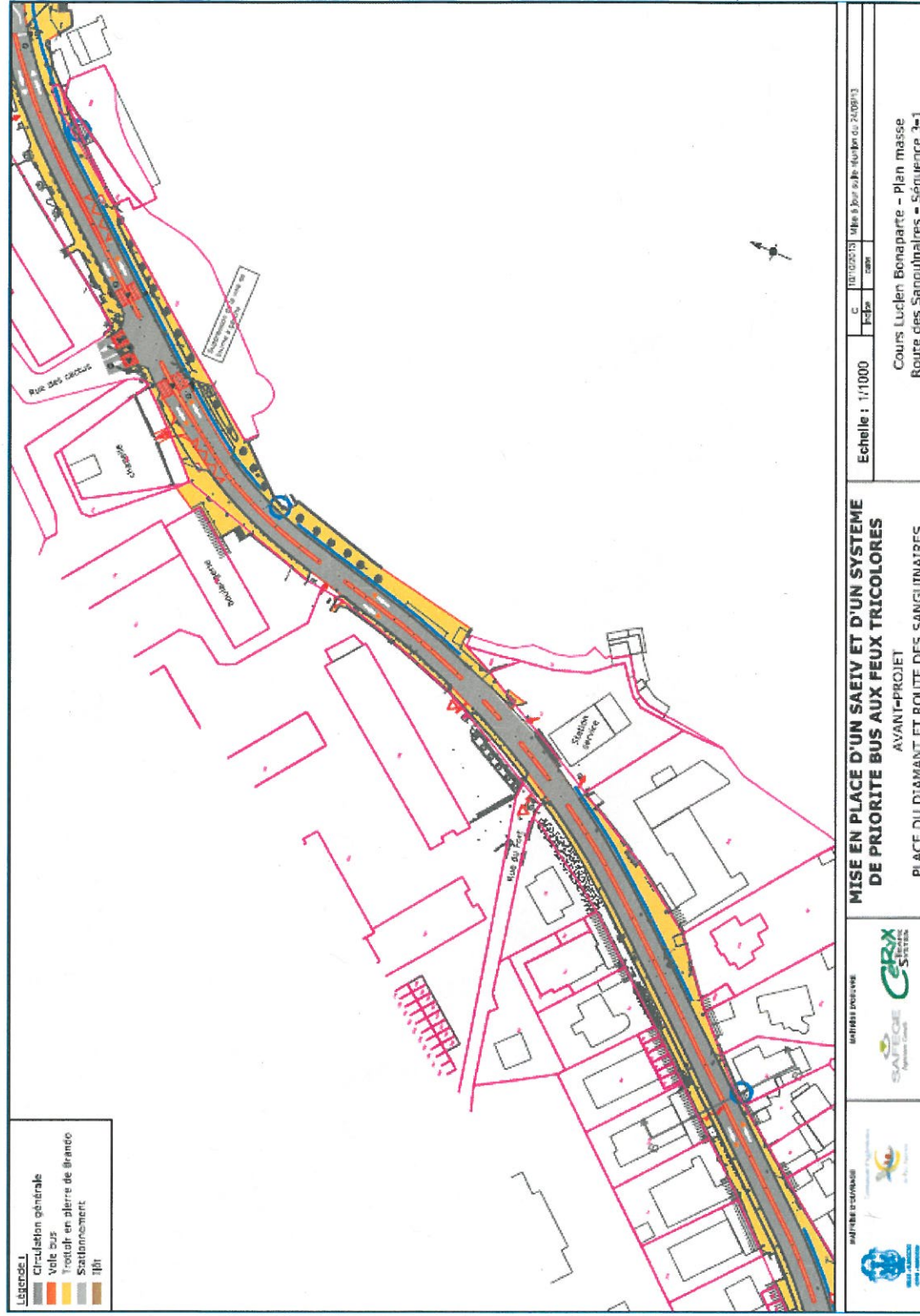
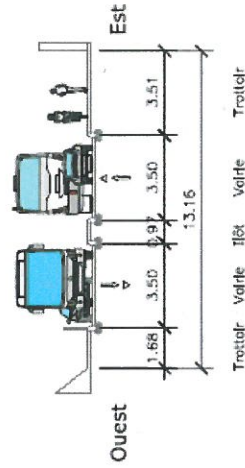
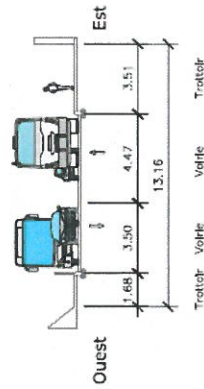
MISE EN PLACE D'UN SAEIV ET D'UN SYSTÈME DE PRIORITE BUS AUX FEUX TRICOLORES AVANT-PROJET PLACE DU DIAMANT ET ROUTE DES SANGUINAIRES	Echelle : 1/1000		Mise à jour suite réunion du 24/09/13	
	C	Index	date	



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

COUPE AA' - EXISTANT - Cours Lucien Bonaparte



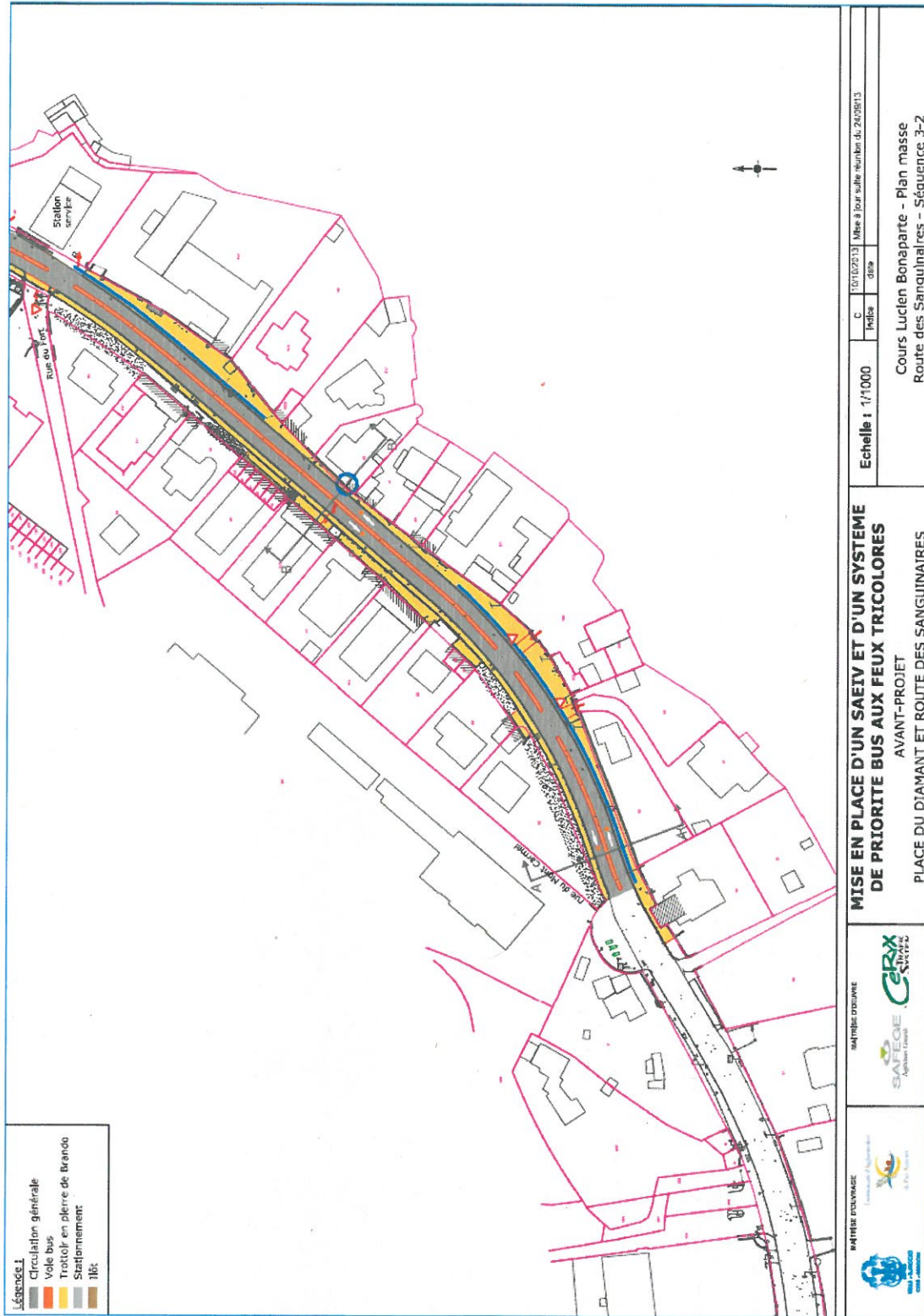
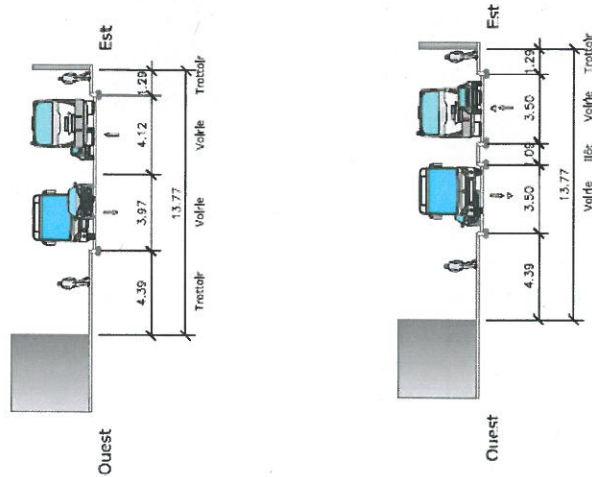
MISE EN PLACE D'UN SAEIV ET D'UN SYSTEME DE PRIORITE BUS AUX FEUX TRICOLORES AVANT-PROJET PLACE DU DIAMANT ET ROUTE DES SANGUINAIRES	Echelle : 1/1000		C 10/000131		Date à jour du dossier de 24/09/13	
	Cours Lucien Bonaparte - Plan masse Route des Sanguinaires - Séquence 3-1		Page		Date	



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE - S13MEN001 - LL - OCTOBRE 2013

COUPE BB' - EXISTANT - Cours Lucien Bonaparte



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

3.3 PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU TCSP

3.3.1 PRINCIPES D'EXPLOITATION

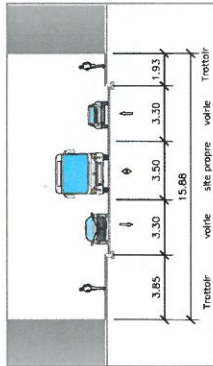
L'Autorité Organisatrice de Transport Urbain est la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien.

La CAPA et la Ville d'Ajaccio ont pour objectif d'améliorer la circulation des bus sur le territoire ajaccien. Dans cette optique la CAPA met en place un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) sur l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains.

A travers le projet de requalification de voirie sur un système de transport en commun, la commune d'Ajaccio s'inscrit dans cette volonté de cohérence territoriale globale. Ainsi le projet sera raccordé directement au Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV).

3.3.2 LES PRINCIPES DE CIRCULATION

Le site propre axial bidirectionnel:



Le couloir de bus dynamique axial bidirectionnel permet aux bus de circuler dans les deux directions selon les règles imposées par une logique et une signalisation lumineuse ad-hoc.

Le site est équipé de feux de signalisation tricolores et d'une logique de détection en temps réel, permettant de donner la priorité au bus sortant du couloir et empêchant tout bus d'entrer dans celui-ci alors qu'un autre s'y trouve déjà en direction opposée.

Ainsi, compte-tenu des emprises disponibles, le site propre sera constitué d'une voie de 3,50 m de large bidirectionnel avec séparation par marque en bande blanche continue. Cette voie aura un revêtement de couleur pour la différencier (exemple : enduit ou enrobés rouges).

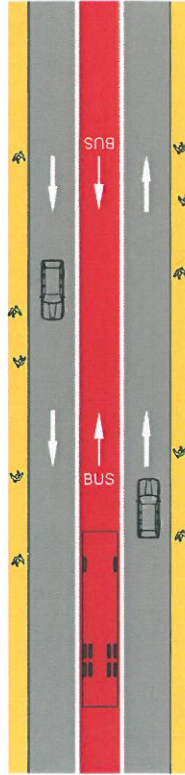


Figure 7 : Plan type d'aménagement du site propre axial

Les arrêts :

L'aménagement type retenu pour les arrêts est celui préconisé par le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures pour un couloir en axial.

Cette solution assure la fluidité du bus en site propre. Un terre-plein central assure la priorité du bus même pour l'accès à la station. La priorité aux carrefours et en station se gère par des feux.

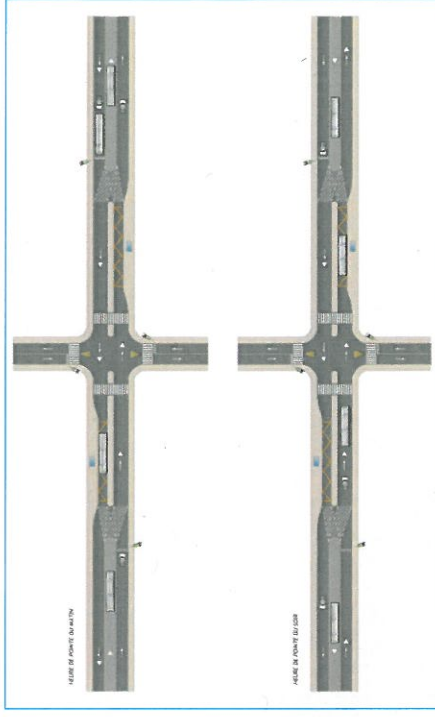


Figure 8 : Plan type d'aménagement d'un arrêt en site propre axial

Les entrées/sorties du site propre

Les entrées/sorties du site propre et le sens de circulation autorisé seront signalés par des signaux lumineux d'affectation de voies implantés sur un îlot central.



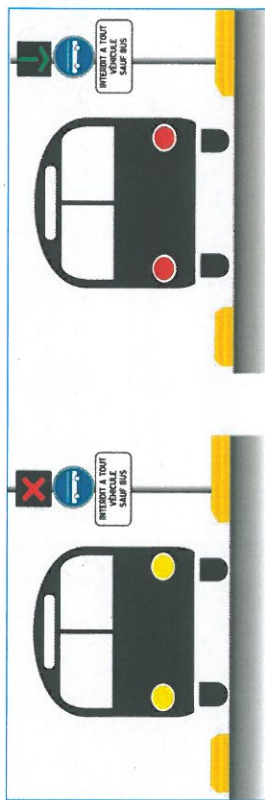
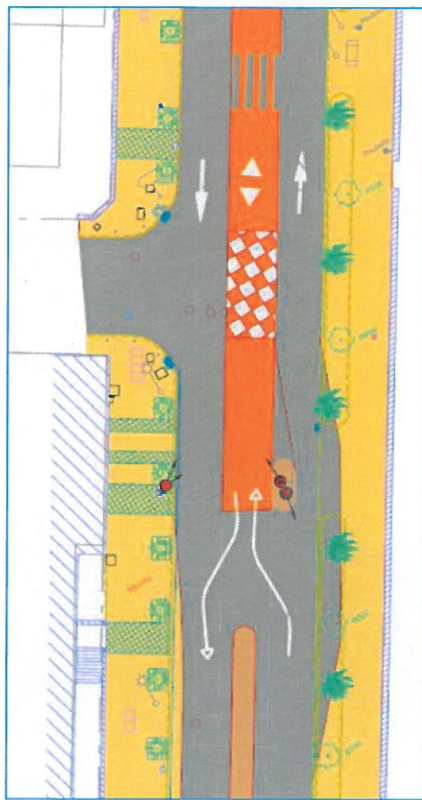


Figure 9 : Plan type des entrées/sorties du site propre axial

Les traversées du site propre :

En dehors des carrefours gérés par feux, les traversées du site propre autorisées seront matérialisées par une interruption des lignes blanches continues et la mise en place de damiers sur la voie bus.

Pour les véhicules circulant sur la route des Sanguinaires, un panneau d'indication C24a sera implanté au droit de l'intersection.



Figure 10 : Signalisation des traversées du site propre



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

3.4 PRESENTATION ET PHASAGE DES TRAVAUX

La réalisation de la voie de TCSP pendant la phase travaux va entraîner inévitablement des perturbations sur le fonctionnement urbain des secteurs concernés (aspects circulations et déplacements en général). Toutes les mesures destinées à limiter cette gêne et à en réduire la durée font partie intégrante de la réflexion initiale et sont prises en compte dans l'organisation du futur chantier (cf.

	TYPE D'INTERVENTION	TEMPS ESTIME DES TRAVAUX	CONSEQUENCES en phase travaux
Amorce Napoléon	- Reprise de chaussées et trottoirs	1 semaine	Limitation du nombre de voies Limitation du nombre de voies ou mise en sens unique de la circulation
Avenue de Paris	- Élargissement de la chaussée et reprise de trottoirs	4 mois	Suppression de places de stationnement Dévoisement de réseau Télécom Travaux de nuit
Avenue Ramaroni	- Reprise de chaussée et élargissement du trottoir	2 mois	Limitation du nombre de voies
Boulevard Rossini (diamant)	- Reprise de chaussée, élargissement des trottoirs et aménagement d'un plateau	4 mois	Mise en sens unique de la circulation Suppression de places de stationnement Travaux de nuit
Boulevard Machini	- Reprise de chaussées et trottoirs	1 mois	Limitation du nombre de voies Déplacement temporaire de l'arrêt de bus
Boulevard Rossini (Sanguinaires)	- Élargissement de la chaussée et reprise de trottoirs	6 mois	Limitation du nombre de voies Suppression de places de stationnement Déplacement temporaire de l'arrêt bus Travaux de nuit
Boulevard Albert 1e	- Reprise de trottoirs et aménagement d'îlots	2 mois	Mise en place d'alternats de circulation Dévoisement de réseau Télécom Suppression de places de stationnement Déplacement temporaire d'arrêts bus
Place Trottet	- Aménagement d'un plateau	2 mois	Mise en place d'alternats de circulation Suppression de places de stationnement Déplacement temporaire de l'arrêt bus
Cours Lucien Bonaparte (site axial)	- Reprise de trottoirs et aménagement d'îlots	2 mois	Mise en place d'alternats de circulation Suppression de places de stationnement
Cours Lucien Bonaparte (site mixte)	- Aménagement d'îlots	2 semaines	Mise en place d'alternats de circulation

~ 24 ~

NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – OCTOBRE 2013

4. SYNTHESE GLOBALE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Lors des nos rencontres avec les services de l'Etat, l'un des principaux enjeux du projet soulevé est la gestion des eaux pluviales et leur rejet au milieu naturel proche (milieu marin sensible).

4.1 LES ENJEUX VIS A VIS DE LA GESTION DES EAUX

4.1.1 LES MASSES D'EAU DE SURFACE

La commune d'Ajaccio présente un relief accidenté caractérisé par de fortes pentes en amont et en partie centrale constituant autant de bassins versants plus ou moins importants, et de faibles pentes en aval, où aboutissent les cours d'eau de la Gravona et du Prunelli, et, lors de fortes précipitations, les rejets d'eaux pluviales des ruisseaux.

Deux types de bassins versants sont identifiés :

- Les bassins versants des cours d'eau pérenne: la Gravona et le Prunelli ;
- Les bassins versants des ruisseaux alimentés ponctuellement par : les Cannes, les Salines, la Madonuccia, la Pietralba, l'Aspretto et le Vazzio-Ricanto.

→ Le projet intercepte seulement le bassin versant des Salines.



Figure 11 : Plan de localisation

Le bassin des Salines, urbanisé à près de 90% dont des équipements collectifs publics et privés accueillant du public, couvre une surface de 0,6 km² très fortement soumise à des risques d'inondations. Néanmoins le secteur d'étude n'est pas considéré comme une zone d'aléa.

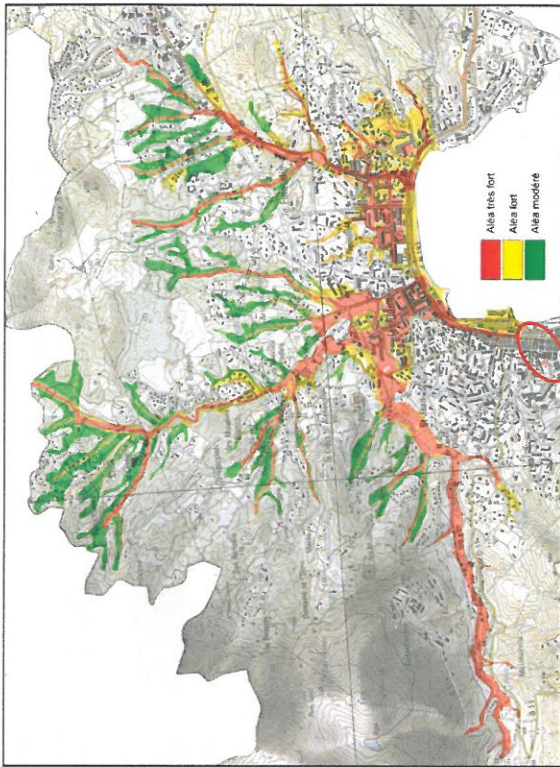


Figure 12 : Carte aléa PPR Inondation San Remedio (approuvée le 31 mai 2011)

→ Aucun cours d'eau permanent n'est situé au droit du projet. Le projet n'est concerné par aucune masse d'eau de surface.

4.1.2 LES MASSES D'EAU COTIERES

Le Golfe d'Ajaccio constitue la masse d'eau côtière la plus remarquable à proximité de la zone d'étude. Délimité au nord par la Pointe de la Parata et au sud par la Punta di Castagna, il s'étend sur 14 km et est caractérisé par la présence de plusieurs petites plages.

4.1.2.1 Bathymétrie

La bathymétrie du Golfe d'Ajaccio est représentée sur la Figure 13. Le Golfe d'Ajaccio se caractérise par la présence d'un grand canyon sous-marin en son centre qui dépasse les 800 mètres de profondeur.



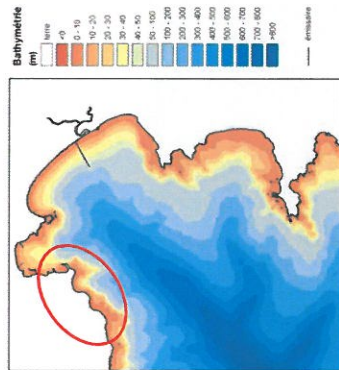


Figure 13 : Bathymétrie du Golfe d'Ajaccio (source : SHOM).

4.1.2.2 Courantologie

Deux conditions de vent sont prédominantes dans le Golfe d'Ajaccio, le vent de secteur sud-ouest et le vent de secteur nord-est.

Par vent de nord-est, les masses d'eau superficielles sont poussées du nord vers le sud le long de la côte est du golfe d'Ajaccio. Le long de la côte nord, les courants de surface longent la côte vers l'ouest (Figure 14). Par vent de sud-ouest, on observe une inversion du courant de surface sous l'effet du vent, avec des eaux qui portent globalement en direction du fond du golfe d'Ajaccio, aussi bien au nord qu'au sud (Figure 15) (SAFEGE, 2009).

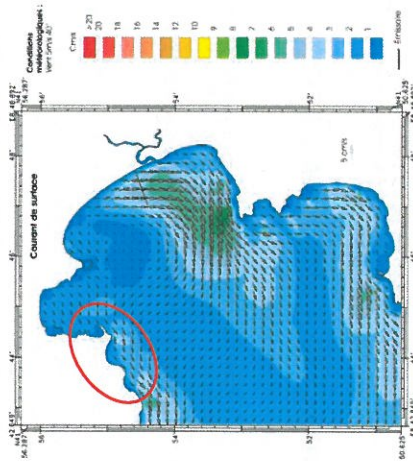


Figure 14 : Modélisation des courants de surface par vent de nord-est (SAFEGE, 2009)

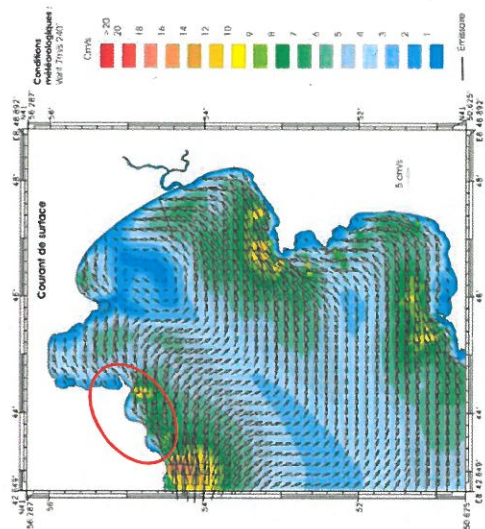


Figure 15 : Modélisation des courants de surface par vent de sud-ouest (SAFEGE, 2009)

4.1.2.3 Qualité des eaux côtières

La qualité chimique de l'eau est évaluée par le réseau Ifremer RINBIO, grâce à un bio indicateur quantitatif : la moule. Les concentrations en contaminants chimiques mesurées dans les moules de la station RINBIO Ajaccio sud sont équivalentes au niveau de base déterminé en Méditerranée pour l'ensemble des contaminants métalliques et organiques à l'exception du mercure dont la concentration détectée est faible.

Tableau 3 : Résultats du réseau RINBIO, station Ajaccio sud (Ifremer, 2010)

	mg/kg poids sec										ng/g poids sec			
	Ag	Pb	Zn	Cd	Hg	Cu	Ni	As	Cr	sDD T	sHCH S	sPCB S	s16HAP S	
Ajaccio Sud	0,03	0,9 2	115,7 2	0,7 3	0,1 2	4,0 6	0,5 8	18,2 0	0,2 3	1,49	0,60	4,97	38,8	

Les sites de baignade situés à proximité du secteur d'étude sont localisés sur la Figure 16. Ces sites font l'objet d'une surveillance par les services de l'ARS depuis au moins 2006. A l'exception de deux sites, la qualité des eaux de baignade de ces sites est évaluée à bonne en 2012.



Tableau 4 : Qualité des eaux de baignades du Golfe d'Ajaccio 2009-2012.

Classes de qualité	A = Bonne	B = moyenne	C = momentané polluée	D = mauvaise
--------------------	-----------	-------------	--------------------------	--------------

Le Golfe d'Alaccio est caractérisé par des fonds marins avec des herbiers de Posidonie. Il existe également d'importants peuplements de coralligènes. L'algue invasive *Caulerpa racemosa*, n'a pas été signalée (mais une autre espèce, la *Caulerpa racemosa* a été repérée au niveau du port d'Alaccio (SAGE, 2011).



Le Golfe d'Ajaccio appartient à la masse d'eau FREC04b Golfe d'Ajaccio définie dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

D'après le programme du SDAGE, l'objectif d'atteinte du bon état de cette masse d'eau est prévu pour 2015.

Tableau 5 : Bilan de l'état de la masse d'eau FREC04b, campagne DCE Ifremer 2009 (Ifremer, 2010)

Classes d'état de la masse d'eau		Très bon	Bon	Moyen	Médiocre	Mauvais
Hydrologie						
Biologie						
Phytoplancton						
Peridonié						
Macroulgué						
Benthos						
Chimie						
Bioté						
Eau						
ETAT DE LA MASSE D'EAU						

→ Ainsi la qualité chimique est bonne et la qualité écologique moyenne.

4.1.3 RESEAU D'EAUX PLUVIALES

La ville d'Ajaccio dispose d'un schéma de gestion des eaux pluviales

Le réseau de la commune se compose de bouches et avaloirs, ainsi que des exutoires d'orages se rejetant dans le golfe d'Ajaccio.

Les réseaux sont de type séparatif et unitaire.

4.1.4 USAGES

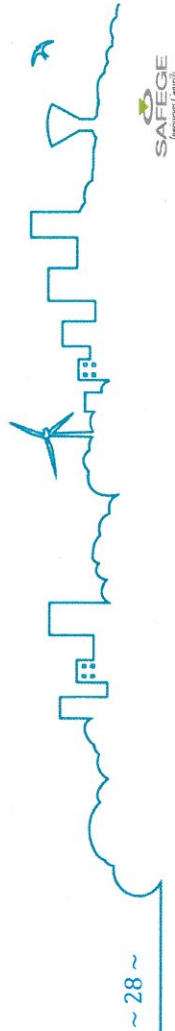
Comme indiqué précédemment, il y a plusieurs sites de baignade dans le Golfe d'Ajaccio.

Ce secteur est aussi propice à la pratique de la plongée sous marine en raison de la qualité de ses fonds, avec ses sites de plongée concentrés autour de la rive sud : l'anse Ruppione, l'écuil de Dorbera, Sagnola, la Pointe des Trois Frères, la pointe de Sette Nave, la pointe de Castagna, Capo di Muro (Egis, 2009).

La ville d'Ajaccio dispose de deux ports de plaisance :

- Port Ajaccio "Tino Rossi" : il dispose de 260 places dont 80 pour les visiteurs. Il peut accueillir des bateaux ayant une longueur maximale de soixante mètres.
- Port Ajaccio "Amirauté" : en capacité, c'est le port de plaisance le plus important de Corse. Il dispose en effet de 830 places dont 160 pour les visiteurs de passage (Egis, 2009).

Deux zones de mouillages sont répertoriées sur la carte IGN au sud du Golfe d'Ajaccio, au niveau de l'Anse de Sainte Barbe (*site internet : Geoportal*).



4.1.5 EFFETS PERMANENTS ET TEMPORAIRES ET MESURES ASSOCIEES

En phase chantier :

Tout au long de la vie du chantier et plus particulièrement durant les travaux de terrassement et de construction, ces derniers peuvent générer principalement :

1. des déversements accidentels de produits polluants (lavages des véhicules, pertes d'hydrocarbures des véhicules,...),
 2. la libération de matières en suspension (MES) lors des travaux de terrassement.
- Les flux polluants générés par le projet peuvent s'infiltrer dans le sol et atteindre ou être véhiculés par les eaux de ruissellement et atteindre les eaux du Golfe.

En période de chantier, les risques de pollution restent difficilement quantifiables, mais il est possible de s'en prémunir moyennant quelques précautions élémentaires mises en œuvre pendant toute la durée des travaux :

- préalablement au chantier, il sera organisé une réunion de sensibilisation aux méthodes préventives et curatives en cas de pollution ; cette réunion pourrait avoir lieu avec le SDIS et la police de l'eau.
- les aires de chantier seront strictement délimitées,
- le chantier devra respecter la réglementation relative à la gestion des huiles et des lubrifiants selon le décret n°77-254 du 8 mars 1977,
- les huiles usées et les liquides hydrauliques seront récupérés et stockés dans des réservoirs étanches sur rétention et évacués par un professionnel agréé,
- le ravitaillement des engins de chantier sera effectué soit hors chantier, soit sur des zones planes étanches. Dans ce dernier cas, le ravitaillement se fera à l'aide de pompes à arrêt automatique. Dans tous les cas, elles seront éloignées des réseaux de collecte d'eaux pluviales, des cours d'eau et des canaux,
- les engins seront entretenus régulièrement et les opérations de maintenance seront réalisées préférentiellement au sein des ateliers.
- Dans le cas contraire, l'entretien des engins (notamment les opérations de vidange) sera réalisée à une distance respectable des réseaux d'eaux pluviales, des cours d'eau et des canaux, sur une aire étanche avec un système de récupération des effluents liquides et résiduels.
- les bases de vie seront équipées de décroisseurs et d'aires de lavage,
- les engins seront lavés au sein des ateliers
- les déchets générés sur place seront stockés dans des réservoirs étanches sur rétention, puis récupérés et redistribués par des professionnels agréés vers les filières de collecte de déchets spécifiques,
- lors des travaux proches des cours d'eau ou des canaux, des mesures spécifiques seront mises en place afin de limiter les impacts sur les eaux (chute de matériaux et de matières en suspension, pollution accidentelle...),
- les regards des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées seront clairement différenciés pour éviter toute erreur de branchement,
- la durée des travaux sera optimisée, afin de limiter la durée du chantier,
- en cas de risque de soulèvement de poussières, les entreprises arroseront régulièrement les surfaces sensibles préalablement par exemple aux épisodes de grands vents ;
- en fin de travaux toutes les installations de chantier, débris résiduels, matériels de chantier seront évacués, et le terrain sera laissé propre,
- pendant toute la durée des travaux de construction, les modalités de réalisation des travaux feront l'objet de contrôles par le Maître d'Ouvrage ou son représentant,
- tout incident susceptible d'avoir des effets sur les milieux humides sera immédiatement porté à la connaissance du service chargé de la police de l'eau qui pourra demander l'arrêt du chantier et solliciter une analyse des moyens et méthodes pour éviter que cela ne se reproduise.

En phase exploitation :

Sur le secteur objet du réaménagement, l'assainissement pluvial est assuré par un système de collecte constitué de caniveaux, grilles, avaloirs et canalisations. Les figures ci-dessous illustrent les écoulements existants.

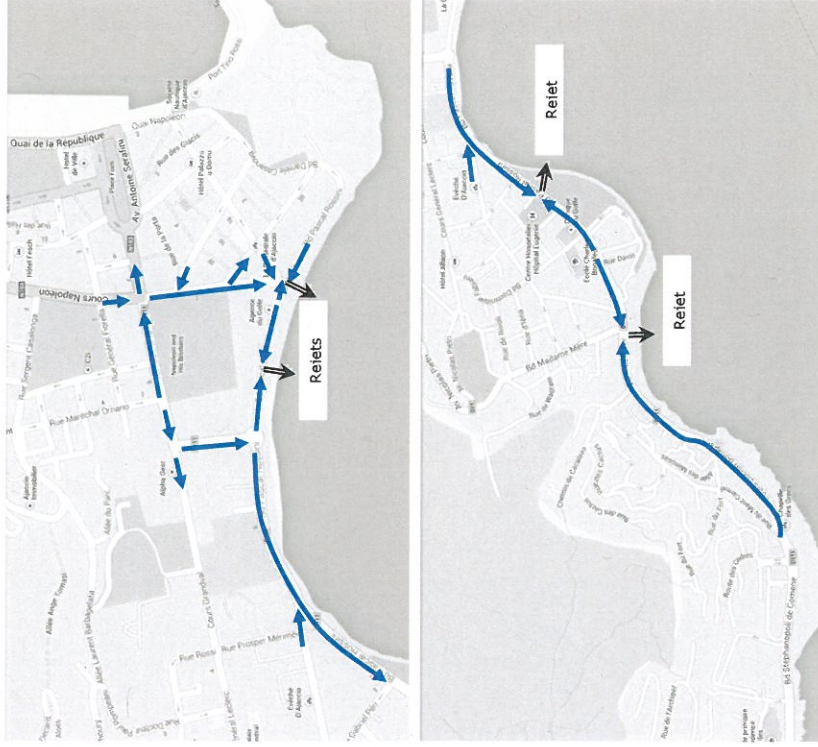
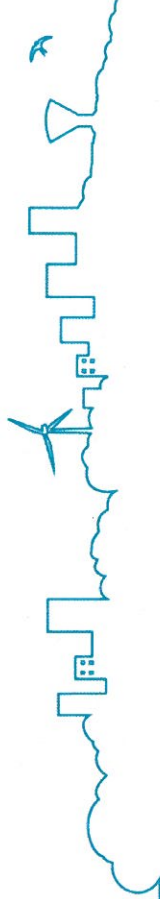


Figure 18 : Synoptique des écoulements existants

L'ensemble des surfaces concernées par le projet est aujourd'hui déjà imperméabilisé. Le projet ne prévoit pas de modification de ces surfaces.

Le système de collecte actuel (constitué de caniveaux, grilles, avaloirs et canalisations) ne sera pas modifié lors des travaux de réaménagement. Seule la position de quelques regards



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

sera adaptée à la marge en fonction des nouveaux alignements de bordures. Ces déplacements ne modifieront pas les surfaces recueillies par ces regards.

Ainsi, à terme, le projet ne modifiera pas la nature, la qualité et le volume des eaux de ruissellement qui parviennent in fine dans le golfe.



4.2 LES ENJEUX VIS A VIS DU PATRIMOINE ET DU PAYSAGE

4.2.1 ETAT INITIAL

L'installation de la ville d'Ajaccio, au fond d'un golfe entouré de reliefs montagneux permet la composition d'un paysage pittoresque, organisé en 3 plans majeurs : la mer, la masse bâtie formant une frange et le front montagneux qui se détache sur le ciel.

Il est possible d'identifier six grandes unités paysagères, délimitées par le relief, qui composent le pays d'Ajaccio.

- la côte Ouest, de la pointe Pelusella à la pointe de la Parata
- la presqu'île de la Parata et les Iles Sanguinaires
- le chaînon du Salario et la côte des Sanguinaires
- la ville d'Ajaccio est ses abords, du vallon Saint Antoine à Mezzavia
- la vallée de la Gravone dominée par le rocher des Gozzi
- la plaine de Campo dell'Oro et le Ricanto.

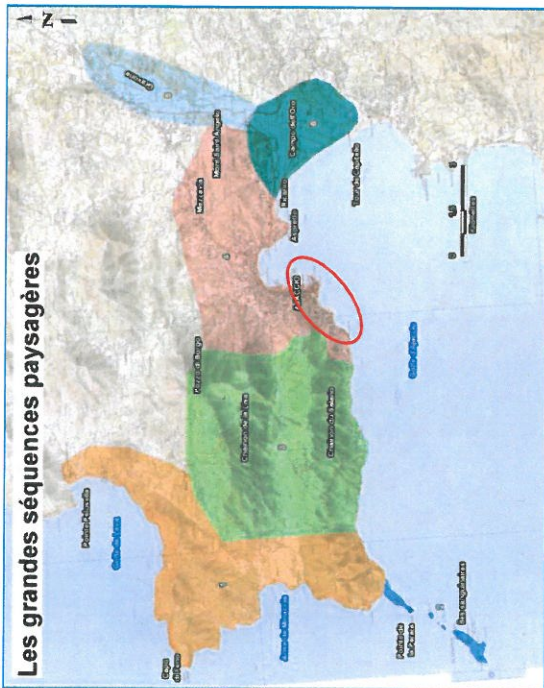


Figure 19 : Les grandes séquences paysagères

Source: Etude d'impact de la création d'un ouvrage de stationnement parking du Marconajo – Egis aménagement – Novembre 2010

Le projet de TCSP traverse l'unité paysagère de « la ville d'Ajaccio est ses abords, du vallon Saint Antoine à Mezzavia ».

Prise entre la mer et la montagne, la ville n'a eu d'autres recours pour s'étendre que celui d'escalader les pentes les plus basses et de s'étirer le long du littoral.

Ainsi sont nés les hauts quartiers qui écrasent la vieille ville et donnent à Ajaccio cet aspect de ville à deux étages, les quartiers résidentiels de la côte des Sanguinaires et, au nord, les ensembles populaires de la plaine des Cannes et des Salines.

L'extension de la ville s'est poursuivie ensuite, avec une croissance démographique ralentie, dans le sens d'un étalement des constructions qui « mitent » les coteaux les plus accessibles.

➔ **Le tracé du TCSP s'insère en milieu urbain dense sans modification du gabarit de voirie, ainsi le projet n'a pas d'incidence sur le paysage.**

La ville d'Ajaccio est riche d'un patrimoine historique exceptionnel possédant aussi bien un cadre culturel dans le centre de la ville qu'un patrimoine naturel à travers la mer Méditerranée, ainsi que la réserve Natura 2000 que constituent les îles Sanguinaires.

- le secteur d'étude est concerné par une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (**ZPPAUP**).



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013



Figure 20 : ZPPAUP D'Ajaccio et tracé du TCSP

La Ville d'Ajaccio, par DCM du 25 février 2005, et arrêté préfectoral n° 05-0106 du 12 avril 2005, a créé une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Son périmètre intégrait alors la Citadelle, la ville Génoise, la rue Fesch, le vieux Port, la partie Est du cours Grandval, la place de Gaulle, le bord de mer, y compris la place Miot et le boulevard Albert 1er jusqu'à l'avenue Pugliesi Conti.

→ Le projet de TCSP s'insère dans le périmètre de ZPPAUP notamment autour de la place du Diamant et le long du boulevard Rossini.

Le 25 juillet 2007, par délibération numéro 207/131, le conseil municipal complète le périmètre d'étude en incluant la partie Nord du cours Napoléon à partir de la place Abbattucci jusqu'à l'îlot Alban non compris, mais intégrant dans le périmètre le quartier de la gare et le port de commerce.

- l'aire d'étude intercepte plusieurs périmètres de co-visibilité dans un rayon de

500 m autour des monuments historiques:

	Dénomination	Type de protection	Date
1	La Cathédrale Notre Dame	Classé	30.10.1906
2	La maison natale de Napoléon Bonaparte	Classé	23.04.1924
3	La maison Péraldi	Classé	05.07.1993
4	La chapelle des Grecs	Inscrit	09.03.1927
5	La Citadelle	Inscrit	18.07.1975
6	La clinique Grand Val, ancien château Conti	Inscrit	28.12.1981
7	Le Palais épiscopal évêché	Inscrit	21.02.1984
8	L'oratoire Saint Jean Baptiste	Inscrit	06.09.1985
9	L'Hôtel de ville	Inscrit	30.01.1990
10	Le Palais Lantivy	Inscrit	30.01.1990
11	Le Grand Hôtel, jardin et façade	Inscrit	13.07.1992
12	L'Hôtel Palace Cymos	Inscrit	12.11.1990
13	Baptistère paléochrétien de Saint Jean	Inscrit	21/04/2009

- on recense sur le secteur d'étude plusieurs sites inscrits et classés (l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et le Conseil des Sites seront consultés dans le cadre de cette étude),

Tableau 6 : Synthèse des sites inscrits ou classés du territoire d'étude

Dénomination	Description du site	Type de protection	Date
Place du Diamant	Correspond à l'actuelle place de Gaulle	Site inscrit	7.10.1942
Golfe d'Ajaccio	La rive nord du golfe d'Ajaccio	Site inscrit	17.06.1957
Le centre historique	Le centre historique est inscrit à l'inventaire des sites pittoresques du département de la Corse du Sud	Site inscrit	5.01.1977



4.2.2 EFFETS PERMANENTS ET TEMPORAIRES ET MESURES ASSOCIEES

L'aménagement de la voirie sera temporaire mais concerne un linéaire important et sera de ce fait itinérant. L'impact sur les paysages sera essentiellement lié à la phase travaux, et à la coupe d'arbres d'alignement destinés à faciliter l'insertion des opérations. Les secteurs impactés par le projet feront donc l'objet d'une insertion paysagère des installations et des replantations d'arbres seront réalisées.

Le projet de TCSP réutilise un itinéraire déjà existant, sa réalisation ne va donc pas provoquer de bouleversement fondamental du paysage actuel. Le parti d'aménagement paysager vise à maintenir en bon état le patrimoine existant et à respecter la charte graphique des paysages par l'ABF Corse.

Perspective et patrimoine Monuments historiques et sites inscrits :

Le projet se situe en interface avec plusieurs périmètres de protection de monument historique :

- 11 monuments historiques inscrits et classés;
- 3 sites inscrits.

L'intégration du projet aux abords du patrimoine historique et architectural a été traitée avec la plus grande attention dès la phase de conception. Ainsi, les grands principes d'aménagement sont basés sur une recherche de qualité, de discrétion et d'homogénéisation à la fois sur l'ensemble de la voie de TCSP ainsi qu'aux abords de ces monuments.

Les principaux enjeux sont :

- la matérialisation de la voie en site propre ;
- l'insertion des poteaux de signalisation liée à cette voie.

Ainsi le traitement des poteaux de signalisation a consisté à limiter au maximum leur emprise en implantant des poteaux simples avec un signal d'affectation de voie à partir d'un signal bicolore sur lequel deux caches modaux sont appliqués afin de créer :

- La croix de St-André qui interdit l'accès au site ;
- La flèche directionnelle qui indique la voie à prendre ;
- Matérialisation de la voie en site propre.

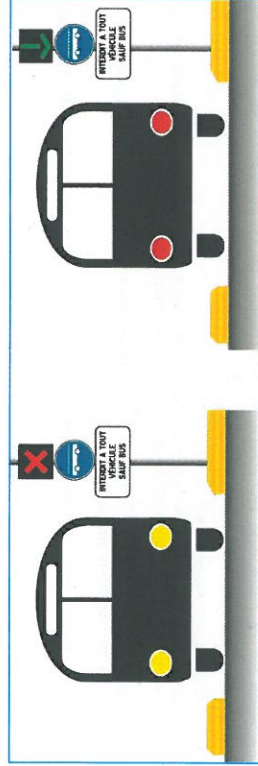


Figure 21 : Exemple d'implantation des poteaux lumineux



Figure 22 : Exemple non contractuel d'insertion d'un site propre axial

Ce photomontage a été réalisé au stade AVP. Les études ont depuis évoluées afin de conserver l'alignement d'arbre à droite de la photographie. Ce photomontage n'est pas contractuel et n'est qu'une vision du futur aménagement.



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

Patrimoine archéologique :

Selon le conservatoire régional de l'archéologie le projet ne présente aucun caractère archéologique et aucun gisement ne semble concerné. Ainsi le projet n'aura aucune incidence sur le patrimoine archéologique (Cf. courrier du 04 juin 2013 en annexe du présent dossier).

Arbres d'alignement – Bilan végétal

Certains arbres d'alignement seront impactés par le projet. En effet l'insertion d'une voie de TCSP dans un contexte urbain nécessite une emprise relativement large.

Ainsi, sur l'ensemble du tracé retenu, **54 arbres seront abattus afin de permettre l'insertion de ces sites propres.**

Il s'agit principalement d'arbres d'ornement, insérés dans des aménagements paysagers urbains existants.

On distingue 3 emplacements pour les arbres abattus :

- Suppression des 40 arbres constituant le double alignement sur l'avenue de Paris, côté Place du Diamant, pour la réalisation du terminus



- Suppression des 15 arbres en bord de voie sur le boulevard Rossini



- Suppression ponctuelle de 5 arbres sur l'ensemble de la route des Sanguinaires, pour la réalisation d'îlots, arrêts bus ou passage piétons.

→ Le projet s'insère dans un environnement urbain qui présente déjà de nombreux espaces et des alignements végétaux. Les principes d'insertion des sites propres de la voie de TCSP se sont attachés à conserver autant que possible les arbres existants ou à replanter ailleurs.

L'objectif à atteindre est la reprise des alignements et l'amélioration de la perspective visuelle sur l'ensemble du projet.

Ainsi, le bilan végétal permettra de composer avec la plantation de 60 arbres :

- dans l'aménagement du terminus De Gaulle, le projet prévoit la plantation d'un nouvel alignement de **26 arbres**. Dans le cadre du réaménagement de la place du Diamant, cet alignement pourra être doublé. Toutefois, le 2^e alignement ne fait pas partie du projet.
- dans l'aménagement du boulevard Rossini, le projet prévoit la plantation d'un nouvel alignement de **24 arbres**.

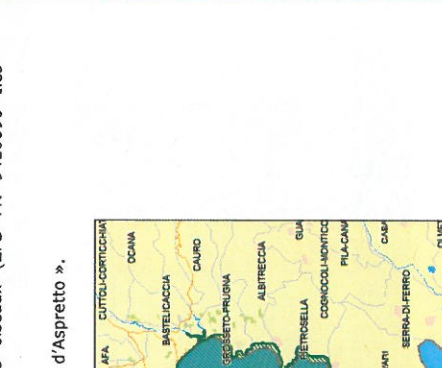
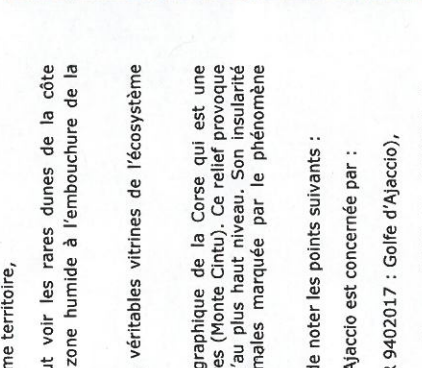
→ Au final, **20 arbres seront plantés pour 54 arbres supprimés.**



100

- ## SPACES NATIPEI S

importance d'Ajaccio est la présence, variables au plan insulaire :



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

- sur le plan faunistique, la commune d'Ajaccio est concernée par quatre PNA (Plan National d'Actions) : l'Escargot de Corse, le Goéland d'Audouin, le Milan royal, la Tortue d'Hermann. L'enjeu de ces espèces au droit du projet figure dans le tableau ci-après :

Espèce	Statut de protection	Enjeu au droit du projet
Escargot de Corse	- Arrêté ministériel 23/04/2007 - Plan National d'Actions - SIC FR9400619 - ZNIEFF 940004130 - APPB Landes à Genêt de Salzmann de Campo dell'Oro	Aucun
Goéland d'Audouin	- Plan National d'Actions - ZPS FR9412001	Faible
Milan royal	Plan National d'Actions	Moyen
Tortue d'Hermann	Plan National d'Actions	Aucun



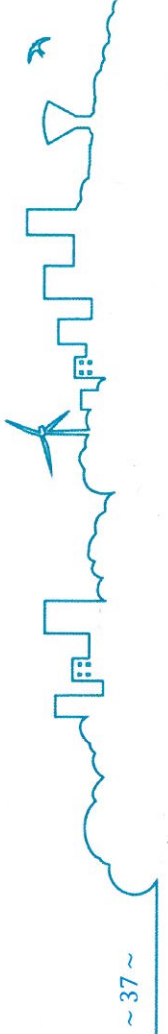
NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAPEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – OCTOBRE 2013

- sur le plan floristique, selon la bibliographie locale, l'espèce protégée la plus proche recensée à proximité du secteur figure sur la carte ci-après :

Il s'agit de la sérapias neglecta : méconnue mais protégée au niveau national, elle est très abondante dans la région d'Ajaccio, notamment au Scudo, sur le Chemin des crêtes et aux abords de l'Isolaia depuis la bordure littorale jusqu'au maquis bas.

→ On ne recense aucun enjeu floristique sur le tracé du TCSP.



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

4.3.2 EFFETS PERMANENTS ET TEMPORAIRES ET MESURES ASSOCIEES

Le projet, essentiellement localisé en milieu urbain et situé à une distance respectable des milieux naturels, n'a pas d'incidences sur ces milieux naturels.

Les travaux seront réalisés autant que possible dans des périodes adaptées à la phénologie des espèces.

Seuls des effets indirects liés à la phase de chantier peuvent être à l'origine de nuisances pour les espèces présentes. Ces nuisances peuvent être :

- le bruit occasionné par les engins de chantier ;
- les poussières émises lors des travaux.

En période d'exploitation, l'impact du projet apparaît extrêmement limité sur la faune et la flore vivant dans des milieux proches, les nuisances créées par la présence d'une voie TCSP (bruit, odeur...) étant de même nature que celles déjà présentes.

Les éventuels impacts dans le milieu marin sont traités dans la partie « Les enjeux vis à vis de la gestion des eaux » - Effets permanents et temporaires et mesures associées.



4.4 ENJEUX VIS A VIS DES DEPLACEMENTS

4.4.1 ETAT INITIAL

Ajaccio, concentre un nombre élevé de services et d'équipements publics, mais aussi d'emplois, qui en font un pôle d'attraction majeur, tant pour les déplacements quotidiens (pour le travail ou les études) que pour des déplacements moins fréquents (démarches administratives, achats hebdomadaires).

De par sa situation géographique entre mer et montagne, les déplacements se concentrent principalement le long du littoral et plus précisément sur les axes RN 193 et RN 194. Cela engendre un engorgement et des difficultés de circulation, de stationnement sur ces axes et dans le centre-ville d'Ajaccio.

4.4.1.1 Axes routiers et circulation automobile

Deux routes nationales permettent d'accéder à Ajaccio par l'Est :

- la RN193, en provenance de Corte et Bastia, qui descend la vallée de la Gravona et atteint le centre-ville en longeant l'aéroport, puis le Ricanto et le littoral des Salines. Elle reçoit, au niveau de l'aéroport, les flux en provenance de Sartène et Bonifacio via la RN196 ;
- la RN194, qui n'est en fait qu'un barreau de desserte des zones d'activités de Baleone (commune de Sarrola-Carcopino) et de Mezzavia (commune d'Ajaccio) ;

Depuis le Nord et l'Ouest, trois routes départementales pénètrent dans Ajaccio :

- la RD61 depuis Alata ;
- la RD11, depuis Capo di Feno ;
- la RD111, ou route des Sanguinaires.

Ces deux dernières routes, bien que départementales, sont intégralement situées sur le territoire communal. Enfin, une amorce de rocade relie la RN194 à la RD61.

La structure résultante (voir Figure 23) conduit à un emprunt systématique, quel que soit le trajet, des tronçons du réseau primaire qui, du fait de leur faible capacité (seule la RN193 est calibrée à 2x2 voies, les autres axes étant à 2x1 voie), sont rapidement et fréquemment encombrés.

Cette situation est aggravée car ces mêmes axes constituent aussi en centre-ville des linéaires commerciaux et, par conséquent, génèrent des pratiques de stationnement ou de livraisons qui, souvent, sont l'occasion de comportements anarchiques (double file, par exemple).

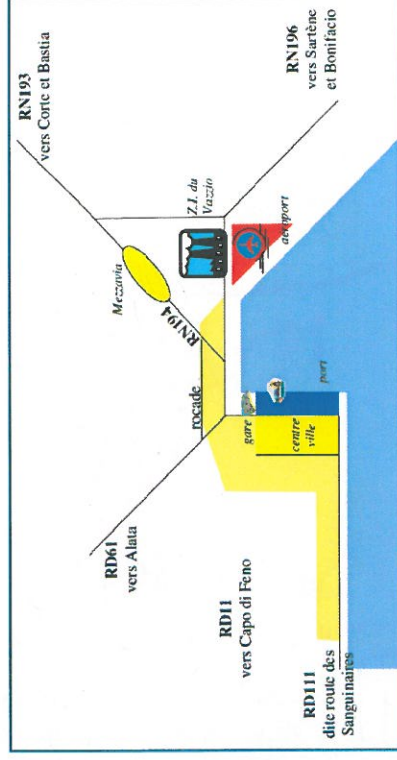


Figure 23 : Schéma simplifié de la structure du réseau viarie primaire de la voirie d'Ajaccio

Source : Rapport de présentation du PLU d'Ajaccio

4.4.1.2 Les réseaux de transports en commun

Le réseau de transport urbain du territoire est aujourd'hui organisé autour de deux Autorités Organisatrices :

- la Communauté d'Agglomération du Pays d'Ajaccio pour les transports urbains par bus ;
- le Département de Corse du Sud, pour les transports interurbains et le transport scolaire.

Le réseau de transports en commun sur la commune d'Ajaccio se décompose de la manière suivante :

- **le transport scolaire**, avec 18 lignes permettant de desservir les différents établissements d'enseignement secondaire (collèges, lycées) ;
- **le transport urbain**, offre un service de 11 lignes urbaines, 1 ligne "citadine" pour des liaisons de proximité et 8 lignes périurbaines, dont la fréquence varie selon la fréquentation des lignes (intervalle de 30 minutes pour les plus importantes).

Toutes ces lignes, à l'exception des lignes 5 et 6, desservent le cours Napoléon, qui constitue un tronc commun important du réseau. L'offre de service est toutefois relativement faible : la fréquence est peu élevée, la régularité est très aléatoire à cause des encombrements de la circulation, la vitesse commerciale est faible (inférieure à 20 km/h sur les tronçons centraux, manque de confort des bus, manque d'information et d'accessibilité des points d'arrêt (notamment pour les personnes à mobilité réduite)).

Les dernières études réalisées montrent que ce réseau n'est dans l'ensemble pas très fréquenté. La ligne 1, la plus dense du réseau relève d'une fréquentation de 13 voyageurs



Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEAGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

- **le transport départemental**, avec 12 lignes régulières en partance d'Ajaccio. A noter que le niveau de service est assez faible (entre 1 et 2 Aller/Retour par jour).

Voyages / jour	2 000 000
Voyageurs / jours	5 500 v/j
Kms/véhicules / jour	54 000 km/v
TCSP existant	Un couloir de bus de 900 mètres

[illegible]

Le secteur d'étude est traversé par 8 lignes urbaines du réseau de bus des Transports en Commun d'Ajaccio.



Figure 24 : Extrait du plan de réseau bus actuel

Sur la place du Diamant, quatre lignes se trouvent en terminus (1/3/5/9), et trois lignes sont passantes (2/4/7).

Sur la section d'étude, la route des Sanguinaires est empruntée dans sa totalité par deux lignes (2/5) et partiellement par deux autres lignes (7/C).

La modification de la circulation autour de la place du Diamant et le traitement des arrêts pour la voie de bus axiale bidirectionnelle imposent des modifications pour chaque ligne de bus concernée par le projet. De manière générale, ces modifications concernent :

- Le déplacement du terminus « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris et la suppression de l'arrêt « Cathédrale » sauf pour la ligne 7 ;
- La fusion des arrêts « St François » et « Marcaggi » ;
- La suppression des arrêts « Les Mouettes » et « Place Miot » ;
- La création d'une correspondance entre les lignes 2, 5 et 7 à la place Trottel ;
- Le tracé des lignes 4 et 7.

4.4.1.3 Les modes de déplacements doux

Le schéma directeur des liaisons douces de la CAPA recense 55 itinéraires identifiés qui font l'objet de préconisations techniques.

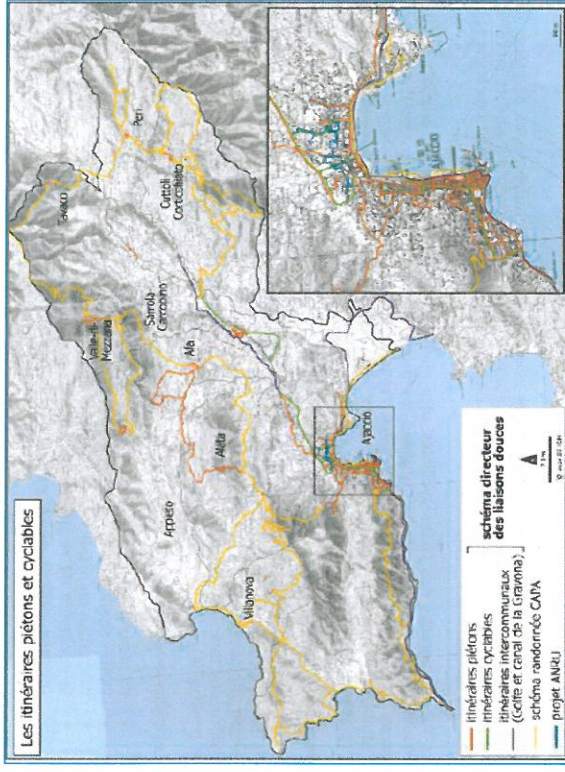


Figure 25 : Localisation des pistes cyclables

Le Plan de déplacement fait ressortir les éléments suivants :

- des cheminements de centre-ville difficiles, liés tout d'abord à la topographie du site : un fort dénivelé qui n'améliore pas les circulations piétonnes entre le centre-ville et le port,
- des trottoirs très étroits dans certaines petites voies qui ne laissent pas de place au piéton et rendent la promenade peu sécurisante,
- les pratiques illicites de stationnement créent des obstacles dans la promenade piétonne,
- les cheminements piétons sont inadaptés pour les Personnes à Mobilité Réduite
- les cheminements cycles sont peu développés et peu sécurisés.

4.4.1.4 Le stationnement

De manière générale, plusieurs types de stationnement peuvent être distingués en fonction des usagers et de la nature du stationnement (privé ou public) :

- les résidents possédant une ou plusieurs voitures, avec ou sans place de stationnement privatif. Ils peuvent aussi utiliser l'espace public (voirie ou parc de stationnement public ou en ouvrage) ;



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

- les « domicile-travail », qui peuvent stationner sur des espaces privés (parking d'entreprise, place locale) ou publics (voirie ou parc). Ce type d'usagers circule généralement aux heures dites de pointe ;
- les chalandis, qui fréquentent les commerces, services, administrations, ...
- les professionnels qui disposent d'une flotte d'entreprise (dépanneurs, artisans, ...) ;
- les professionnels qui circulent en ville pour exercer leur métier (médecins, kinésithérapeutes, taxis, livreurs, ...) ;
- Les véhicules dont le stationnement dépassent 24 heures, pouvant durer plusieurs jours faute de stationnement privatif. Notamment, le cas des véhicules des étudiants extérieurs à l'agglomération, qui logent sur place la semaine et utilisent les transports en commun.

Comme exposé précédemment, l'ensemble des déplacements domicile-travail fait quasiment exclusivement en voiture. Cette pratique conduit à des désordres et des nuisances.

L'offre de stationnement est actuellement constituée de parcs fermés et de stationnement de voirie. Dans le cadre du diagnostic du Plan de Déplacement Urbain (PDU), il a été recensé 4 950 places dont :

- 630 places dans le parking du Diamant ;
- 1 245 places réparties dans les 6 parcs de surface ;
- 3 075 places sur voiries.

Parking	Nbre de places	Taux d'occupation moyen
Gare Maritime	185 places	60 %
Samplero	143 places	100 %
Margonajo	161 places	75 %
Gare ferroviaire	43 places	130% en journée
Port de plaisance Amiraute	243 places	100 %
Le Diamant	630 places	100 % (le nombre d'abonnement dépassant le nombre de place du parking)
Rues	Stationnement sur voirie	Taux d'occupation moyen
Cours Napoléon	244 places	100 %
Rue San Lazaro		
Exemple de rue à proximité du Cours Napoléon et du Palais de Justice	30 places	100 %
Rue du Roi de Rome	57 places	
Exemple de rue dans la citadelle		100 %

Les études réalisées lors du diagnostic du Plan de Déplacement Urbain mettent en évidence un fort déficit en stationnement dans l'hyper centre-ville. En effet, on dénombre près de 800 places de stationnement interdites soit près de 20% de l'offre autorisée. Cette pratique s'explique à travers les automobilistes clients des commerces ou des services présents dans le centre-ville, qui lors de leur déplacement, ne trouvant pas de place pratiquent le stationnement sauvage.

4.4.2 EFFETS PERMANENTS ET TEMPORAIRES ET MESURES ASSOCIEES

Au-delà de la difficulté d'accès riverains, l'impact principal des travaux concerne directement la circulation urbaine (limitation de la vitesse autorisée, déviations, circulation alternée...). Des mesures seront prises afin de réglementer le partage de l'espace et assurer la sécurité des usagers. Ainsi, une signalisation temporaire sera mise en place et un dispositif de communication sera assuré afin d'informer la population.

La circulation des bus dans le périmètre d'étude, notamment celle des lignes empruntant les voiries dans lesquelles passera le TCSP, subira des perturbations en période de travaux. Le service sera assuré dans les meilleures conditions d'accessibilité et de continuités possibles, et des itinéraires de substitution seront mis en place.

L'aménagement du TCSP permettra de créer une liaison rapide et directe entre la partie ouest d'Ajaccio et son centre ville. En offrant une alternative performante à l'usage de l'automobile, la réalisation d'une voie de TCSP permet de revoir le partage de l'espace entre ses différents usagers.

Durant la phase chantier, les travaux sur la voie nécessiteront la suppression de places de stationnement ; le principe général retenu étant de supprimer ces stationnements au fur et à mesure de l'avancement des travaux afin de permettre d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité des piétons.

Le fonctionnement des pistes cyclables sera maintenu dans la mesure du possible, et les modifications de circuits seront signalées aux usagers. En créant une piste cyclable séparée de la voie et des espaces piétons plus larges et accessibles aux personnes à mobilité réduite, le projet améliore les conditions de sécurité et rend plus confortables les déplacements pour les modes doux.

Transports collectifs :

Le projet vise à améliorer la qualité de l'offre de transports en commun tout en préservant de bonnes conditions de circulation. L'aménagement d'une voie TCSP permet de créer une liaison rapide et directe entre la route des Sanguinaires et le centre-ville d'Ajaccio afin d'offrir des temps de parcours réduits et une offre de service améliorée (desserte régulière et ponctuelle).

Les principaux intérêts d'un aménagement réservé aux bus sont :

- l'amélioration de la régularité des bus,
- l'affirmation de la place du bus dans l'agglomération,
- l'incitation au recours aux transports en commun,
- la possibilité de requalifier l'environnement immédiat au bénéfice des modes doux (piétons, cycles), de l'aspect qualitatif du site,...



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – OCTOBRE 2013



Figure 26 : Extrait du plan de réseau bus actuel et localisation des lignes de bus

Le tableau ci-dessous détaille pour chaque ligne les modifications à prendre en compte.

N° de ligne	Modification à apporter
1	Déplacement du terminus « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris Suppression de l'arrêt « Cathédrale »
2	Déplacement de l'arrêt « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris (sens Confinia - Les Crêtes) Suppression de l'arrêt « St François » (fusion avec « Marçaggi ») Suppression des arrêts « Les Mouettes » et « Place Miot »
3	Déplacement du terminus « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris Suppression de l'arrêt « Cathédrale »
4	Modification du tracé de la rue Ormano par la rue Casalunga (sens Centre Hospitalier - Budicclone) Déplacement de l'arrêt « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris (sens Centre Hospitalier - Budicclone) Suppression de l'arrêt « Cathédrale » (sens Centre Hospitalier - Budicclone)
5	Suppression de l'arrêt « Cathédrale » Déplacement du terminus « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris Suppression de l'arrêt « St François » (fusion avec « Marçaggi ») Suppression des arrêts « Les Mouettes » et « Place Miot »
7	Déplacement de l'arrêt « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris (sens Loreto - Empereur Maillot) Modification du tracé de la rue Scamaroni par la route des Sanguinaires
9	Création de l'arrêt « Trottel » et suppression de l'arrêt « Forcone » Suppression du terminus « Cathédrale » Déplacement de l'arrêt « Place De Gaulle » sur l'avenue de Paris et transformation en terminus
C	Suppression de l'arrêt « Les Mouettes »

Le tableau ci-dessous indique les interdistances entre arrêts après les aménagements :

Arrêt	Sens Diamant -> Sanguinaires	Sens Sanguinaires -> Diamant
Place De Gaulle / Cathédrale	-	740m / 580m
Marçaggi	450m	200m
Allée des Mimosas	270m	465m
Trottel	400m	260m
Parc Berthault	340m	520m
Chapelle des Grecs	430m	-

Stationnements :

L'insertion d'une voie de TCSP va réorganiser le stationnement local. Les secteurs concernés par les suppressions de stationnement local sont notamment :

Rue	Places existantes	Places projetées	Différence
Cours Napoléon	0	2	+ 2
Avenue de Paris	29	9	- 20
Avenue Ramaroni	13	6	- 7
Boulevard (Diamant)	56	42	- 14
Avenue Machini	12	0	- 12
Boulevard (Sanguinaires)	70	26	- 44
Boulevard Albert 1er	120	32	- 88
Cours Lucien Bonaparte (ség 2)	75	38	- 37
Cours Lucien Bonaparte (ség 3)	9	0	- 9
Total	384	155	- 229

➡ Soit la suppression de 359 places licites dont 180 places payantes.



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

En plus du stationnement libre évoqué précédemment, il existe également du stationnement réglementé autour de la place du Diamant. La figure ci-après localise ces emplacements.



Figure 27 : Localisation du stationnement réglementé

L'ensemble de ces emplacements sera conservé. Lorsque le stationnement longitudinal existant sera supprimé, le stationnement sera organisé sur le trottoir. Des bordures chanfreinées faciliteront la montée sur le trottoir ; des barrières et potelets délimiteront la zone de stationnement.



Figure 28 : Exemples de stationnement aménagé sur trottoir

➔ L'insertion de la voie de TCSP implique la suppression d'une partie de l'offre de stationnement. Il est donc nécessaire de reconstituer une offre en adéquation avec les besoins de stationnement :

- reconstituer une offre trop importante reviendrait à encourager la pratique de l'automobile, ce qui est en contradiction avec le projet de transport porté par la création de la voie de TCSP;
- reconstituer une offre insuffisante, c'est pénaliser les commerces durant la journée, en empêchant les clients « lointains » de venir. De plus, cela pénaliserait les résidents, et entraînerait des comportements inappropriés (stationnement sauvage sur trottoir source de dégradation de l'espace public).

Afin de compenser et de rendre la voie de TCSP la plus performante possible, le parking de l'Amirauté sera aménagé et proposera 90 places de stationnements.

De plus le parking du Diamant devant être réaménagé, ce dernier proposera environ 200 places supplémentaires.

La restructuration du stationnement permettra de répondre à la fois à des besoins réels et de supprimer les pratiques illicites, la suppression de ces pratiques permettant d'améliorer la sécurité des piétons.

Circulations piétonnes :

Les opérations d'aménagement sont l'occasion de mettre en place des cheminements piétons sécurisés. En effet, l'emprise des trottoirs généralement supérieure à l'existant permettra la reconquête des espaces urbains par les piétons. La réalisation de zones apaisées sur un grand linéaire apportera sécurité et confort aux déplacements piétons.

Circulation vélo :

Une réflexion globale sur l'espace public est réalisée afin d'insérer tant que possible des cheminements doux.

Ainsi, le projet permettra de **créer près de 160 m** de voie cyclable à travers l'aménagement d'une voie en site mixte bus/cycle sur l'avenue Eugène Machini.



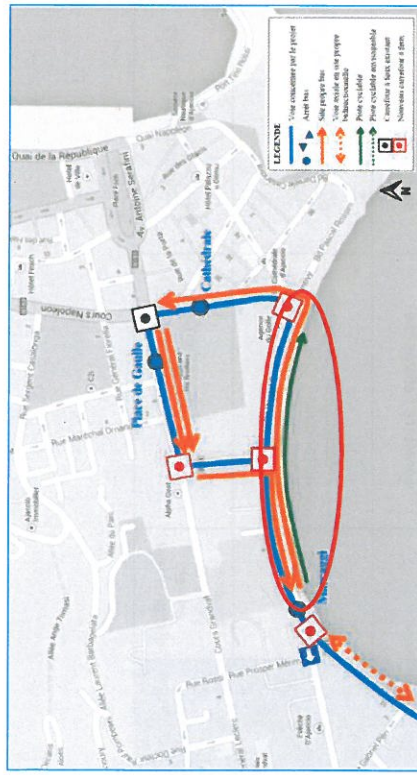


Figure 29 : Localisation de la création d'une piste cyclable

De plus, dans la partie sud de la route des Sanguinaires, des surlargeurs de trottoirs ont été identifiées pouvant permettre la création de 51,5 m de piste cyclable depuis la chapelle des Grecs jusqu'à la place Trottel. Toutefois, ces pistes cyclables ne constituent pas un itinéraire continu. La création de ces pistes ne fait pas partie du projet.



Figure 30 : Localisation d'un potentiel itinéraire cyclable



NOTICE CAS PAR CAS

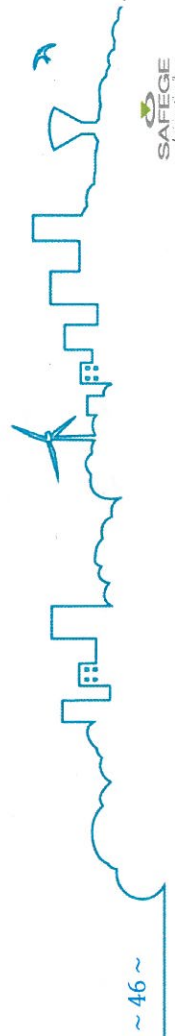
Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEGE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – Octobre 2013

4.5 TABLEAU DE SYNTHÈSE

Lors de la phase travaux, des nuisances de plusieurs ordres (acoustiques, modifications de la circulation,...) pourraient réduire la fréquentation des activités riveraines. L'accessibilité aux services, aux commerces et aux équipements sera maintenue pendant la phase travaux et sera assurée dans des conditions de sécurité optimale. Elle sera associée à une campagne de communication et de signalisation propre adaptée à chaque type de structure.

Enfin, à terme l'amélioration de l'accessibilité aux commerces de proximité, l'amélioration du cadre de vie ainsi que la qualification de l'espace urbain auront un impact positif sur les activités économiques du secteur d'étude. En améliorant la desserte des équipements et activités situés le long du tracé du TCSP, il aura pour principal effet d'en renforcer la fréquentation. Le projet va donc permettre de dynamiser les pôles urbains et les zones économiques, en accroissant la rapidité, le confort et l'efficacité du réseau existant.

MILIEUX	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	PHASE TRAVAUX		PHASE EXPLOITATION	
		INCIDENCES	MESURES	INCIDENCES	MESURES
Enjeux à vis des masses d'eaux	Masses d'eau superficielle	Risques de déversement de produits toxiques des MES	- Equipements préventifs des sites et maintien en permanence de kit antipollution - Bassins de décantation avant rejet - Stockage des produits et déchets sur rétention	Pas de modification des rejets d'eaux pluviales	Aucune mesure
	Paysage	Dégradation temporaire de la perspective visuelle	Maintien et remise en état du site	- Requalification de voirie - Pacification de la voirie avec une diminution de l'effet routier - Création d'alignement d'arbres	Aucune mesure
	Patrimoine	- Présence de monuments historiques - Présence de sites inscrits - Présence d'une ZPPAUP	- Préservation des arbres remarquables inscrits dans la ZPPAUP - Mise en place de cheminements temporaires - Adaptation des localisations des bases de vie	- Requalification de voirie - Création d'alignement d'arbre - Valorisation de l'espace urbain à travers la requalification de la voirie urbaine	
	Espaces verts et arbres d'alignement	Suppression d'alignements d'arbres		Suppression d'arbres d'alignement	- Replantation d'arbres - Création d'un nouvel alignement d'arbre boulevard Rossini
Enjeux vis à vis du patrimoine et du paysage					



NOTICE CAS PAR CAS

Projet de requalification de voirie pour l'amélioration du système de transport en commun d'Ajaccio entre la Place du Diamant et la Chapelle des Grecs
SAFEJE AIX EN PROVENCE – S13MEN001 – LL – OCTOBRE 2013

MILIEUX	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	PHASE TRAVAUX		PHASE EXPLOITATION	
		INCIDENCES	PRINCIPALES MESURES	INCIDENCES	PRINCIPALES MESURES
Enjeux vis à vis des espaces	Périmètres de protection et d'inventaire et périmètre de gestion concertée	- Présence de 3 ZNIEFF de type II - Présence de 3 zones Natura 2000	- Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces - Conservation des gîtes et habitats primordiaux - Abattage doux des arbres gîtes potentiels		
	Milieux naturels terrestres	- Habitats - Invertébrés - Amphibiens - Reptiles - Mammifères			
Enjeux vis à vis des déplacements	Organisations des déplacements	- Infrastructure routière - Réseau de transport collectif - Réseau ferroviaires - Stationnement - Modes doux	- Augmentation des difficultés de circulation - Limitation de la vitesse - Augmentation de l'accidentologie - Modification des conditions d'accès aux riverains, commerces et administrations - Réduction du stationnement - Interruption de la circulation des convois exceptionnels	- Mise en place d'itinéraires de substitution - Prévention et communication auprès du public - Mise en place d'un plan de circulation et de stationnement	- Evolution du trafic - Décongestion de la voirie par le report modal - Optimisation du réseau de transport en commun - Création de nouvelles zones de stationnement - Réorganisation du stationnement - Création de pistes cyclables
	Cadre de vie et santé publique	- Qualité de l'air - Environnement sonore - Environnement vibratoire	- Augmentation des matières en suspension dans l'air - Augmentation des nuisances sonores et vibratoires	- Arrosage régulier de la zone de chantier - Respects des normes en vigueur et des horaires de chantier - Communication auprès des riverains et commerçants au préalable	- Diminution des nuisances sonores - Amélioration de la qualité de l'air suite à la réduction du trafic routier



