



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS AJACCIEU

PRESENTATION A L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Document annexé à une demande d'examen au cas par cas

NOTICE

**PROJET DE CREATION D'UN TRANSPORT PAR CABLE
ENTRE SAINT-JOSEPH ET MEZZAVIA
COMMUNE D'AJACCIO**



Juin 2019

Direction de l'Aménagement

Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien

Espace Alban – Bâtiment G – 18 rue Antoine Sollacaro – 20000 AJACCIO

Tél. : 04 95 52 95 00 – contact@ca-ajaccien.fr – www.ca-ajaccien.fr

INTRODUCTION

Le territoire communautaire connaît une importante mutation avec l'émergence d'une nouvelle centralité sur le secteur du Stiletto, situé entre la ville-centre et la zone urbanisée « Mezzavia-Pernicaggio ».

Ce lieu enclavé accueille le Palatinu, palais des sports et des spectacles ajaccien, ainsi qu'un stade. Actuellement en cours de construction, le futur hôpital, d'une capacité de 348 lits, devrait être livré en 2019, de même qu'un collège prévu pour accueillir 800 élèves. L'arrivée de ces équipements structurants s'accompagne de la livraison de plus de 1000 nouveaux logements, qui s'ajoutent au millier de logements en cours de livraison au nord de l'agglomération, sur la commune de Sarrola-Carcopino. Le projet de pénétrante porté par la Collectivité de Corse ne pourra être réalisé que postérieurement à la livraison de ces différents projets d'envergure communautaire.

Consciente de la nécessité d'améliorer les déplacements sur le territoire communautaire, la CAPA a lancé en octobre 2015 la révision de son plan de déplacements urbains et l'a approuvé le 27 mars 2019. Dans ce cadre, il a été décidé d'étudier les voies et les moyens permettant de fluidifier la circulation en complément du réseau de transport actuel, notamment en proposant aux habitants des moyens de transports collectifs alternatifs à la voiture individuelle et respectueux de l'environnement.

Les enjeux majeurs du PDU sont les suivants :

- Diminuer l'usage de la voiture dans la ville
- Créer un système de mobilité accessible à tous et non discriminant
- Limiter la production de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique inhérente aux déplacements
- Participer à l'amélioration de la santé publique

La recherche d'une offre de transport nouvelle, adaptée aux besoins de la population et respectueuse de l'environnement, a abouti au projet de création d'**un téléporté entre Saint-Joseph, le Stiletto et Mezzavia.**

La présente notice a pour objectif d'accompagner le dépôt du dossier d'examen au cas par cas, conformément à l'article R122-2 du Code de l'environnement.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
SOMMAIRE	3
ELEMENTS PREALABLES	4
1^{ère} PARTIE : UN PROJET D'INTERET COMMUNAUTAIRE	7
I. LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS AJACCIOEN.....	8
II. LES NOUVEAUX ENJEUX DU STILETTO	9
III. UN PROJET AU CŒUR DU PDU	11
1. Connecté au PEM de Saint-Joseph	15
2. Inséré dans le tissu urbain de Mezzavia	17
IV. UNE SOLUTION : LE TELEPHERIQUE URBAIN	18
3. Pourquoi un transport par câble ?	18
4. Solutions alternatives	20
2^{ème} PARTIE : DONNEES DU PROJET	23
I. METHODOLOGIE.....	24
1. Calendrier prévisionnel.....	24
2. Etudes réalisées	25
II. CARACTERISTIQUES DU PROJET	27
1. Description du tracé.....	27
2. Analyse des gares et dimensionnement du système.....	28
3. Temps de parcours et coûts.....	31
III. ENJEUX ET MESURES RETENUES.....	33
1. Faune et flore.....	33
2. Eau	34
3. Hélistation de l'hôpital.....	36
4. Sécurité.....	38
5. Qualité de l'air	39
6. Cadre de vie.....	41
7. Emprise au sol	43
8. Concertation.....	44
CONCLUSION.....	49

ELEMENTS PREALABLES

Ce document est réalisé à destination de l'Autorité Environnementale, en accompagnement d'une demande d'examen au cas par cas déposée dans le cadre du projet de téléphérique urbain porté par la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien.

Dans le cadre de l'article R122-2 du code de l'environnement, ce projet s'inscrit dans la nomenclature suivante :

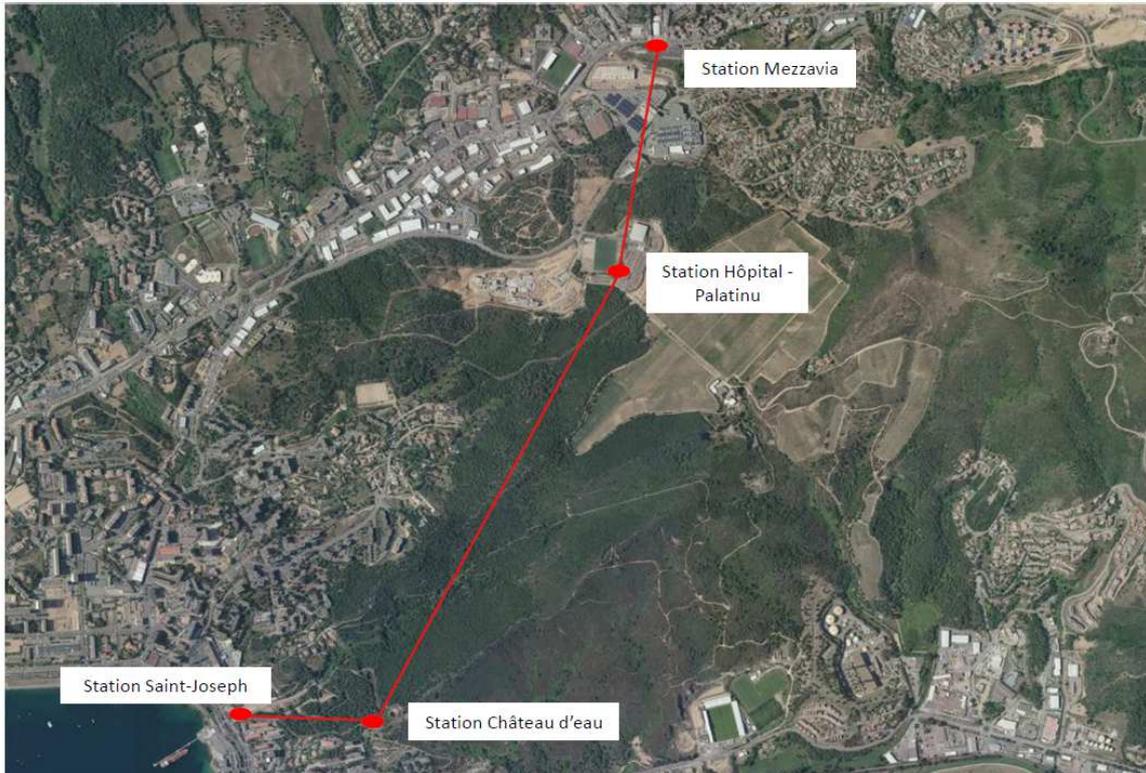
CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
7. Transports guidés de personnes (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des transports guidés de personnes doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues.	a) Lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes, y compris gares.
47. Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols.	a) Défrichements portant sur une superficie totale, même fragmentée, égale ou supérieure à 25 hectares.	a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier en vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare.

La question du défrichement est traitée dans le document annexe n°10 : la surface estimée est de 0.53 ha.

Pour faciliter la lecture de ce projet primordial pour la CAPA, ce document et ses pièces annexes donneront une description de l'ouvrage envisagé et des explications sur la volonté de limiter voire d'éviter systématiquement tout impact sur l'environnement.

Diverses études, présentées ci-après et fournies en pièces jointes, ont été réalisées préalablement au dépôt de la demande de cas par cas pour définir le projet de moindre impact environnemental et permettre à l'autorité environnementale d'apprécier au mieux les enjeux du territoire et les mesures d'évitement et de réduction retenues par le maître d'ouvrage prises pour la réalisation de ce projet de téléporté.

BREVE DESCRIPTION DU TRACE



L'objectif du transport par câble est de relier trois sites stratégiques bien précis :

Le quartier de « **Mezzavia** » doté d'une plate-forme commerciale de plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés, plusieurs milliers d'habitants, plus de 1000 logements à venir ou encore le stade de football du GFCA. La station « Mezzavia » sera accolée au parc relais existant sur l'axe RT22

Le plateau du « **Stiletto** », espace regroupant : le futur hôpital prévu pour environ 350 lits, le palais des sports et spectacles « Palatinu », un nouveau collège prévu pour 800 élèves ainsi qu'un millier de logements en cours de construction.

Le quartier de « **St-Joseph** » sur lequel serait réalisé le pôle d'échange multimodal d'entrée de ville. Deux stations seront réalisées sur une friche militaire :

- la station « Saint-Joseph » sera accolée au parc relais existant,
- la station « château d'eau » en partie haute permettra d'éviter le survol des lieux habités.

L'impact du projet se cantonne à la réalisation de ces quatre stations en milieu urbain, et à des pylônes de 3 m² d'emprise au sol en milieu naturel facilitant sa réversibilité.

Véritable trait d'union entre la partie NORD d'Ajaccio en plein développement et l'entrée EST pourvue comme on le verra d'atouts incontestables pour valoriser les transports collectifs, cette liaison par câble aura comme avantage considérable de devenir une alternative efficace, donc crédible, à l'usage du tout voiture, tout en constituant également un transport en commun moderne et indispensable aux zones d'urbanisation et d'équipement qui sont en train de s'y élever.

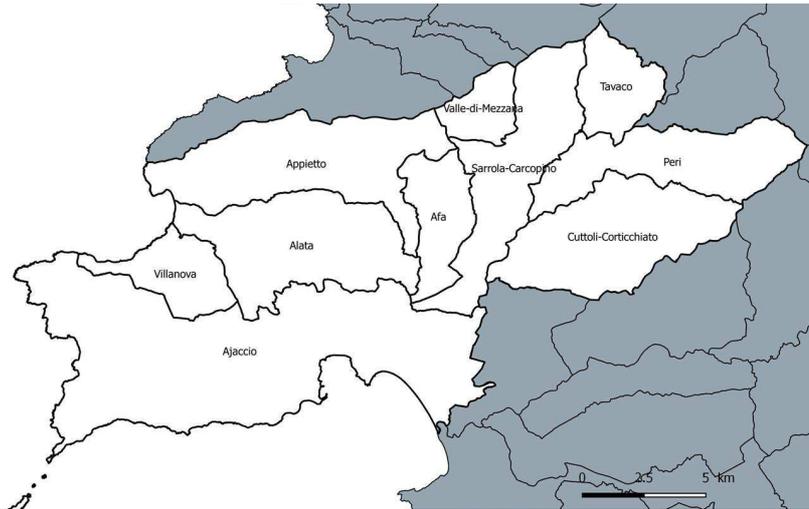
1^{ère} PARTIE : UN PROJET D'INTERET COMMUNAUTAIRE

I. LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS AJACCIEN

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien s'étend sur 190 km² et se compose de 10 communes dont Ajaccio, capitale régionale de la Corse, et 9 autres communes à dominante rurale (Afa, Alata, Appietto, Cuttoli-Corticchiato, Peri, Sarrola-Carcopino, Tavaco, Valle di Mezzana, Villanova) disséminées dans un paysage montagneux entrecoupé de vallées urbanisées.

Elle compte près de 82 000 habitants et rayonne sur un bassin de vie de 100.000 habitants, soit le tiers de la population insulaire.

Ce territoire entre mer et montagne recèle une culture et une histoire particulièrement riche. Sa capitale régionale reste une ville à forte identité, et bénéficie d'un dynamisme attesté par son essor démographique.



La CAPA dispose de compétences relatives à l'aménagement de l'espace communautaire, au développement économique, à l'équilibre social de l'habitat, la politique de la ville, la création ou l'aménagement de zones d'activités d'intérêt communautaire, la création ou l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement d'intérêt communautaire, l'eau potable, l'assainissement, et l'environnement et la mobilité.



II. LES NOUVEAUX ENJEUX DU STILETTO

Le territoire communautaire connaît actuellement une importante mutation avec l'émergence d'une nouvelle centralité sur le secteur du Stiletto, entre la ville-centre et la zone fortement urbanisée « Mezzavia-Pernicaggio ».

Ce lieu accueille le **Palatinu**, palais des sports et des spectacles ajaccien, ainsi qu'un **stade**. Actuellement en cours de construction, le futur **hôpital**, d'une capacité de 348 lits, devrait être livré en 2020, de même qu'un **collège** prévu pour accueillir 700 élèves dès septembre 2019.

L'arrivée de ces équipements structurants s'accompagne de la livraison de plus de **1000 nouveaux logements**, qui s'ajoutent au millier de logements en cours de livraison au nord de l'agglomération (secteur de Pernicaggio), sur la commune de Sarrola-Carcopino. Ces nouveaux logements, incluant une importante part de logement sociaux, ont été livrés sur des secteurs mal desservis en transport en commun et fortement congestionnés. La population occupant les logements sociaux n'étant pas toujours motorisée, les transports en commun sont d'autant plus importants dans ces secteurs.

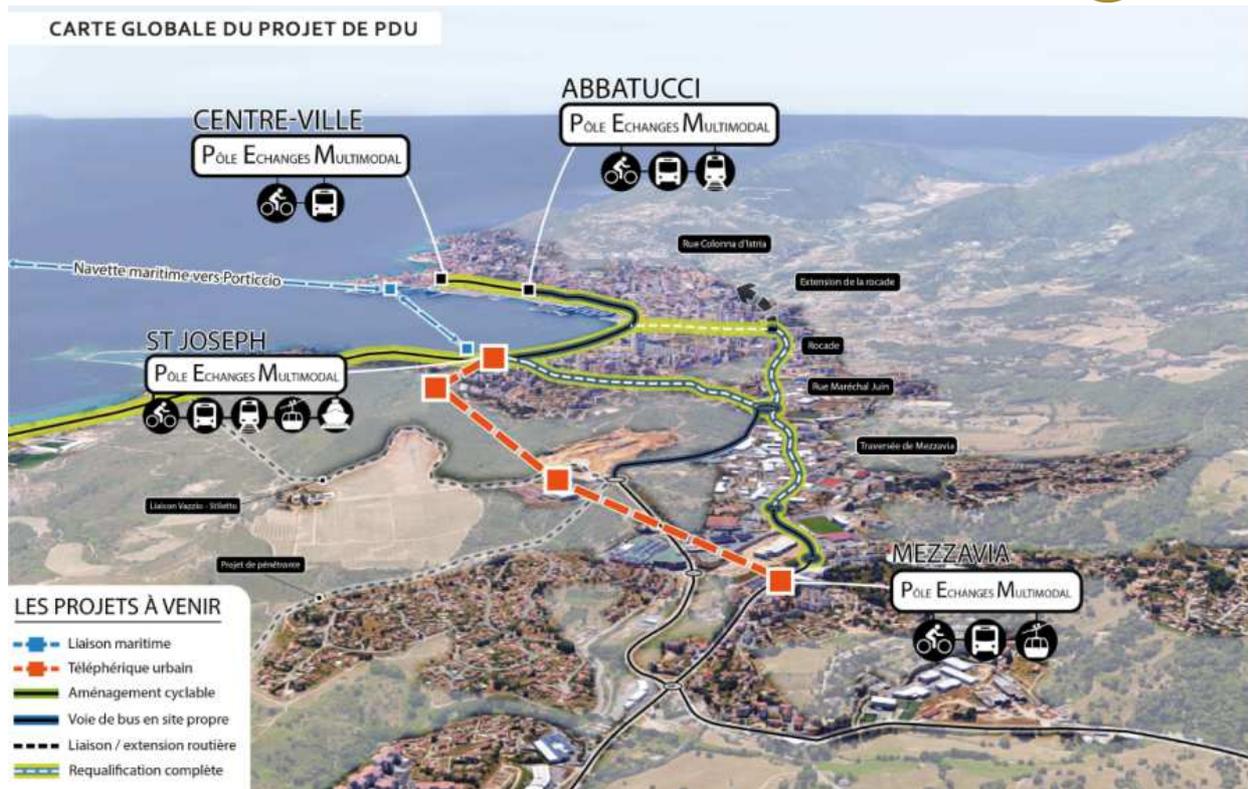
En dépit de l'arrivée de ces équipements, le Stiletto est enclavé. L'hôpital doit être aisément accessible, de même que le collège qui va générer des flux pendulaires majeurs. Ceux-ci vont lourdement impacter un secteur déjà quotidiennement encombré. Cet espace n'est connecté à la ville-centre que par le biais d'une voirie sur laquelle doivent transiter particuliers, professionnels (poids-lourds) et transports en commun.

Il est difficilement possible d'élargir les voies pour y réaliser une voie de bus en site propre. De fait, les transports en commun du secteur sont captifs de la circulation et soumis aux mêmes contraintes que les véhicules privés, ce qui limite leur compétitivité et leur usage.

Le projet de pénétrante, porté par la Collectivité de Corse, prévoit de connecter le Stiletto et Caldaniccia. En dépit de son incontestable utilité, il ne pourra répondre à plusieurs enjeux liés à l'implantation de l'hôpital sur ce secteur :

- D'une part, la pénétrante ne permettra ni de connecter la ville-centre et l'hôpital, ni Mezzavia et l'hôpital ;
- D'autre part, elle sera réalisée des années après la livraison de l'hôpital qui ne saurait souffrir d'être enclavé.

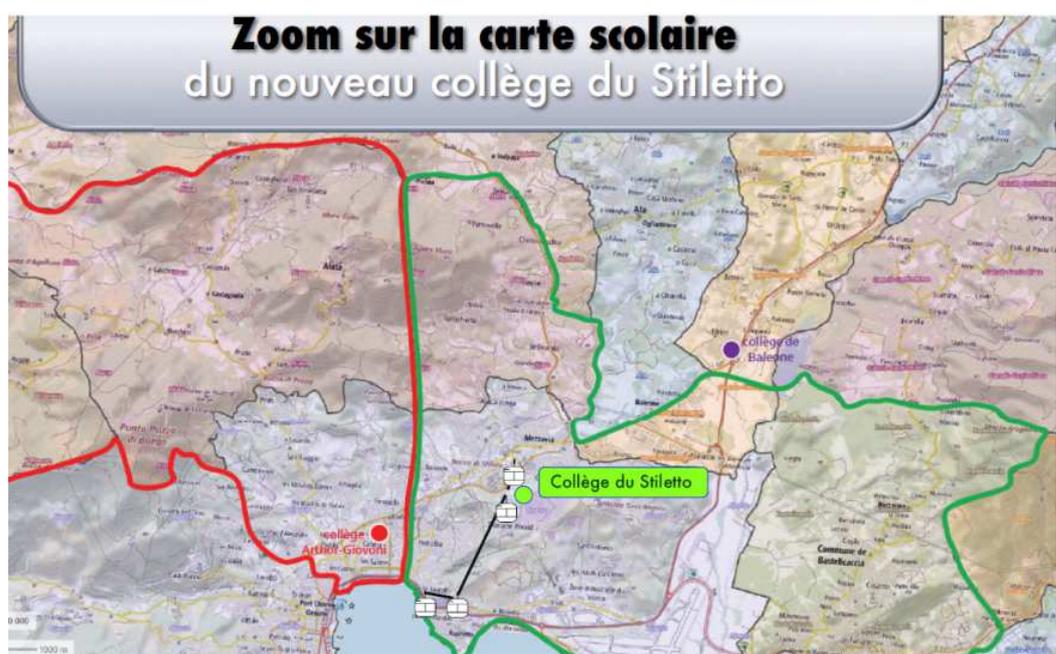
Sur la base de ces constats, le PDU a préconisé d'étudier les voies et moyens permettant de fluidifier la circulation en complément du réseau de transport actuel et du projet de pénétrante, notamment en proposant aux habitants des moyens de transports collectifs alternatifs à la voiture individuelle et respectueux de l'environnement.



Le PDU, présenté ci-après, a donc veillé à proposer une solution permettant de connecter les deux entrées de ville (RT21 et RT22) avec le Stiletto. Compte-tenu des forts enjeux environnementaux sur le secteur et de la volonté de proposer des solutions alternatives à la voiture, le téléphérique se présente comme une solution efficace, à l'emprise limitée sur l'environnement, et capable d'être réalisée dans les mêmes délais que la livraison de l'hôpital.

Enfin, l'ouverture du collège du Stiletto en septembre 2019 va bouleverser les déplacements sur le secteur. La nouvelle carte scolaire montre l'aire d'influence du collège, qui s'étend d'Alata à Bastelicaccia :

les collégiens devront transiter par Mezzavia ou Saint-Joseph pour accéder au collège.



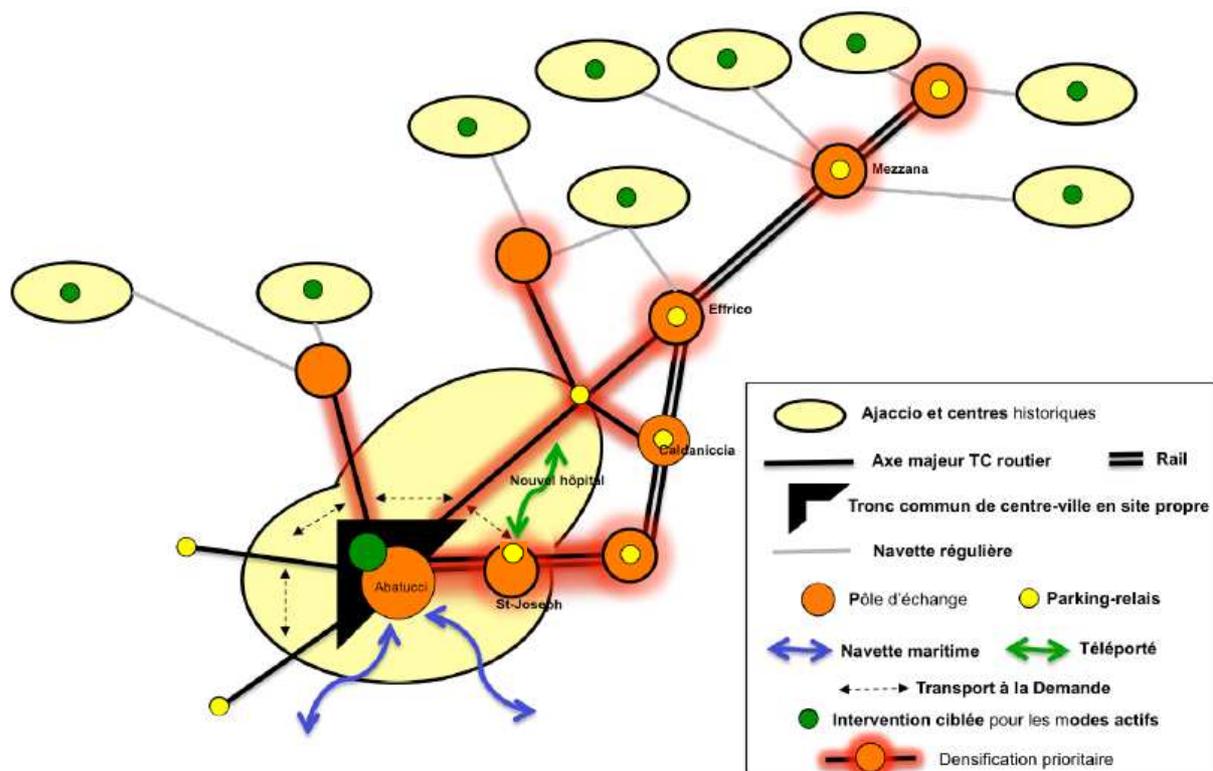
III. UN PROJET AU CŒUR DU PDU

En 2015, et dans l'attente de l'approbation d'un Schéma de Cohérence Territoriale, la CAPA s'est dotée du Schéma d'Aménagement et de Développement Economique (**SADE**). Ce document constitue la feuille de route d'un développement territorial soutenable pour les années à venir. En matière de mobilité, le SADE identifie le secteur de Saint-Joseph comme étant un secteur privilégié pour accueillir un Pôle d'Echange Multimodal (PEM).

Ceci fait écho au Plan de Déplacements urbains (**PDU**) approuvé le 27 mars 2019, qui se décline en 28 actions avec pour principaux objectifs :

- **Faciliter les mobilités** (spatiales, économiques et sociales) à l'échelle de l'agglomération, de la ville et des quartiers ;
- **Réduire l'empreinte carbone** sur le territoire du pays Ajaccien et offrir un cadre de vie amélioré (articulant les mobilités et l'urbanisme) ;
- **Créer un système de mobilité accessible à tous et non discriminant**
- **Améliorer la santé publique.**

Différents scénarii d'organisation des déplacements, étroitement corrélés à un choix de développement urbain futur, ont été proposés dans le cadre du PDU. Celui retenu maille le territoire de PEM :



Le scénario retenu se positionne en faveur de la **redynamisation et de la densification des centres**, afin notamment de lutter contre l'étalement urbain.

En lieu et place de bus de grande capacité qui traversent la ville de part en part (ce qui diminue leur compétitivité et se révèle onéreux), des navettes de transports feront des boucles sur de moindres distances pour rabattre les usagers vers les points d'échanges multimodaux (en orange sur le schéma précédent) qui s'accompagnent de parc-relais.

Ces pôles modaux, d'importance variable selon les emplacements, permettront de basculer les usagers de véhicules individuels vers les transports en commun (train, bus, navette maritime...) pour limiter les encombrements, l'usage de la voiture et l'entrée en ville.

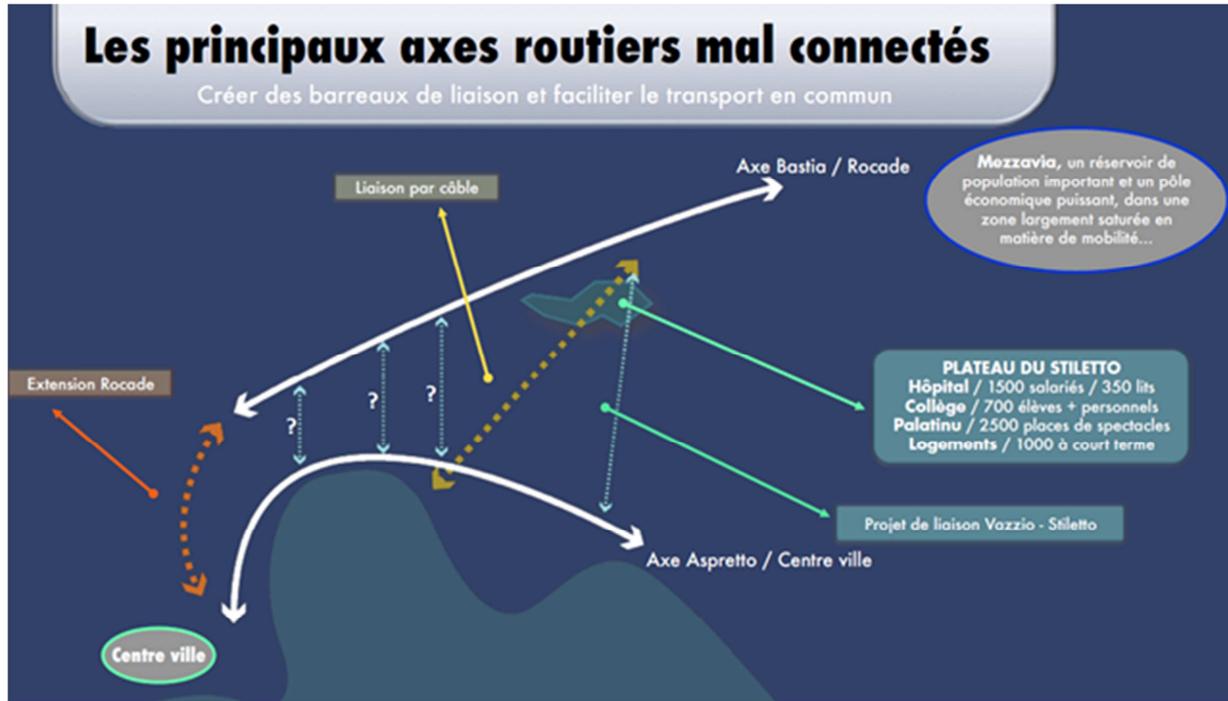
Les enquêtes de circulation ont montré l'importance du secteur de Saint-Joseph en tant que porte d'entrée de la Ville d'Ajaccio : **40 000 véhicules** y transitent chaque jour.



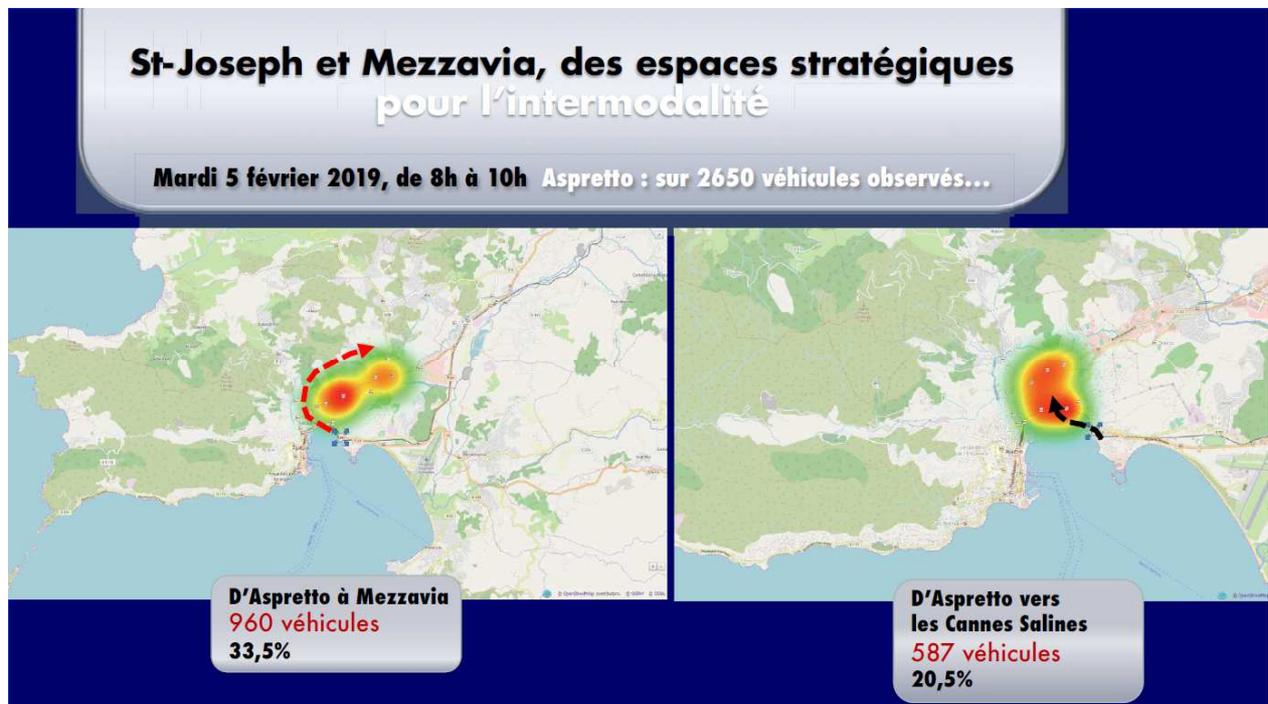
En parallèle, le secteur de Mezzavia-Pernicaggio d'environ 10 000 habitants connaît un fort développement. Avec l'arrivée de plusieurs centaines de logements sur le secteur de Pernicaggio (commune de Sarrola-Carcopino) et du Stiletto, incluant un grand nombre de logements sociaux, il convient de renforcer sa connexion avec le centre-ville.

Chaque jour, **22 000 véhicules** transitent par Mezzavia, ce qui en fait la deuxième porte d'entrée de la ville d'Ajaccio après Saint-Joseph.

Pourtant, ces deux axes majeurs sont peu perméables et mal connectés (cf. schéma ci-après) : des barreaux de liaisons tel que le téléphérique sont nécessaires pour connecter ces deux axes.



Par ailleurs, les études réalisées dans le cadre du PDU ont abouti à la réalisation de cartes de chaleur permettant de connaître le trajet des véhicules entrant sur la ville-centre.





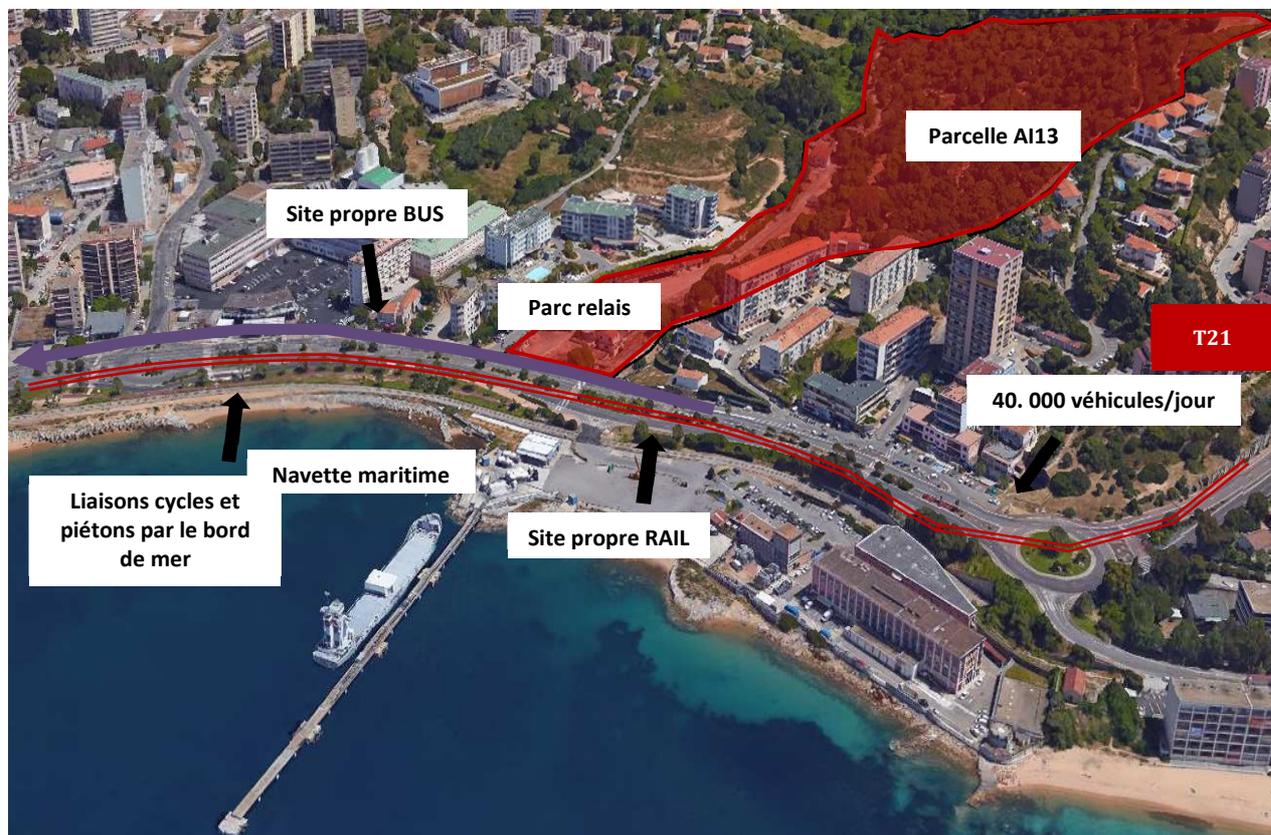
Ces cartes mettent en évidence plusieurs faits importants :

- La majeure partie des véhicules, soit un tiers des véhicules entrant par Saint-Joseph bifurquent en direction de Mezzavia : **il paraît donc d'autant plus pertinent d'offrir à ces automobilistes une autre solution de mobilité pour le trajet « Saint-Joseph – Mezzavia ».**
- 20,5 % et 14.2% vont respectivement en direction des Cannes-salines et du centre-ville, ce qui conforte l'idée de réaliser un parc relais à Saint-Joseph pour y « stopper » les véhicules, et basculer les automobilistes vers un mode de transport alternatif,
- 30% des véhicules entrant par Mezzavia circulent en direction du centre-ville, par deux voies uniques (la route de Mezzavia et la route du Stiletto), faisant du giratoire de la Sposata un lieu fortement congestionné. Il apparaît opportun de **proposer un autre axe de desserte**, tel que le téléphérique le permettrait. En effet, celui-ci s'inscrit dans un schéma multimodal global incluant à court et moyen terme une connexion avec une piste cyclable, le bus, le rail, la navette maritime...

De fait, dans le cadre du PDU, la recherche d'une offre de transport nouvelle, adaptée aux besoins de la population et respectueuse de l'environnement, a abouti au projet de création d'un téléporté entre Saint-Joseph, l'hôpital et Mezzavia.

1. Connecté au PEM de Saint-Joseph

Depuis plusieurs années, Saint-Joseph est identifié comme secteur à enjeu pour l'agglomération. Le PDU a montré que 40 000 véhicules y transitent chaque jour, ce qui a confirmé l'intérêt d'un pôle d'échange multimodal sur cet axe, en complément de ceux réalisés en amont (Mezzana...) afin d'inciter le covoiturage et les transports en commun.



Devant le terrain militaire (cadastré AI13) sur lequel seront implantées deux gares du téléporté, s'interceptent :

- **La route territoriale 21** : principale porte d'entrée de la ville d'Ajaccio, avec 40 000 véhicules/jour ;
- **La voie ferrée** : des discussions sont en cours avec la Collectivité de Corse et les Chemins de Fer Corses pour établir une halte ferroviaire au droit du futur parc relais ;
- **Les bus** : la voie de bus en site propre sera prolongée jusqu'à l'entrée du parc relais. Actuellement, entre 50 et 60 bus s'arrêtent devant le site chaque jour ;
- **Les modes doux** : le terrain est directement connecté au fond de baie, dédié aux cycles et aux piétons, qui devrait être requalifié en 2019. Le parc relais comprend des garages à vélo, dont une partie est fermée et sécurisée pour encourager le recours aux VAE ;
- **La navette maritime** : forte du succès de la liaison maritime Tino Rossi – Porticcio, la CAPA étudie la possibilité de mettre en place une deuxième navette maritime entre Tino Rossi et Saint-Joseph, qui permettrait d'offrir une nouvelle alternative douce pour connecter le centre-

ville à Saint-Joseph, puis, via le téléphérique, jusqu'à l'hôpital et Mezzavia.
Cette navette est en cours d'étude.

En outre, la réalisation d'un projet de l'envergure du téléphérique a convaincu le Ministère des Armées à céder ce terrain. De fait, ce projet permet de rendre aux ajacciens un vestige de la seconde guerre mondiale, condamné au public depuis lors. Dent creuse d'une zone urbanisée, situé sur l'axe majeur de desserte de la Ville d'Ajaccio, ce terrain est remarquable par la qualité de sa végétation et par sa position au cœur du nœud intermodal.

La CAPA est engagée dans une démarche d'acquisition de ce terrain de 7.8 ha, situé en zone U et N du PLU.

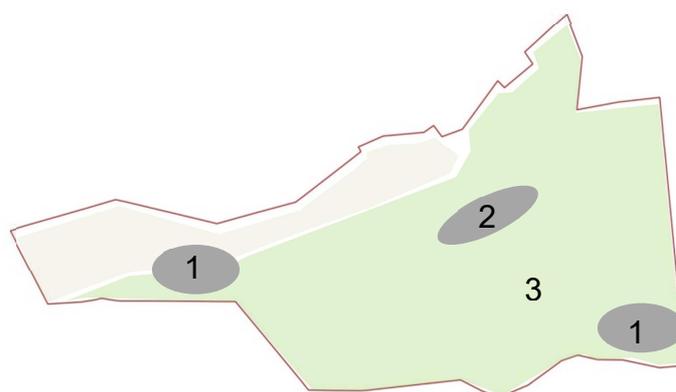


Aujourd'hui, le projet va épouser les courbes de niveaux pour limiter les déblais et remblais.

Les gares seront implantées sur des espaces déjà largement défrichés, voire bétonnés (cf. schéma d'occupation ci-dessous et carte des défrichements en annexe). La végétation sera conservée.

SCHEMA D'OCCUPATION DE LA PARCELLE AI13

1. Gares du téléphérique urbain
2. Entrée des cuves
3. Espace boisé et pentu



En effet, sur la partie plane du site se trouvait autrefois des bâtiments militaires et des aires de stationnements pour les engins militaires. Une dalle de béton d'environ 7500 m² couvre la quasi-totalité de la partie basse et ne présente aucun intérêt écologique. **Dans le cadre du présent projet, cet espace sera amélioré pour redonner de la perméabilité.** Cette zone plane est d'ores et déjà utilisée en parc relais de 150 places.

La partie haute du site présente de fortes pentes. Le transport par câble est la réponse la plus adaptée à ce type de topographie, car elle permet un tracé direct, face à la pente, sans besoin de déblais et remblais.

La majeure partie du terrain est boisée, avec un chemin périphérique bétonné et des terrasses intermédiaires donnant une vue remarquable sur la Ville d'Ajaccio. Cette zone sera valorisée en tant que **parc urbain**, afin d'ouvrir à la population ces espaces qualitatifs. En effet, la ville centre possède peu d'espaces verts : les places publiques sont essentiellement minérales (place du Diamant, place Campinchi, place Foch...). Un espace vert sur ce secteur permettra à la fois de **préserver de l'urbanisation cette dent creuse**, mais également d'offrir aux habitants de la communauté d'agglomération du Pays Ajaccien un espace récréatif, apaisé et sécurisé.

Du fait notamment de sa proximité directe avec l'hôpital, le parc urbain sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Peu d'aménagements seront réalisés : les cheminements, les esplanades et la végétation seront conservés tels quels.

2. Inséré dans le tissu urbain de Mezzavia

Mezzavia s'est urbanisée au fil du temps le long d'une route. Aujourd'hui, ce secteur au fort développement démographique ne possède pas de centralité clairement définie.

Le projet de téléphérique, qui relie des parcs-relais, offre la possibilité de créer cette centralité. En effet, la gare de Mezzavia sera située **entre le parking municipal et l'aire de jeux pour enfants**.

Le parking sera amélioré, de sorte que le secteur disposera d'une plateforme multimodale. Dans la requalification de la voirie de Mezzavia en cours, la place du piéton et du vélo sont privilégiées, de même que les transports en commun.

Ce nœud modal, articulé autour de la gare de téléporté, permettra d'y rassembler les transports en commun, tels que les bus desservant Mezzavia, Pernicaggio, Baléone...

IV. UNE SOLUTION : LE TELEPHERIQUE URBAIN

3. Pourquoi un transport par câble ?

Jusqu'à ces dernières années, il était difficile de réaliser du transport par câble en milieu urbain, notamment en raison de la maîtrise foncière obligatoire qui en découlait.

Par une ordonnance de novembre 2015, la maîtrise du fuseau sous les câbles n'est plus nécessaire, et une procédure de servitude a été instaurée afin de faciliter la réalisation de téléphériques urbains.

Amendement n°110 de la loi Grenelle : "Le transport par câble est un transport vertueux."

Le transport par câble est le mode de transport le plus sûr au monde et son coût d'infrastructure est largement inférieur à celui des autres modes de transports collectifs. Il présente par ailleurs l'avantage d'avoir très peu de frottement et de consommer peu d'énergie. Il est en ce sens un mode de transport vertueux qu'il faut favoriser dans notre pays.

Depuis, de nombreuses villes françaises ont eu recours à cette solution (Brest, Toulouse...), alors que d'autres pays ont réalisé des téléphériques urbains depuis de nombreuses années.



Londres



Saragosse



Barcelone

Le transport par câble possède d'incontestables atouts :

- **Il permet la liaison la plus directe, face à la pente et sans altérer la topographie**

Le transport par câble se soustrait des contraintes topographiques du terrain : il permet la liaison la plus directe, face à la pente et sans détour. De plus, c'est un transport en commun en site propre intégral ; son fonctionnement n'est donc pas perturbé par les voiries utilisées par la rencontre avec d'autres modes de transport. Cela en fait donc un mode de déplacement performant sur des trajets de quelques centaines de mètres à quelques kilomètres quand l'espace au sol est encombré ou le relief perturbé¹.

¹ Source wikipedia

- **C'est un moyen de transport parmi les plus sécurisés**

L'accidentologie des téléphériques est très faible : 15 à 20 blessés par an sur 700 millions de passagers transportés dans le monde. A l'inverse, en France, on compte plus de 56 600 accidents de voiture en 2015 et plus de 700 accidents d'autobus en 2014. Ces chiffres placent le transport par câble au rang des transports les plus sûrs derrière l'avion, sensiblement au même niveau que les métros et tramways. Les normes d'entretien sont rigoureuses (comme pour un tramway, le décret dit « Sécurité des Transports Publics Guidés » s'applique), et il n'y a pas de risque de collision avec d'autres véhicules ou piétons.

Par ailleurs, le téléphérique permettra de sécuriser le massif Sant'Anghulu vis-à-vis du risque incendie : chaque pylône sera équipé de capteur, directement relié au SDIS.

Enfin, il est accessible aux personnes à mobilité réduite.

- **Il est économique**

Hors appareils au sol, le coût d'investissement d'un appareil de transport par câble se limite généralement à l'installation des stations et à la mise en place de pylônes. Le câble possède un impact faible sur le terrain puisqu'il le survole, et le coût reste indépendant de la topographie (par exemple, le franchissement d'un cours d'eau ou d'une voirie ne nécessite aucune construction particulière).

En phase d'exploitation, une tarification unique sera appliquée (mise en commun avec les bus, le rail...).

- **Il est écologique**

De par sa consommation en énergie mesurée, les appareils à câble peuvent prétendre à s'affirmer comme mode de transport écologique : en France, par exemple, l'article 13 de la loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement précise que « le transport par câble doit être encouragé ».

Grace à son mode de propulsion électrique, il n'y a pas de rejets de gaz et émissions polluantes sur le site d'exploitation permettant ainsi de réduire la pollution de l'air et les dangers pour la santé et l'environnement.

Par ailleurs, chaque passager équivaldra quasiment à une automobile en moins qui émettrait des polluants (le taux d'occupation moyen est de 1.3 passager par véhicule).

Enfin, la réalisation d'un transport par câble ne nécessite pas de terrassements ou de rupture de continuité écologique. De fait, il s'insère au mieux dans son environnement et présente moins d'impacts sur la faune et la flore que tout autre mode de transport en commun.

- **Le transport par câble urbain est également un bien culturel**

Outre sa principale fonction, le transport de personnes, on constate que les téléphériques urbains sont rapidement appropriés par la population locale comme la population touristique. Les implantations sur les hauteurs offrent des points de vue uniques sur les centres urbains et la nature environnante.

- **Quelques observations**

Le transport par câble n'en est pas parfait pour autant. L'impact visuel et sonore doit être pris en compte.

C'est pourquoi, dans le cas présent, le tracé du téléphérique a été étudié afin de contourner les zones habitées. Seuls des parkings de centres commerciaux seront survolés afin de préserver le cadre de vie. Des insertions paysagères (présentées en annexe du présent dossier) ont permis d'évaluer l'impact visuel du projet, et montre que la perception de l'ouvrage sera très limitée vu de la mer et du centre-ville.

Quant au bruit, la réglementation en la matière est très stricte et conforme au survol des zones habitées. Les impacts sonores du déplacement des cabines sur la ligne s'avèrent faibles. Les principales sources de bruit se concentrent lors du passage de la tête des pylônes et en station. Les dernières technologies en matière de transport par câble seront mises à profit pour limiter les émissions sonores.

4. Solutions alternatives

La solution la plus évidente, pour desservir l'hôpital et le collège du Stiletto, serait de réaliser une voirie depuis le bord de mer. Or :

- le projet de prolongation de l'avenue Mont Thabor s'est heurté au refus de la population, cette option a été abandonnée,
- le PADDUC, approuvé en octobre 2015, classe tout le secteur en ERC,
- une voirie engendrerait une rupture de continuité écologique, ce qui n'est pas le cas du téléphérique,
- une voirie engendrerait un flux de véhicules plus bruyant que le téléporté,
- une voirie encouragerait l'usage de la voiture individuelle sans apporter d'offre alternative, et donc pèserait sur la qualité de l'air, sur le niveau de pollution, sur le bilan carbone du territoire et l'accidentologie.

Cette volonté d'offrir un mode de transport alternatif au « tout-voiture » s'est accompagnée de l'étude de plusieurs options de tracé pour le téléphérique:

Les options..... Avec ou sans?

		OPTION N°0 Nous ne réalisons pas ce projet Utilisation des réseaux routiers existants	OPTION N°1 3 stations St - Joseph Stiletto Mezzavia	OPTION N°2 4 stations St - Joseph Château d'eau Stiletto Mezzavia
OFFRE	Temps de parcours	20 à 40 min, aux heures de pointe	10min. 30	12 min.
	Passages cabines	/	toutes les 15 à 30 secondes	toutes les 15 à 30 secondes
QUALITÉ DE VIE	Développement économique	Pas de changement voire une dégradation du fait de la congestion	Réduction du temps passé dans les embouteillages. Délestage du centre-ville	Réduction du temps passé dans les embouteillages. Délestage du centre-ville
	Cohésion sociale	Pas de changement	Aménagements publics au centre de Mezzavia. Création possible d'un coeur de ville autour de la station. Desserte fiable et sûre de l'hôpital pour tous.	Création d'un coeur de ville à Mezzavia autour de la station. Desserte fiable et sûre de l'hôpital pour tous. La station château d'eau permet de donner aux Ajacciens un accès direct à un poumon vert.
	Préservation et valorisation de l'environnement	Hausse croissante de la circulation automobile et effets néfastes associés.	Réduction du nombre de véhicules particuliers. Diminution des émissions polluantes. Faible impact au sol du dispositif. Aménagement de parcs urbains paysagers au lieu des gares	Réduction du nombre de véhicules particuliers. Diminution des émissions polluantes. Faible impact au sol du dispositif. Aménagement de parcs urbains paysagers aux lieux des gares
IMPACTS	Intrusion visuelle	Pas d'intrusion	Forte intrusion visuelle liée au survol des habitations.	Pas de survol des habitations et passage dans des corridors non urbanisés
	Attractivité touristique	Pas d'évolution	Pas d'évolution sur l'offre touristique mais une amélioration de la circulation liée au délestage.	Panorama offert par le transport par câble exceptionnel. Possibilité d'animations autour de la station château d'eau.
	Mobilité	Question de la desserte de la carte scolaire du Collège du Stiletto.	Intermodalité bus/Tram-train, Navette Maritime et vélos. Captage des usagers du collège du Stiletto : desserte de Mezzavia.	Intermodalité bus/Tram-train, Navette Maritime et vélos. Captage des usagers du collège : Desserte des environs du Vazzino qui se trouve dans le périmètre de la carte scolaire du Collège du Stiletto.
	Coûts	Impact économique considérable	25 M€	30 M€



CONCLUSION DE LA PARTIE I

Nous venons de voir que le téléphérique est une réponse propre, vertueuse, affranchie des contraintes de circulation, qui permet de connecter différents secteurs à enjeux.

Conformément au PDU, le centre-ville, Saint-Joseph, le Stiletto et Mezzavia seront connectés par des transports alternatifs au « tout-voiture ».

Cette première partie a permis de montrer l'importance de ce projet pour le territoire communautaire. Il permet de répondre à des enjeux cruciaux :

- Desserte d'équipements structurants, tels que l'hôpital et le collège, dans des délais rapides et pouvant coïncider avec la livraison de ces équipements,
- Offre de transport alternative au tout-voiture, abordable et intégrée au réseau de transport défini dans le cadre du nouveau PDU ;
- Offre de transport non polluante, écologique, économique, limitant autant que possible l'impact sur l'environnement : l'impact est limité à 4 gares, situées en zone urbaine, et des pylônes de moins de 4m² d'emprise au sol en milieu naturel.

La partie suivante s'attachera à détailler les caractéristiques du projet.

2^{ème} PARTIE : DONNEES DU PROJET

I. METHODOLOGIE

1. Calendrier prévisionnel

La réflexion sur ce projet a été initiée lors de l'élaboration du deuxième PDU communautaire, qui a permis de quantifier les flux de déplacements sur la commune d'Ajaccio, d'identifier les marges de progression des transports publics et d'anticiper l'impact des équipements du Stiletto. En 2017, un bureau d'études spécialisé dans l'ingénierie du transport par câble a produit une étude de faisabilité de la liaison de téléporté Saint-Joseph, Stiletto et Mezzavia.

Sur la base de ce travail, qui a défini le tracé, l'implantation et les caractéristiques de l'ouvrage, un film 3D a été réalisé afin de permettre au plus grand nombre de s'approprier le projet.

En octobre 2017, les services de l'Etat, DDTM et DREAL, ont été associés à l'élaboration des cahiers des charges relatifs au diagnostic écologique du secteur et aux études hydrologiques. Cela a permis d'enrichir les cahiers des charges de missions complémentaires :

- les études environnementales ont intégrées un protocole de type CMR pour les tortues d'Hermann, qui a commencé en mai 2018, et un focus sur la question de l'avifaune,
- les études hydrologiques ont intégrées une simulation de type PPRI sur la parcelle AI13 concernée par le zonage rouge.



En parallèle de la réalisation de ces études préalables, l'Assistance à Maitrise d'Ouvrage (AMO) du téléporté accompagne la CAPA depuis l'été 2018 sur les trois phases suivantes: la préparation, la conception et la réalisation. La livraison du projet est prévue fin 2022.

Années	Actions à engager
2018	Lancement des travaux de l'AMO dans la phase de préparation à la réalisation du projet préparation (objet du présent dossier).
2019	Concertation publique Achèvement de la phase de préparation Rédaction et lancement de la consultation pour la conception et la réalisation de l'opération. Réalisation des procédures administratives nécessaires à l'autorisation du démarrage des travaux.
2020	Démarrage de la phase de réalisation avec suivi, essai, réception et mise en service en 2022.

Les études réalisées, en cours ou prévues, sont listées dans la partie suivante.

2. Etudes réalisées

Après avoir validé l'acquisition foncière du terrain militaire de Saint-Joseph, plusieurs prestations ont été réalisées par la Communauté d'Agglomération. Elles éclaireront la décision de l'autorité environnementale dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas.

Ces études sont résumées ci-après, et disponibles dans leur intégralité en annexe.

- **Etude de faisabilité de la liaison de téléporté**

En 2017, la CAPA a missionné le bureau d'études ERIC, spécialisé dans l'ingénierie du transport par câbles, pour réaliser l'étude de faisabilité de la liaison téléportée.

Le rapport de synthèse souligne l'intérêt de cette solution de transports au regard des enjeux du secteur et a défini le tracé le plus adapté aux contraintes humaines et naturelles à partir des postulats suivants :

- La demande étant de connecter trois pôles : Saint Joseph, les nouveaux hôpital et collège d'Ajaccio, et Mezzavia.
- La station Saint Joseph devant être un pôle multimodal avec : un parking relais, une connexion bus, une connexion train, une liaison maritime et une connexion mode doux, piéton et cycles.

Outre le tracé, l'étude de faisabilité a déterminé les caractéristiques des ouvrages. Ils sont présentés dans la partie suivante.

- **Réalisation d'un film 3D**

Afin de communiquer sur le projet et de s'assurer de l'intégration du projet dans son environnement, un film 3D a été réalisé sur tout le long du tracé.

- **Etude d'insertion paysagère**

En décembre 2018, la CAPA a lancé une mission d'intégration paysagère afin que des architectes paysagistes évaluent au mieux l'impact visuel du projet.

Une attention toute particulière a été demandée sur des points de vue vus de la mer et de la ville-centre.

- **Diagnostic faune flore et habitat, impact du projet sur l'environnement et mesures d'évitement et de réduction**

Pour s'assurer que le projet évite au maximum tout impact sur la biodiversité, cette mission a été lancée en amont du choix de l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui accompagne la réalisation de ce projet.

Cette mission a été attribuée au bureau d'étude BIOTOPE en mars 2018, ce qui a permis de réaliser les relevés dès le printemps, période la plus propice, selon le calendrier suivant :

Mission	janv	fev	mars	avril	mai	juin	juill	août	sept	oct	nov
Bibliographie, consultations											
Analyse et préparation du terrain											
Inventaires de terrain: flore, habitats, amphibiens, hermann											
Inventaires de terrain: flore, habitats, oiseaux, hermann											
Inventaires de terrain: flore, habitats, hermann, reptiles											
Inventaires de terrain: oiseaux, chauves-souris, insectes											
Evaluation des enjeux et contraintes											
Impacts et mesures											
Rapport complet											

A la demande de la DREAL, un complément sur l'avifaune et un protocole Capture – Marquage – Recapture pour les tortues d'Hermann ont été demandés au titre de cette prestation.

- **Etudes hydrologiques et simulation PPRI**

Une partie de la friche militaire qui accueille une station du téléporté est située en zone rouge du PPRI.

Les autres stations et les pylônes ne sont pas concernés.

Par courrier en date du 21 décembre 2017, l'unité Police de l'Eau de la DDTM a préconisé la réalisation d'une étude hydraulique modélisant la crue de référence avant et après aménagement du téléporté et de ses équipements connexes.

Il a été convenu que, si cette étude concluait à une réduction notable de l'aléa sur le site pressenti et après validation par les services de la DDTM, il pourrait être envisagé de modifier la cartographie du PPRI sur cette zone d'étude en application de l'article R.562-10-1 et R.562-10-2 du code de l'environnement.

La CAPA a missionné le bureau d'études ARTELIA pour réaliser cette simulation.

II. CARACTERISTIQUES DU PROJET

1. Description du tracé

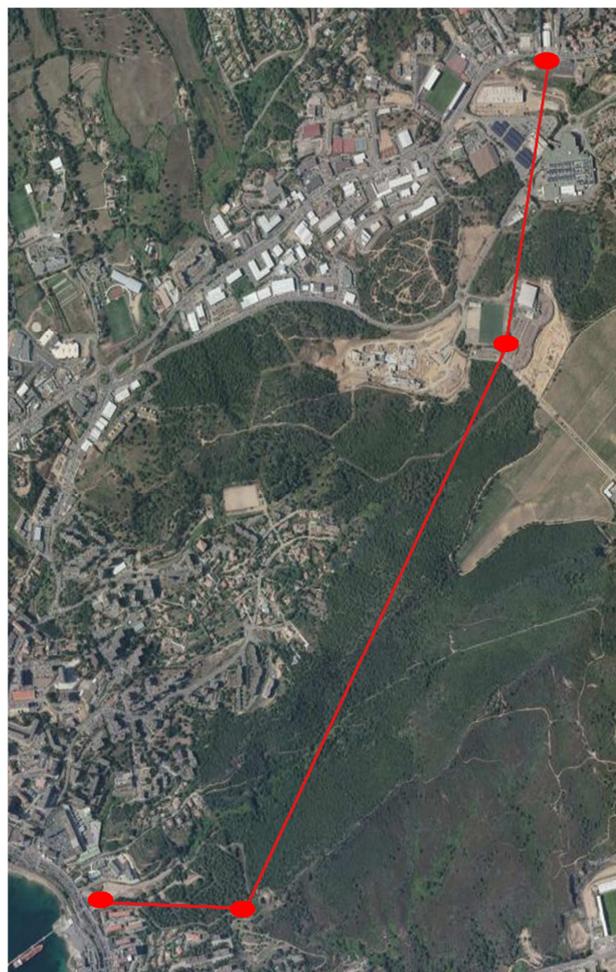
Le périmètre étudié connecte 3 espaces urbanisés : Saint-Joseph, Stiletto et Mezzavia.

Les 4 gares se situent dans des espaces bâtis, tandis que les pylônes sont implantés dans le milieu naturel.

La propriété foncière est maîtrisée ou en voie de l'être pour les gares.

Concernant le tracé, une procédure simplifiée de servitude pourra être réalisée et permettra d'éviter l'acquisition du fuseau du tracé.

Le dénivelé de la zone est important : un relevé LIDAR a été réalisé en 2018.



Une partie du Mont Sant'Anghjulu est classé en Espace Remarquable et Caractéristique au titre du PADDUC, approuvé en 2015, notamment en raison de sa visibilité depuis la mer. Pour cette raison, des esquisses d'insertion paysagère ont été réalisées afin de mesurer l'impact du projet vu de la mer et du centre-ville (cf. Annexe).

Dans le PLU, une partie du secteur est classé en Espace Boisé Classé (EBC). Dans le cadre de l'élaboration du PLU, ce projet a été approuvé par le Conseil des Sites en juillet 2018.

La création du téléphérique permettra d'accroître la surveillance de ce secteur sensible au risque incendie. En effet, gares et pylônes seront équipés de caméras infrarouges qui seront connectées au SDIS en temps réel.

2. Analyse des gares et dimensionnement du système

Après une analyse multicritère, il ressort que le mode **télécabine monocâble** se distingue pour la réalisation d'une liaison téléportée entre Saint Joseph et Mezzavia.

Ses points forts sont l'adaptation de la technologie à la topographie et le coût maîtrisé de ce système de transport par câble. L'encombrement des stations est réduit et il fonctionne sans ruptures de charge aux stations intermédiaires.

Son point faible est le nombre de pylônes de ligne mais ils sont peu imposants et peuvent être traités pour se fondre dans le paysage.

Extrait du rapport de synthèse de l'étude de faisabilité d'une liaison téléportée fournie en annexe

NB : certains éléments peuvent avoir évolués (coût, station hôpital) et seront indiqués à l'autorité environnementale

- **Station Saint Joseph**

La station se situe sur le terrain militaire. Ce terrain dispose d'une partie plane ayant reçu des équipements militaires disparus aujourd'hui. La station comprend la motorisation et les freins du système, une alimentation 20 KV est disponible à proximité de la station. Un poste de transformation dédié est à prévoir à proximité de la station ainsi qu'un local pour les armoires de puissance.

Le local de commande principal complète l'équipement de la station.



- **Station Château d'eau**

La station est disposée dans l'angle sud-est du terrain militaire dans une zone plane et actuellement dépourvue de végétation. La station est une station intermédiaire avec un angle en plan assez prononcé.

NB : l'étude de faisabilité de 2017 prévoyait de simplement pouvoir descendre à cet arrêt. Dorénavant,

l'évolution du projet prévoit de pouvoir y monter et y descendre, ce qui ajoute un surcoût au chiffrage initial.



- **Station Hôpital**

Il s'agit d'une station importante qui dessert plusieurs infrastructures importantes d'Ajaccio dont le nouvel hôpital, le collège, le Palatinu et une zone résidentielle en construction (Terrasses de Stiletto).

La station sera disposée en hauteur, les quais d'embarquement étant disposés en R+2. Cette disposition permet le survol de la route desservant le Palatinu et le collège ainsi que le libre passage des usagers d'un quai à l'autre.



Le premier niveau sera utilisé pour des locaux techniques propres à l'exploitation et le second pour des services tels que caisses, toilettes, bureau exploitant par exemple.

- **Station Mezzavia**

Il s'agit de la station d'extrémité opposée à Saint Joseph. Elle est disposée en bordure de la nationale 194 et connectée de ce fait au réseau de transport urbain. Elle dessert un pôle d'habitation et d'activité économique particulièrement important avec la proximité de commerces à fort potentiel d'attractivité et d'équipements collectifs tel le stade du GFCA.



Cette station disposée à proximité immédiate d'un parking réalisé récemment sera construite en R0 pour un accès commode des usagers. La station sera équipée de caisses, d'un poste de commande et d'un atelier pour l'entretien des véhicules. Au débit définitif, c'est dans cette station que seront stockés les véhicules qui ne pourront pas l'être dans les stations.



- **Dimensionnement du téléporté**

L'installation est un appareil classique de type monocâble débrayable. La ligne comporte deux gares d'extrémité et deux gares intermédiaires desservent la zone du Château d'eau et l'Hôpital.

La ligne comporte 19 pylônes dont 6 très proches des stations. Leur hauteur varie entre 5 et 30m.

Le tracé ne survole aucune habitation, en termes de survol de bâtiments seule l'avancée du supermarché et le bâtiment du stade après l'hôpital sont concernés. Les zones traversées sont principalement recouvertes de maquis et de végétation de hauteur modérée.

La synthèse des caractéristiques du téléporté sont données dans le tableau suivant :

Caractéristiques		
Type de téléporté	Télécabine débrayable	
Débit horaire	Provisoire 1 000 p/h	Définitif 1500p/h
Nb de passagers / véh.	10	
Nb total de véhicules (ligne+ stations)	Provisoire 43	Définitif 65
Sens de montée	Montée à gauche	
Longueur suivant la pente	3012 m	
Dénivelé	54 m	
Largeur de voie	6,1 m	
Vitesse en ligne	5,5 m/s	
Puissance nominale	530 kW	

Caractéristiques	
Diamètre du câble	50 mm
Pente max	27,3 %
Fréquence	36 sec / 18 sec
Gares	2ext.+2intermédiaires
Nombre de pylônes	19
Position motrice	Aval (St Joseph)
Position tension	Amont (Mezzavia)
Stockage	Garage (station Mezzavia)

3. Temps de parcours et coûts

- Temps de parcours

Les temps de transport sont donnés par les deux tableaux suivants :

Direction Mezzavia

De / Vers	Château d'eau	Hôpital	Mezzavia
St Joseph		8:37	12:02
Château d'eau		11:21 (*)	14:46 (*)
Hôpital			3:25
Mezzavia			

(*) Passage par St Joseph

Direction St Joseph

De / Vers	Hôpital	Château d'eau	St Joseph
Mezzavia	3:25	9:35	12:02
Hôpital		6:10	8:37
Château d'eau			2:27
St Joseph			

- Coûts

Coûts d'investissement HT :

NB : Ces éléments ont légèrement évolué depuis l'étude de faisabilité.

CONCEPTION	1 150 000 €
Suivi de projet	500 000 €
Etudes	650 000 €
CONSTRUCTION	16 187 500 €
GC fonctionnel (<i>ligne + stations</i>)	2 325 000 €
Fourniture de matériel (<i>ligne, gares y/c appareillage élec., véhicules, transport...</i>)	11 362 500 €
Montage	2 500 000 €
LOCAUX TECHNIQUES & ATELIER	875 000 €
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	736 000 €
<i>Circulations (gares)</i>	96 000 €
<i>Quais des stations</i>	340 000 €
<i>Alimentation électrique</i>	300 000 €
PLUS VALUE ARCHITECTURALE	3 000 000 €
PROVISIONS POUR ALEAS	1 900 000 €
TOTAL TRAVAUX (H.T)	23 848 500 €
TOTAL PROJET (H.T)	27 248 500 €

Coûts d'exploitation :

Hypothèses :

EXPLOITATION	AMPLITUDE DE FONCTIONNEMENT	FREQUENCE
Courante	06h30 – 22h (soit 15,5h / jour)	6j/semaine
Exceptionnelle (pour évnt particulier)	06h30 – 01h (soit 18,5h / jour)	1j/semaine

Moyenne journalière : 15,9 h / jour

Nombre d'heures de fonctionnement annuel : 5 590 h

Interruption annuelle : 14 jours

Coûts correspondants :

POSTE	COÛT ANNUEL
Charges de maintenance	1 400 000 €
Personnel d'exploitation	550 000 €
Energie	450 000 €
TOTAL ANNUEL	2 400 000 €

- **Bilan économique**

Ces coûts annoncés précédemment sont issus d'opérations récentes de même type. Des provisions confortables pour aléas et plus-values architecturales sont prise en compte pour un total proche de 5 M€.

Il conviendra d'obtenir des subventions publiques et si possibles des participations privées au financement pour minimiser la part de la collectivité dans l'opération.

A titre d'exemple, le projet de Brest a reçu 56,1% de subventions et celui d'Orléans 35%.

Au niveau de l'exploitation, les horaires de fonctionnement seront à ajuster précisément en fonction des besoins en particulier vis-à-vis de l'hôpital et du palais des sports et des spectacles.

Nous avons par ailleurs réalisé une simulation de recettes avec le débit provisoire de 1000 personnes par heure et par sens.

Il en ressort, en supposant un taux de fréquentation de 25% qui est à confirmer par une étude de trafic, la possibilité d'équilibrer les dépenses d'exploitation avec les recettes.

HYPOTHESES	
Heures de fonctionnement annuelles	5 590 h
Taux de fréquentation	25 %
Prix du passage	1 €
RECETTES ANNUELLES (1 000 p/h)	2 800 000 €

Rappel : coûts d'exploitation / maintenance annuels = 2 400 000 €

III. ENJEUX ET MESURES RETENUES

1. Faune et flore

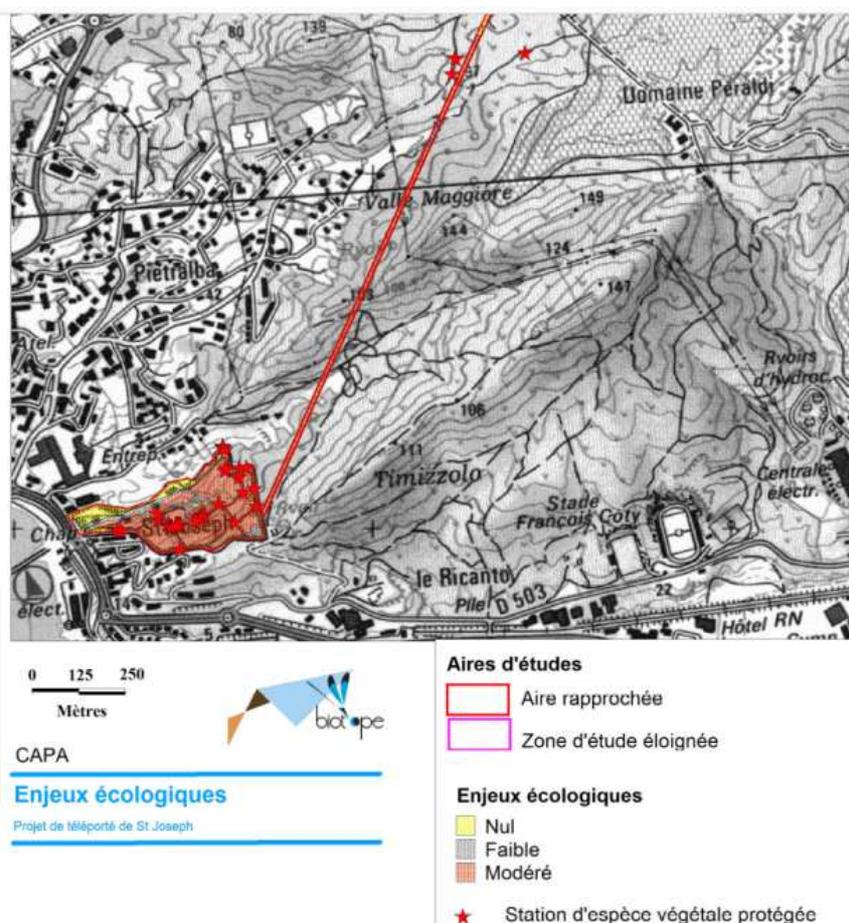
Si trois des quatre gares sont situées dans des zones anthropisées, les pylônes sont nécessairement implantés en milieu naturel.

De fait, la CAPA a démarré en avril 2018 un diagnostic écologique faune-flore-habitat, augmenté d'un protocole spécifique à la tortue d'Hermann présente sur le site. Ce protocole, de type « capture – marquage – recapture » a été demandé par les services de la DREAL, consultés sur le projet de CCTP de l'étude. Celle-ci a été confiée au bureau d'études BIOTOPE, dont le rendu est annexé au présent document.

Cette mission a eu pour objectifs de :

- Réaliser un **état initial** faune flore habitat sur le site du projet ;
- Evaluer les **effets du projet** sur les enjeux identifiés ;
- Proposer des mesures visant à **éviter, réduire** et, le cas échéant, **compenser** les effets négatifs du projet sur l'environnement et réévaluer les effets du projet.

Le secteur concentrant le plus d'enjeux est la partie haute du terrain militaire (la partie basse étant entièrement bétonnée et le reste du tracé constitué de maquis dense). Cet espace du terrain militaire sera ouvert à la population mais ne connaîtra pas de modifications (ni terrassements, ni construction autre que la station « château d'eau »). Seuls des équipements légers seront réalisés (jeux pour enfants, bancs...).



L'intégralité de l'étude est fournie en annexe : diagnostic, évaluation des effets et mesures Eviter – Réduire - Compenser.

2. Eau

Une partie de la gare « Saint-Joseph » se situe actuellement en zone rouge du PPRI.

Par courrier en date du 21 décembre 2017, l'unité Police de l'Eau de la DDTM a préconisé la réalisation d'une étude hydraulique modélisant la crue de référence avant et après aménagement du téléporté et de ses équipements connexes.

Il a été convenu que, si cette étude concluait à une réduction notable de l'aléa sur le site pressenti et après validation par les services de la DDTM, il pourrait être envisagé de modifier la cartographie du PPRI sur cette zone d'étude en application de l'article R.562-10-1 et R.562-10-2 du code de l'environnement.

Dans ce cadre, le bureau d'étude ARTELIA a réalisé une étude dont l'objectif était de définir les aménagements hydrauliques préalables au projet, afin de diminuer l'aléa existant à l'état actuel et de permettre une révision du PPRI en vigueur.

Des simulations hydrauliques de l'état actuel et de l'état projet ont donc été réalisées.

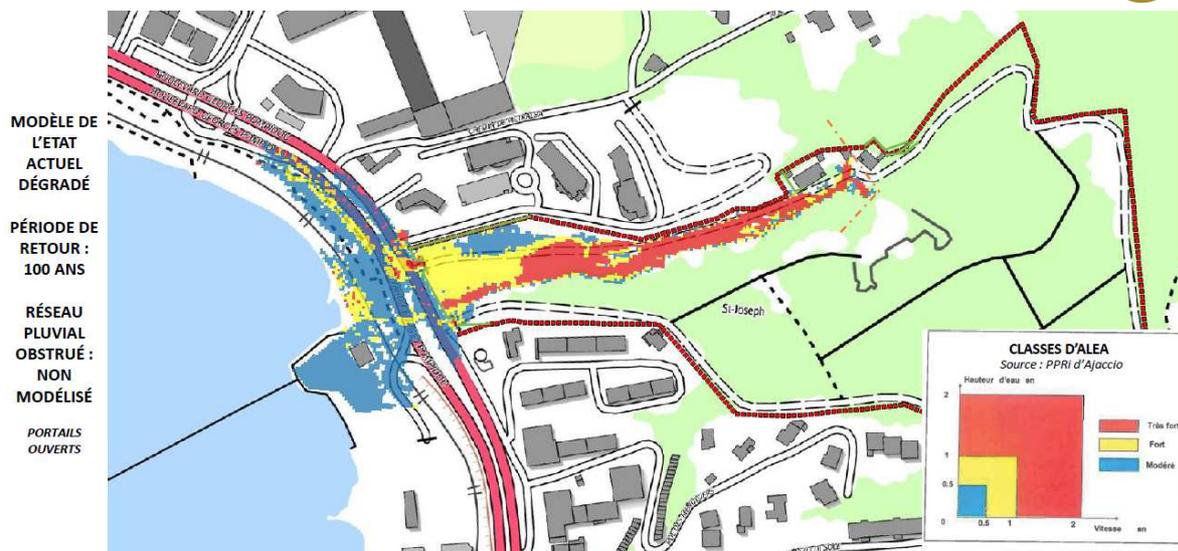
En effet, le PPRI établi par SOGREAH en 2009 avait tenu compte de l'état topographique du bassin versant datant de la même époque et de certaines hypothèses faites notamment sur les ouvrages hydrauliques existants puisque le terrain militaire n'avait pu être investigué pour les raisons de sécurité / défense. Aujourd'hui, la plupart des bâtiments de l'ancienne base militaire ont été démolis et il est possible d'accéder au terrain. La connaissance précise du fonctionnement hydraulique des écoulements de surface permet aujourd'hui la mise en œuvre de solutions compensatoires et de réduction du risque.

L'analyse du site met en évidence **une situation initiale fortement dégradée** par les activités humaines : à ce jour, il n'y a pratiquement plus d'exutoire vers la mer.

Les conclusions de l'étude sont les suivantes :

- Le PPRI réalisé en 2009 n'est pas une représentation fidèle de ce qui se passe sur le site, et les modélisations montrent des erreurs,
- L'écoulement récemment classé en cours d'eau n'est pas un écoulement naturel (il a été canalisé par l'armée et cela ne correspond pas au point bas du vallon),
- La réalisation d'aménagements permettrait de redonner au vallon une gestion hydraulique satisfaisante, et de largement diminuer la zone inondable.

Etat initial du site



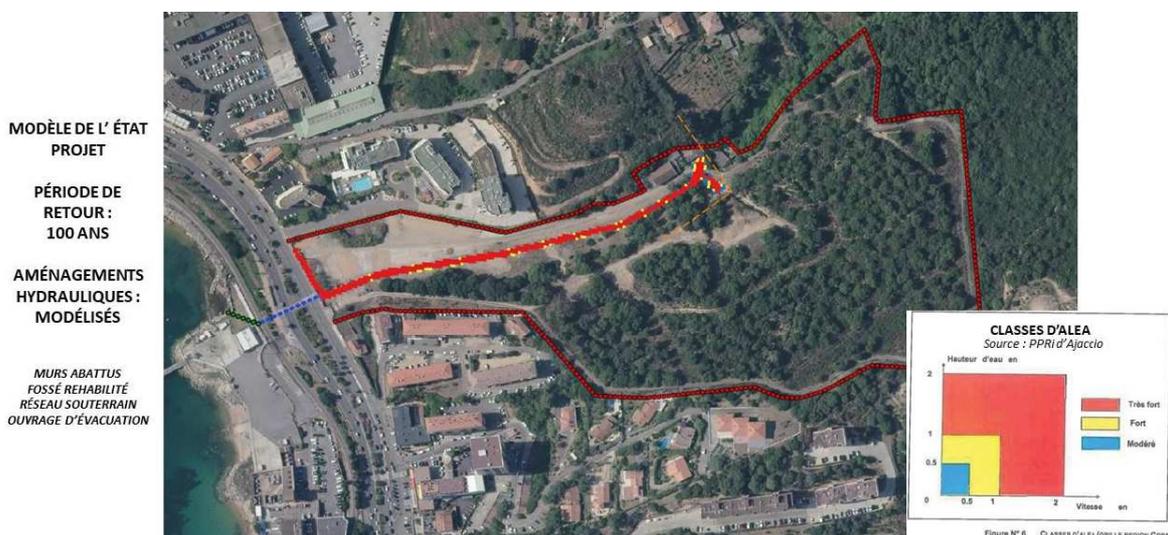
Aménagements préconisés

Les aménagements hydrauliques préconisés consistent à redonner à ce vallon un écoulement vers la mer, condamné par les activités humaines.

En effet, le probable écoulement naturel longe le talweg et se poursuit dans un exutoire condamné lors des travaux sur le site de l'apponement de Saint-Joseph. L'étude d'Artelia préconise :

- De réhabiliter le fossé et l'exutoire, en le prolongeant jusqu'à la mer
- D'abattre les murs
- D'entretenir le réseau d'évacuation réalisé par le Ministère de la Défense.

Etat projeté après travaux

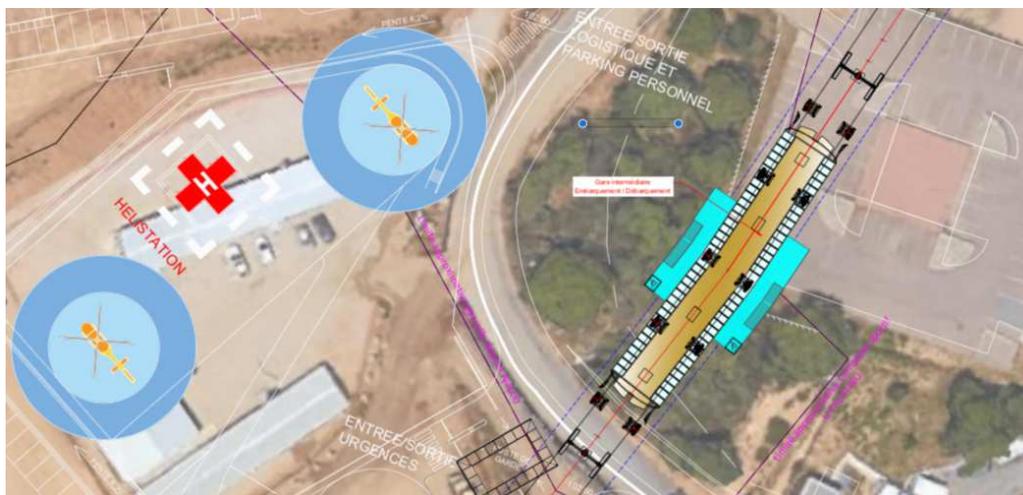


La réalisation de ces travaux en amont de la réalisation du téléporté permettra donc de s'affranchir de la contrainte hydraulique pesant sur cet emplacement, et de restaurer un vallon dégradé par les activités humaines.

**L'intégralité de l'étude est fournie en annexe.
Le projet a été présenté le 3 juin 19 aux services de la DDTM et les échanges se poursuivront prochainement.**

3. Hélistation de l'hôpital

Initialement, la station du Stiletto avait été positionnée au plus près du futur hôpital, tel que représenté ci-dessous :



Des échanges avec la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ont aussitôt été entrepris afin d'établir les conditions de sécurité optimales pour la gare et les pylônes. Trois variantes de tracé ont été proposées.

Le Plan de Servitudes Aériennes (PSA) de l'hélistation n'étant pas encore approuvé, la CAPA a transmis les caractéristiques (emprise en plan et en coupe) du projet à la DSAC-SE Corse qui a validé les principes d'implantation planimétriques et altimétriques.

La DSAC-SE répond le 06 Août 2018 :

« La solution C est conforme au respect du plan de servitudes aéronautiques (il faut noter que la solution A l'est aussi mais doit être rejetée par ailleurs). Il convient cependant de prendre en compte les servitudes de balisage, qui seront imposées sous la trouée + 50 m de part et d'autre, en application de l'arrêté servitudes pour les obstacles filiformes. Le câble mobile ne pouvant être balisé il faudra vraisemblablement prévoir un câble support de balisage supplémentaire, qui sera plus haut que le câble mobile. De ce fait, la solution B est compromise, car le câble support risque lui-même de percer la servitude. La CAPA devra proposer une étude de balisage conforme à l'arrêté servitudes pour les obstacles filiformes.

Par ailleurs, il revient au projeteur de voir s'il n'y a pas de risque lié au souffle. Sur ce dernier point la solution C est sans doute la plus sécuritaire, sous réserve d'étude (en application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme) »

Dans ces conditions, la CAPA a **décidé de retenir la solution la plus favorable pour la sécurité.**

Le nouvel emplacement de la gare est situé à l'angle du Stade et du Palatinu. Cet emplacement permet de desservir le futur collège avec une meilleure efficacité.

Station Hôpital - Solution modifiée suite échanges DGAC



A l'issue de ce travail collaboratif, il a été considéré que la meilleure solution reposait sur le déplacement de la gare : le projet s'est donc adapté afin de s'affranchir de cette contrainte.

Dans la suite du projet les contraintes pointées par la DSAC-SE seront prise en compte notamment :

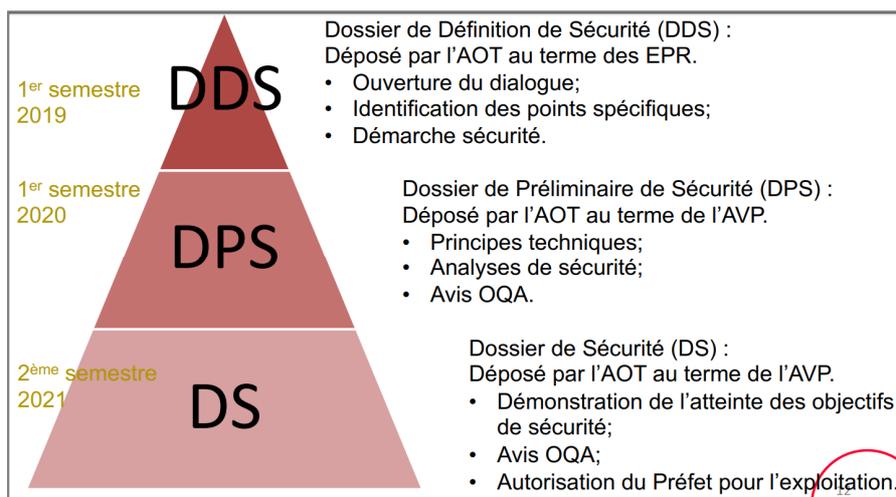
- L'étude d'une solution du balisage ;
- L'étude de l'impact du souffle sur les cabines.

Ces éléments seront confortés et formalisés au stade des Dossiers de Sécurité dans le cadre de l'instruction STPG (détaillée ci-après). La DSAC-SE sera formellement consultée dans ce cadre.

4. Sécurité

Le téléphérique est l'un des moyens de transports les plus sûrs au monde. Ce type d'ouvrage fait l'objet d'un contrôle continu, de sa phase d'élaboration à sa phase d'exploitation.

Comme les autres systèmes de transport guidés conçus et réalisés en France, le projet sera soumis à l'instruction prévue par le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.



Calendrier prévisionnel

Etant soumis au décret « sécurité des transports publics guidés » (STPG), le téléphérique fait l'objet d'une réglementation stricte, comme pourraient l'être le tramway ou le métro. Tout en conservant les grands principes de la réglementation précédente (approche système, principe GAME, évaluation par OQA), ce décret publié en mars 2017 comporte des évolutions significatives destinées à faire progresser la sécurité des systèmes de transports guidés.

En outre, le Mont Sant'Anghulu se situe aux portes de la ville et ne comporte actuellement aucune mesure préventive du risque incendie. Le projet prévoit l'installation de **caméras infrarouges** sur chaque gares et pylônes, connectés en temps réel avec le service départemental d'incendie et de secours (ou SDIS).

Outre la sécurité de l'appareil en lui-même, le projet permettra d'établir une surveillance d'un secteur potentiellement vulnérable au risque incendie.

Le téléphérique est un moyen de transport dont les mesures de sécurité sont particulièrement encadrées.

Par ailleurs, la **présence d'agents à chaque gare** et la surveillance constante de l'ouvrage en font un moyen de transport particulièrement adapté au public du secteur, à savoir des personnes à mobilité réduite et des collégiens.

Le vent, le givre ou les orages sont les aléas météorologiques qui peuvent entraîner une interruption du service. Selon une étude du CERTU, les vitesses de vent maximales admissibles par les transports par câble varient de 70 à 110 km/h suivant les systèmes. Le système est stoppé dès qu'un épisode météorologique de ce type le nécessite.

En France, la réglementation impose un certain nombre de redondances quant aux systèmes d'entraînement des remontées mécaniques. Ainsi, tous les appareils sont par exemple équipés, en plus de la motorisation principale, d'une **motorisation de secours indépendante** du réseau électrique public. En cas de panne de l'entraînement principal il est alors possible de rapatrier les usagers aux stations. Il peut arriver dans de très rares cas que l'installation soit totalement immobilisée. Dans ce cas, des services de secours sont formés et équipés pour intervenir dans les cabines. Des **dispositifs de sonorisation et vidéo-surveillance permettent par ailleurs d'accompagner les usagers en cas d'incident sur le parcours.**

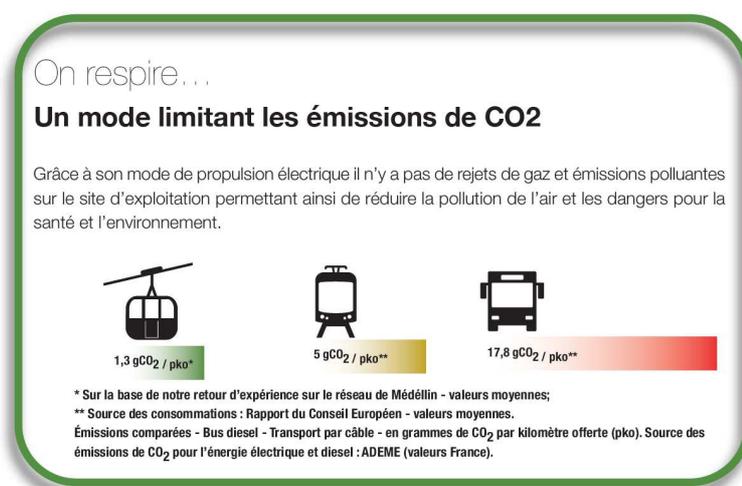
Enfin, il est précisé que l'AMO du projet, le bureau d'études ERIC, dispose d'un agrément du ministère des transports pour la vérification et le calcul de tous types de remontées mécaniques : il est à ce titre Organisme Qualifié Agréé pour les remontées mécaniques.

5. Qualité de l'air

Comme vu précédemment, l'un des principaux objectifs du PDU est **d'améliorer la santé publique**. Les propositions issues de ce document structurant vont en ce sens, et privilégient les modes doux et non polluants.

En tant que transport collectif, alternatif au tout-voiture pratiqué sur le secteur, le téléphérique présente l'avantage d'être totalement électrique, et de ne pas émettre de gaz à effet de serre.

Comparaison des émissions de CO₂ entre le téléphérique, le tramway et le bus



Les économies de gaz à effet de serre (GES) sont présentées ci-dessous.

Par mesure de transparence, deux hypothèses sont énoncées : l'état actuel, c'est-à-dire avec une station fonctionnant au fioul lourd, et l'état futur qui devrait être réalisé peu d'années après la livraison du téléporté, soit une station fonctionnant au gaz naturel.

Postulats² :

- Mix énergétique France continentale : 0,0395 kgCO₂/kWh
- Mix énergétique Corse : 0,53 kgCO₂/kWh
- Mix énergétique Corse avec centrale gaz : 0,350 kgCO₂/kWh
- Objectif maximal de personnes transportées : 1 500 passagers/heure
- Horaires d'ouverture : 6h – 22h, soit 16h de fonctionnement par jour
- Objectif initial de remplissage : 25%, soit 375 p/h/sens, soit 750 p/h dans les 2 sens
- Emissions du téléporté: 0,28 kWh/passager/km

Etat actuel : centrale fonctionnant au fioul lourd

$$0,28 \text{ kWh/passager/km} \times 0,53 \text{ kgCO}_2/\text{kWh} = \mathbf{0,15 \text{ kgCO}_2/\text{passager/km}}$$

Etat futur : centrale fonctionnant au gaz

$$0,28 \text{ kWh/passager/km} \times 0,350 \text{ kgCO}_2/\text{kWh} = \mathbf{0,098 \text{ kgCO}_2/\text{passager/km}}$$

A titre de comparaison

Emissions du téléporté en France continentale (alimentation par le nucléaire) :

En France continentale :

$$0,28 \text{ kWh/passager/km} \times 0,0395 \text{ kgCO}_2/\text{kWh} = 0,011 \text{ kgCO}_2/\text{passager/km}$$

Emissions d'un véhicule particulier moyen par passager/km :

0,17 kgCO₂/passager/km

Emissions bus

0,144 kgCO₂/passager/km

Soit :

Moyen de transport	Emission de CO ₂ (en kgCO ₂ /passager/km)
Téléphérique	0.098
Bus	0.144
Voiture	0.17

² (source ADEME – Bilans GES et www.connaissancedesenergies.org)
 Projet de création d'un transport par câble sur la commune d'Ajaccio
 Direction de l'Aménagement – Juin 2019

En conclusion, même avec une centrale fonctionnant au fioul lourd le téléphérique émet pratiquement autant qu'un bus et moins qu'un véhicule individuel : la réalisation de cet ouvrage n'alourdira pas le bilan carbone de la mobilité sur le territoire ajaccien.

Dès que la nouvelle centrale du Vazzio sera en service, le bilan énergétique et sanitaire du téléphérique sera pleinement efficace. Le report modal des automobilistes permettra :

- Une diminution des GES (CO2...)
- Une diminution des polluants (NOX, particules fines, PM10, PM2.5...).

Ce bilan s'inscrit donc pleinement dans le cadre du PDU, qui vise à offrir une offre de mobilité adaptée tout en améliorant la santé publique.

6. Cadre de vie

L'objectif de la CAPA est d'offrir un transport public respectueux du cadre de vie, de l'environnement, et adapté aux besoins de la population locale.

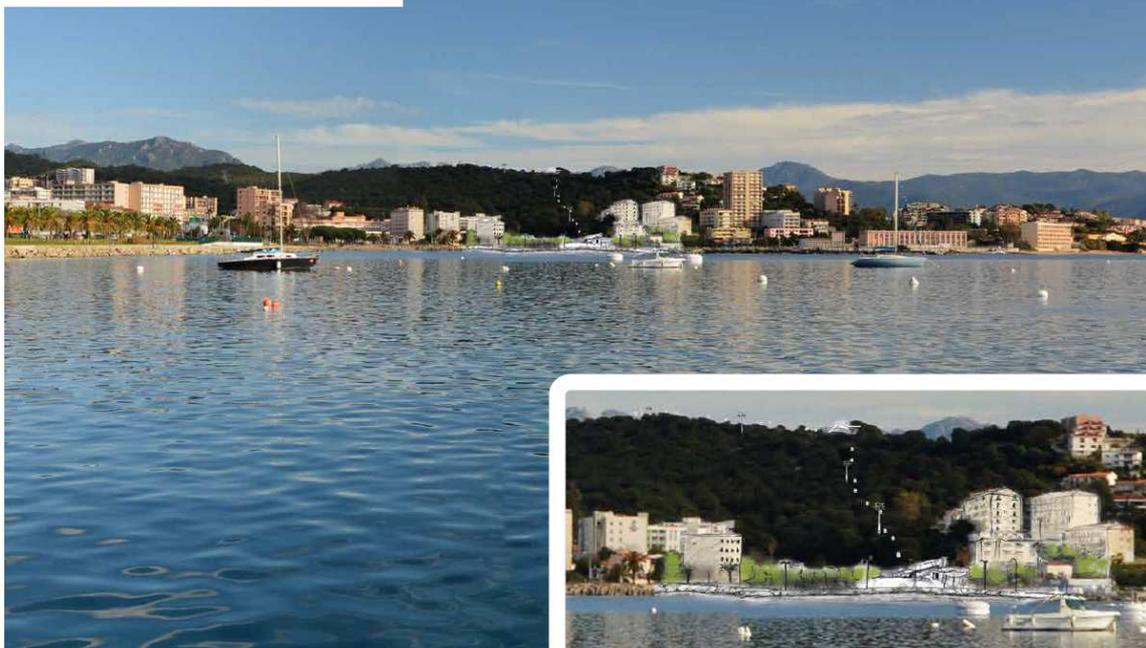
Dès lors, des insertions paysagères ont été réalisées vue de la mer et du centre-ville afin de mesurer l'incidence visuelle de cet ouvrage.



Projet de création d'un transport par câble sur la commune d'Ajaccio
Direction de l'Aménagement – Juin 2019

TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN D'AJACCIO

VUE LOINTAINE DEPUIS L'AMIRAUTÉ



VERSION DU 26 /02/19



Bien que dans le futur l'architecture et l'habillage permettront d'intégrer le projet au mieux dans le paysage, sur ces esquisses, le téléphérique (gares, pylônes et cabines) a été laissé en blanc pour se détacher du paysage. En dépit de cette couleur, on constate que la topographie du site permet au téléphérique d'être **discret** et peu impactant.

Hormis à Saint-Joseph, le projet est situé à **distance des lieux habités**, ce qui est assez exceptionnel pour un téléporté en milieu urbain.

En matière d'incidence sonore, les impacts du déplacement des cabines sur la ligne s'avèrent faibles. Les principales sources de bruit se concentrent lors du passage de la tête des pylônes et en station. Les dernières technologies en matière de transport par câble seront mises à profit pour **limiter les émissions sonores**. Il est par exemple envisagé de recourir à un câble spécifique conçu pour les applications urbaines et permettant de réduire significativement le bruit. Un état initial acoustique sera réalisé, et les candidats pour la réalisation de l'ouvrage devront proposer la solution technique la moins pénalisante.

Enfin, conformément au PDU le téléphérique sera intégré au réseau de transport en commun, avec un **titre de transport unique** et une connexion avec le parc relais, les bus, et plus tard le rail et la navette maritime.

7. Emprise au sol

Le choix de réaliser un téléphérique plutôt qu'un autre ouvrage tient notamment au fait que ce moyen de transport induit une emprise au sol extrêmement resserrée.

Sont concernées : les gares (5000 m² pour les 4 bâtiments) et les 19 pylônes (moins de 4 m² d'emprise, soit moins de 76 m² d'emprise en milieu naturel).

Les terrassements seront minimales : les gares sont situées sur les surfaces les plus planes, et trois des quatre gares sont situées en milieu urbain.

Afin de limiter au mieux les défrichements, les pylônes ont été positionnés au plus près des pistes existantes. Lors de la présentation du projet au Conseil des Sites de juillet 2018, engagement a été pris d'éviter la réalisation d'un layon sous le fuseau du téléphérique. Seul un élagage sera autorisé sous le passage du câble quand cela s'avère nécessaire.

Utiliser les pistes déjà existantes permet d'éviter l'ouverture de nouveaux espaces. Certains sentiers seront élargis, d'autres seront prolongés jusqu'aux pylônes.

Zone concernée	Surfaces défrichées en m ²				
	Ligne	Pistes d'accès aux ouvrages	Stations	Pylônes	Total
Surface hors ERC	3 224	270	612	50	4 156
Surface ERC	-	1 140	-	150	1 290
Surface totale	3 262	1 410	612	200	5 484
Surface replantable après chantier	-	-	-	184	184
Surface totale impactée après chantier	3 262	1 410	612	16	5 300

Au total, pour l'ensemble de cet ouvrage long de 3 km, seuls 5 300 m² seront défrichés.

Le Conseil des Sites a approuvé le projet en juillet 2018, sous réserve de ne pas créer de layon sous le fuseau.

La cartographie est fournie en annexe du présent document pour plus de lisibilité.

8. Concertation

Il convient de souligner que ce projet a fait l'objet d'une concertation publique de type CNDP, accompagnée par un garant professionnel reconnu et par ailleurs en charge de la formation des garants au plan national. En effet, il est apparu primordial que la population puisse s'approprier le projet et exprimer ses observations avant que la CAPA ne s'investisse davantage dans sa conception.

Du 14 mars au 6 avril 2019, plusieurs réunions publiques ont été organisées en semaine et le weekend à des horaires différents pour que chacun puisse participer.

Une réunion de lancement le 14 mars a offert une présentation générale du projet, incluant les enjeux du territoire et les informations techniques apportées par l'AMO en charge de projet. Pour aborder le plus large éventail de thématiques, cette réunion a été suivie de deux ateliers thématiques :

- Atelier « **le projet et l'environnement** », qui s'est accompagné d'une visite du terrain militaire de Saint-Joseph,
- Atelier « **le projet dans le schéma de mobilité ajaccien** ».

Ces ateliers thématiques ont permis d'aborder en profondeur la question de l'environnement et des déplacements, en laissant une très grande part aux échanges avec la population.

A l'issue de ces réunions, une restitution des débats a permis de conclure cette concertation publique. Cette démarche a mis en évidence l'intérêt de la population pour ce projet : près de 500 personnes se sont manifestées.

Participants aux réunions	
Lancement	300
Visite	60
Atelier St Joseph	40
Atelier Mezzavia	30
Synthèse	60
TOTAL	490

Avis	Registre	Web	TOTAL
Favorable	33	24	57
Défavorable	1	9	10
Incertain	2	5	7
NSP	1	2	3
TOTAL	37	40	77

L'analyse de ces chiffres montre qu'une majorité de personnes se disent favorables au projet. Les contributions recueillies dans les registres des réunions sont presque exclusivement favorables, ce qui montre l'intérêt d'associer la population dès le démarrage d'un projet. Le bilan de la concertation est fourni en annexe.

Recommandations issues de la concertation	Réponses de la CAPA
En matière de mobilité :	
Élaborer le planning précis des projets complémentaires au téléporté à St Joseph (voie cyclable, halte ferroviaire, bus en site propre, navette maritime)	La partie voie cyclable sera mise en œuvre par la ville d'Ajaccio dès 2019. La halte ferroviaire dépend de la programmation de la Collectivité de Corse, la prolongation de la voie en site propre sera réalisée dès la mise en service du PCRT. L'étude de mise en œuvre d'une navette maritime a été finalisée, sa réalisation dépendra du calendrier de déplacement de l'actuel ponton de dépotage des hydrocarbures de St-Joseph (Collectivité de Corse et CCI).
Étudier le projet de BHNS : complémentaire au téléporté : rocade – hôpital – Mezzavia	Un BHNS est prévu sur la rocade après sa requalification (travaux en cours actuellement). Il se mettra en œuvre sur les deux sites propres (de part et d'autre) qui y seront réalisés par la Collectivité de Corse.
Recalibrer le parking du PEM St Joseph dès le lancement du téléporté	En attente de la construction du téléporté et des retours de fréquentation.
Préciser les articulations entre les parkings privés et publics sur Mezzavia	Des rencontres seront organisées dès début 2020 avec les principaux propriétaires des parcs de stationnement du secteur.
Arbitrer sur la nécessité de l'Emplacement réservé n°175 pour un parking à Mezzavia, dans la version finale du PLU ; modifier sa surface dans le PLU pour correspondre à la surface réelle	L'information a été transmise à la ville d'Ajaccio. La période qui s'engage à court terme d'enquête publique du PLU permettra aux participants qui sont intervenus sur ce sujet de faire entendre leur position.
En matière de financement :	
Étudier un projet de BHNS alternatif au téléporté : St Joseph – hôpital – Mezzavia (via Av. du Dr Noël Franchini par exemple), en	→ Bien qu'une alternative de ce type ait été déjà abordée durant les ateliers du P.D.U. à l'occasion desquels les services de la ville

<p>particulier concernant son coût d'investissement.</p> <p>Préciser les modalités de cofinancement avec l'état, la CT de Corse (critères, calendrier), et la catégorie plus précise d'appels à projets visés par la CAPA.</p>	<p>avaient pu faire valoir l'énorme difficulté en termes de foncier et d'espace disponible pour imaginer un tel équipement, le sujet sera ré-abordé dès 2020 dans le Conseil de la mobilité que le PDU a instauré.</p> <p>→ L'AMO du téléphérique bénéficie d'un financement au titre du contrat de plan État/Région (part État) et du soutien de l'ADEME. Les financements recherchés pour la construction le seront auprès :</p> <ul style="list-style-type: none"> de l'État dans le prolongement des aides déjà obtenues de l'ADEME en fonction des programmes disponibles de la Collectivité de Corse au titre des fonds européens sur des chapitres adéquats de type mobilité durable d'appels à projet nationaux tels que ceux déjà lancés et ayant permis de financer par exemple le téléphérique de Brest. <p>Il sera demandé à un prochain Conseil Communautaire d'autoriser le Président à rechercher tous les financements extérieurs mobilisables</p>
<p>Étudier la possibilité d'un téléporté sur l'axe littoral, complémentaire au projet envisagé.</p>	<p>Une étude de faisabilité sera réalisée à ce sujet. Cette demande ayant du reste été formulée durant l'enquête publique du PDU.</p>
<p>En matière d'urbanisme :</p>	
<p>Lancer une étude urbaine globale sur le secteur de Mezzavia</p>	<p>L'information a été transmise à la ville d'Ajaccio.</p>

Relancer le projet du front de mer avec les acteurs concernés (Ville, CTC, CAPA, etc.)	Ce dossier fait partie des propositions du plan d'action intégré au PDU. La CAPA prendra l'initiative dès 2020 de relancer une réflexion sur ce sujet. Un partenariat le plus large possible sera proposé.
En matière d'impact environnemental :	
Nécessité de préciser, les défrichements réellement envisagés pour les pylônes et les accès aux pylônes	La CAPA dans le marché global de performance qui sera lancé pour le téléphérique imposera dans le cahier des charges la définition d'espaces précis et minimaux de défrichement aux candidats. Cet engagement demandé sera de nature contractuelle.
<ul style="list-style-type: none"> Prévoir dès à présent dans le projet des équipements et des opérations de sensibilisation du public à la fragilité des espèces 	Ce thème de sensibilisation sera intégré aux actions de sensibilisation des scolaires à l'environnement déjà mis en œuvre chaque année par la CAPA avec les établissements scolaires de l'agglomération (opération Acqua Linda élargie).
Modéliser et mesurer l'impact paysager de la station du château d'eau	Des esquisses et modélisations seront demandées dans le cadre du marché global de performance aux candidats qui vont concourir.

Le bilan de la concertation est fourni dans son intégralité en annexe

CONCLUSION DE LA PARTIE II

Afin de fournir à l'autorité environnementale le maximum d'éléments, la CAPA a choisi d'accompagner le dépôt du dossier de cas par cas par la réalisation de plusieurs études indispensables :

- Etude de faisabilité de l'ouvrage
- Etude faune / flore / habitat
- Etude hydraulique
- Insertion paysagère vue de la mer et du centre-ville

Ces études montrent que le projet de téléphérique urbain est adapté au contexte, respectueux de l'environnement en tenant compte des mesures ERC préconisées et qu'une solution est possible pour modifier le PPRI, tel que cela a été proposé par la DDTM.

Ainsi, les caractéristiques du téléphérique en font un ouvrage en adéquation avec les besoins du territoire.

CONCLUSION

Rendre accessible des équipements tels que l'hôpital et le collège du Stiletto est une priorité pour la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien.

En faisant le choix d'une opération cohérente et globale, la CAPA s'assure de la bonne intégration du projet dans toutes les thématiques :

- appropriation par la population : moyen de transport économique, sécurisé et ponctuel, associé à un espace vert en cœur de ville, et accessible aux PMR,
- préservation de la santé publique et du climat : bilan carbone quasi-nul une fois la nouvelle centrale en fonctionnement, et une performance énergétique élevée,
- préservation de la biodiversité, des terres et du sol : peu de terrassements, une re-végétalisation du parking actuellement situé sur une dalle de béton, un parc urbain pour remplacer une friche militaire, des gares implantées en milieu urbains et des pylônes de moins de 4 m² d'emprise au sol en milieu naturel qui ne rompent pas les continuités écologiques,
- une gestion raisonnée de l'eau : en redonnant à ce site fortement dégradé une issue vers la mer,
- une amélioration du patrimoine culturel et paysager, en s'assurant de l'intégration du projet dans le paysage et en offrant un moyen de transport de caractère.

En respectant toutes ces thématiques, le transport par câble atteint l'objectif fixé par le **Plan de Déplacements Urbains** : réduire les temps de déplacements entre deux pôles générateurs de déplacements, avec un parcours propre affranchi de la circulation, des contraintes de climat et d'horaires.

Au regard des enjeux du secteur, l'analyse du projet désigne donc le transport par câble comme une réponse évidente pour connecter des espaces contraints, naturels et soumis à des impératifs de desserte tels que le site du futur hôpital. Ainsi,

- Considérant que ce projet se situe dans la nomenclature « cas par cas »,
- Considérant que les enjeux ont été identifiés très en amont et que le projet s'est construit afin d'éviter voire de réduire son incidence sur ceux-ci,
- Considérant que pour certains aspects, le projet est vertueux et améliore la situation,
- Considérant que le projet a fait l'objet d'une démarche de concertation publique de type CNDP,

La procédure de cas par cas a largement été enrichie afin de permettre à l'autorité environnementale de juger la pertinence du projet au regard des enjeux identifiés, récapitulés dans le tableau ci-après.

ENJEU IDENTIFIE	LE PROJET	CONCLUSION
Hélistation hôpital	Travail commun avec la DSAC-SE. Modification de l'implantation de la station	Evitement
Conseil des sites	Approuvé en juillet 2018 sous réserve de ne pas réaliser de layon sous le câble	Avis favorable
Sécurité incendie	Actuellement aucun dispositif. Avec le projet : la totalité du tracé est connecté en temps réel au SDIS	Amélioration
Sécurité des personnes	Moyen de déplacement parmi les plus sécurisés. Décret STPG spécifique aux téléportés urbains	Transport parmi les plus sûrs
Qualité de l'air	Réduction du nombre de véhicules, ouvrage 100 % électrique	Amélioration
Emprise au sol	Des gares en milieu urbanisé (3/4) Des pylônes de moins de 4 m ² Des accès basés au maximum près des pistes existantes Survol de 30 000 m ² , impact réel au sol : 5300 m ²	Solution la moins préjudiciable Réversibilité forte
Terrassement	Limités car les stations sont implantées en zone plane	Evitement
Paysage	Etude paysagère réalisée. Projet peu visible depuis la mer et la ville. ERC respecté. Avis favorable du Conseil des Sites.	Effet limité
Bruit	Un moyen de transport des plus silencieux, variante retenue éloignée des zones résidentielles. Réglementation stricte.	Peu d'effet
Gestion hydraulique	Un site fortement dégradé (pas d'exutoire, cours d'eau détruit). Le projet permet de restaurer les écoulements par des travaux réalisés en amont de la réalisation du téléporté.	Amélioration
Social	Un moyen de transport peu onéreux, accessible au PMR, desservant des zones bâties ayant une grande proportion de logements sociaux, etc.	Amélioration
Mobilité	Un projet au cœur du PDU et des enjeux de déplacements, connecté à deux parcs relais existants, et plus tard à la voie ferrée et aux navettes maritimes.	Amélioration
Concertation	Avis du public recueilli lors d'une concertation type CNDP. 500 personnes se sont manifestées, pour des avis essentiellement favorables.	Avis favorables

ANNEXES AU CERFA

N° 14734*03

Annexe 1 : CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage »

Annexe 2 : Un plan de situation

Annexe 3 : Photographies datées

Annexe 4 : Un plan du tracé

Annexe 5 : Notice d'accompagnement

Annexe 6 : Diagnostic écologique, effets du projet sur l'environnement et mesures d'intégration des enjeux (BIOTOPE)

Annexe 7 : Etude hydraulique (ARTELIA)

Annexe 8 : Insertions paysagères (ALTEREO)

Annexe 9 : Etude technique de faisabilité de l'ouvrage (ERIC)

Annexe 10 : Emprise des défrichements nécessaires

Annexe 11 : Bilan de la concertation (E. BALLAN)

COORDONNEES DU DEMANDEUR

Maitre d'ouvrage

Nom : MARCANGELI

Prénom : Laurent

Qualité : Président de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien

Contact : 04 95 52 95 00 – contact@ca-ajaccien.fr

Référent technique

Nom : MAURIZI

Prénom : Stéphanie

Qualité : Directrice de l'Aménagement Opérationnel

Contact : 04 95 52 53 47 / 06 16 68 41 04 – s.maurizi@ca-ajaccien.fr