

# **Projet immobilier « Terrasses du Stiletto »**

*Demande d'autorisation de défrichement*

Réponses à l'avis de la MRAE du 20 Aout  
2020 en vertu du 3e alinéa du V de l'article  
L. 122-1 du Code de l'Environnement

# Préambule

---

Dans le cadre de la demande d'autorisation de défrichage relative au projet de construction de 929 logements au lieu-dit Col du Stiletto, la MRAE a rendu son avis, assorti de 12 recommandations, sur la base d'une étude d'impact produite par la SCCV Terrasses du Stiletto début Mars 2020. Cette dernière, appuyée sur une campagne de relevés naturalistes réalisée du printemps à l'automne 2019, traite de l'ensemble des thématiques de l'environnement et a été rédigée en conformité à l'article L122-3 du Code de l'Environnement.

L'objectif de la présente note est d'apporter une réponse ou des compléments aux douze recommandations formulées par la MRAE.

# Réponses apportées

Extrait de l'avis CNPN	Réponse de la SSCV Terrasses du Stiletto
<p>I – PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE</p> <p>3) Procédures relatives au projet</p> <p><b>Recommandation n°1 :</b> La MRAe recommande de compléter la partie de l'étude d'impact relative aux caractéristiques du projet en indiquant les raisons de l'évolution du contenu du projet et en précisant la succession des différentes autorisations d'urbanisme déjà obtenues pour sa réalisation, et les autorisations en cours.</p>	<p>Le projet ici étudié n'a fait l'objet que d'une seule évolution.</p> <p>Après avoir obtenu un premier permis de construire en 2015, le maître d'ouvrage a dû procéder en une modification de son permis initial, en raison de l'évolution du tracé mitoyen de la pénétrante. Débordant de l'emplacement réservé du PLU opposable au moment du dépôt de demande de permis, ce tracé imposa le recul de quelques mètres des bâtiments positionnés les plus à l'Est.</p> <p>Parallèlement, le maître d'ouvrage, face aux dernières évolutions du marché, a fait procéder à un remaniement des plans de distribution des bâtiments, sans porter atteinte aux dimensions et aux emprises des bâtiments.</p> <p>L'ensemble de ces précisions ont été ajoutées à l'étude d'impact en page 39.</p>
<p>II – QUALITÉ DU DOSSIER DANS SON ENSEMBLE</p> <p>1) Complétude de l'étude d'impact</p> <p><b>Recommandation n°2 :</b> La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact, pour rendre plus visibles et accessibles, même succinctement, les solutions alternatives étudiées et les raisons qui permettent de conforter le choix du site retenu.</p>	<p>L'étude des solutions alternatives produites dans le cadre du dossier de demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées a été ajoutée en page 289 de l'étude d'impact.</p>
<p>2) État initial et identification des enjeux environnementaux</p> <p>2.1) Milieux naturels et biodiversité</p> <p>2.1.5) Impacts cumulés</p> <p><b>Recommandation n°3 :</b> La MRAe recommande de compléter la partie de l'étude d'impact relative aux effets cumulés en explicitant la méthodologie d'analyse retenue et les raisons de ce choix.</p>	<p>A la relecture de l'étude d'impact, après prise de connaissance de l'avis de la MRAE, il est apparu que le document comportait une erreur dans la présentation des titres relatifs à l'analyse des impacts cumulés du projet sur les écosystèmes. De fait, l'analyse des incidences comportait un chapitre intitulé « Chapitre 6 : Impacts cumulés » qui ne traitait que des impacts cumulés sur les écosystèmes. L'étude d'impact a donc été reprise de manière à corriger cette erreur de présentation du document.</p> <p>Elle a été également corrigée de manière à expliquer de façon plus évidente les raisons qui ont conduit à retenir les différents projets intégrés à l'analyse des impacts cumulés (p280 et suivantes de l'étude d'impact).</p>

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

2.2.1) Bruit

**Recommandation n°4:**

La MRAe recommande de compléter l'étude acoustique :

— en faisant la démonstration que le cadre technique applicable aux bruits de voisinage peut être décliné pour analyser les bruits résultant de la proximité d'une hélistation ;

— en présentant les données utilisées pour la modélisation des niveaux sonores ;

— en proposant une analyse des niveaux de LAmax et en présentant les conclusions qui peuvent en être tirées ;

A ce jour, aucune réglementation n'est applicable pour cadrer le bruit généré par les hélistations et passages d'hélicoptères. En cela, les études produites par l'expert acousticien consulté pour le projet « se basent » sur les réglementations et recommandations existantes, comme, par exemple, le décret 2006-1099 relatif au bruit de voisinage malgré le fait que ces activités en soient exclues.

De même, les réglementations n'encadrent pas les nuisances sonores générées dans les espaces extérieurs par les infrastructures de transport d'où le fait que l'on s'appuie sur la réglementation bruit de voisinage qui émet les acceptabilités de bruit par le critère d'urgence.

L'annexe 7 de l'étude d'impact comporte en page 82 et suivante le modèle d'approche de l'hélistation retenu pour modéliser l'impact sonore et le dimensionnement des dispositifs d'atténuation. Ce modèle est cohérent avec le modèle utilisé par l'ONERA pour évaluer l'effet de souffle et qui a été élaboré en concertation avec les services de la DGAC.

A ce jour, aucun élément supplémentaire n'est disponible pour apporter davantage de précision.

Toutes les informations relatives aux niveaux sonores engendrés par les passages d'hélicoptères (LAmax au passage ou niveaux moyens au passage par périodes réglementaires diurnes et nocturnes) sont indiquées dans le rapport d'étude d'impact transmis au CH d'Ajaccio en mai 2017. Par ailleurs ces informations sont aussi précisées en page 14 du rapport r1912001b-pl2 en janvier 2020 (extrait ci-après).

## 6. Impact additionnel de l'hélistation sur les espaces extérieures

Selon l'étude d'impact acoustique de l'hélistation du CH d'Ajaccio, le bruit des passages d'hélicoptères génère au niveau des espaces extérieures du projet « les terrasses du Stiletto » :

- 89 dB(A) au maximum du passage des hélicoptères ;
- 56 dB(A) sur la période diurne ;
- 53 dB(A) sur la période nocturne.

L'indicateur de niveau ambiant sur les périodes considérées (diurne et nocturne) correspond au bruit mesuré sans activité auquel est ajouté la contribution du trafic hélicoptère intégré et dilué sur l'ensemble des périodes soit 15h de jour et 9h de nuit. Compte tenu du faible nombre de mouvement dans une journée, cet indicateur est très mal corrélé à l'éventuelle perception de gêne. Les niveaux sonores au passage des hélicoptères seront fortement audibles.

Ajouté au bruit généré par le trafic routier, cela conduit à considérer les niveaux sonores suivants :

- Pour les bâtiments les plus proches de la voie (B1, B3, B4, B6 et B7) :
  - o Entre 58 et 65 dB(A) en période diurne ;
  - o Entre 53 et 61 dB(A) en période nocturne ;
- Pour les autres bâtiments plus en retrait de la voie :
  - o 56 dB(A) en période diurne ;
  - o 53 dB(A) en période nocturne.

Du point de vue de la perception de gêne, le bruit routier sera dimensionnant ce dernier étant continu contrairement aux passages des hélicoptères très bruyants mais apparaissant sur des durées très courtes.

— en proposant une analyse des niveaux sonores à l'extérieur des bâtiments et en démontrant l'absence de risque pour la santé humaine.

Les principes de construction envisagés pour maintenir un niveau à l'intérieur des logements n'ont, bien évidemment, aucune efficacité sur les parties extérieures. Ces dernières seront exposées aux niveaux sonores calculés et affichés dans nos rapports à savoir un niveau sonore global (LAeq) entre 58 et 65 dB(A) en période diurne et 53 et 63 dB(A) en période nocturne (route et survols d'hélicoptères cumulés), les passages d'hélicoptères générant un LAm<sub>ax</sub> de 89 dB(A).

Comme précisé dans le rapport de l'expert acousticien, « Du point de vue de la perception de gêne, le bruit routier sera dimensionnant ce dernier étant continu contrairement aux passages des hélicoptères très bruyants mais apparaissant sur des durées très courtes. » Un passage d'hélicoptère présente une durée d'environ 4 minutes avec, dans le cas présent, un LAm<sub>ax</sub> de 89dB(A) soit un niveau équivalent à celui d'un passage de moto proche. Le nombre de passage annuel estimé et fourni au moment de la rédaction de l'étude était de 675 mouvements en période diurne et 225 mouvements en période nocturne (EC145 uniquement).

On peut noter que les niveaux sonores LAeq cumulés calculés sur les périodes diurne et nocturne sont inférieurs aux seuils de « zones de bruit critiques » à savoir 70 dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit.

On peut noter aussi que l'OMS préconise désormais "fortement" de maintenir le niveau sonore produit par le trafic aérien en dessous de 45 dB(A) en journée et de 40 dB(A) la nuit et également de réduire les niveaux sonores du trafic routier à moins de 53(A) de jour 45 dB(A) de nuit.

L'expert acousticien souligne qu'en tant que bureau d'étude acoustique il se doit d'informer des niveaux sonores induits par

	<p>tel ou tel infrastructure en les comparant aux réglementations ou recommandations existantes dans le but d'éclairer les choix et prises de décisions. Il ne peut néanmoins pas « démontrer » l'acceptabilité des riverains ou les risques sur la santé notamment vis-à-vis des espaces extérieurs (jardins, terrasses, etc...) utilisés épisodiquement et pour lesquels les cadres réglementaires vis-à-vis des infrastructures de transport sont légers voire inexistant. L'étude pour le dimensionnement des systèmes constructifs du projet permet en revanche de garantir les 30 dB(A) requis à l'intérieur des logements et assurer le confort de sommeil à l'intérieur des logements.</p>
<p>2.3) Risque inondation  <b>Recommandation n°5:</b>  La MRAe recommande de lever l'incohérence entre les surfaces concernées par l'imperméabilisation indiquées dans l'étude d'impact et dans l'étude d'incidence réalisée au titre de la loi sur l'eau, et de reprendre les calculs de l'étude hydrologique, afin d'apprécier correctement le risque d'aggravation du phénomène de ruissellement vers les zones situées en aval du projet et de revoir le dimensionnement des ouvrages en conséquence.</p>	<p>La différence de chiffres entre l'étude d'incidence au titre de la Loi sur l'Eau et l'étude d'impact s'explique par une renumérotation des bâtiments non plus par blocs mais par cage d'escalier.</p> <p>Il n'y a aucune différence de surfaces entre l'étude hydraulique et l'étude d'impact, le risque n'a pas été aggravé.</p> <p>Le PC accordé le 13/07/17 est conforme au DLE. L'augmentation du nombre de logements portant uniquement sur une modification de la distribution intérieure des bâtiments pour répondre à l'évolution du marché.</p>
<p>2.4) Accessibilité et trafic routier  <b>Recommandation n°6:</b>  La MRAe recommande d'apporter des compléments sur les éventuels modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle qui ont été étudiés par le maître d'ouvrage pour l'accès des futurs résidents et, si une telle étude n'a pas été conduite, d'indiquer les raisons de ce choix.</p>	<p>Bien que peu développés dans le rapport d'étude d'impact, les déplacements alternatifs à la voiture individuels ont bien été intégrés à la réflexion d'aménagement du projet par son équipe d'architectes.</p> <p>Ainsi, après échanges avec les services de la CAPA et de la Muvitara, plusieurs arrêts de bus ont été disposés le long du mail traversant d'Est en Ouest l'aire de projet, de manière à desservir au plus près les différents bâtiments qui composent le nouveau quartier. On relèvera, par ailleurs, que le projet est situé à moins de 500m de la station Hôpital du téléporté projeté par la CAPA, soit 6 à 8 min de marche à pieds.</p> <p>Concernant les circulations douces au sein du projet, les piétons disposeront, de trottoirs aux largeurs réglementaires sur chaque voie créée, et les vélos pourront circuler sans danger sur les voies internes, lesquelles supporteront des trafics modestes. Le quartier pourra faire l'objet d'un aménagement zone 30.</p> <p>Concernant les circulations externes, des aménagements pour les piétons / deux roues sont prévus sur les axes desservant le projet dans le cadre du projet de pénétrante porté par la CdC. Ils seront partagés entre pistes cyclables, voies de bus et trottoirs. A l'heure actuelle, il n'existe aucune liaison piétonne tant avec Mezzavia qu'avec le quartier de Bodiccione.</p>

<p><b>Recommandation n°7 :</b> La MRAe recommande de réexaminer et de compléter l'étude de trafic en y intégrant la réalisation des deux projets immobiliers susmentionnés, afin d'étudier, en cas de commercialisation avant la mise en service de la Pénétrante Est, l'impact sur le trafic routier dans le secteur qui sera déjà dégradé et de bien s'assurer, qu'en cas de commercialisation après la mise en service de la Pénétrante Est, le trafic routier restera fluide.</p>	<p>S'agissant de deux projets qui, pour l'un (CONFIMMO), a fait l'objet d'un refus et, pour l'autre, (STILIMMO) d'un sursis à statuer, aucune autorisation d'urbanisme n'a été délivrée.</p> <p>De ce fait ces « projets » n'existent plus.</p>
<p>2.5) Autres enjeux 2.5.2) Paysage <b>Recommandation n°8 :</b> La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact avec un plan d'implantation de la végétation et un photomontage depuis la RD31 permettant d'apprécier l'insertion paysagère du projet depuis un point de vue proche.</p>	<p>Le plan d'aménagement (p300) et le photomontage (p251) ont été ajoutés.</p>
<p>3) Pertinence des mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet 3.1) Observations générales <b>Recommandation n°9 :</b> La MRAe recommande d'ajouter dans l'étude d'impact les mesures susmentionnées [mesures ajoutées dans le cadre de la réponse à l'avis du CNPN, ndr] que le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en oeuvre.</p>	<p>Une mise à jour de l'étude d'impact a été transmise à la DDTM, copie à la DREAL le 18/06/2020, doublé d'un envoi sous format papier le 22/06/2020.</p> <p>Cette version de l'étude d'impact incluait l'ensemble des mises à jour opérées sur les mesures de traitement d'incidence à la suite de la réponse au CNPN.</p>
<p>3.3) Mesures de réduction 3.3.1) Mesures de réduction de l'impact du projet sur les milieux naturels et la biodiversité <b>Recommandation n°10 :</b> La MRAe recommande de fournir un plan indiquant l'implantation des futurs espaces verts et haies ainsi que leur description, et de</p>	<p>Le plan et la quantification des surfaces aménagées (1400mètres linéaires) ont été ajoutés (p299 et 300). La description des haies était déjà disponible en page 299 de l'étude d'impact. A l'heure actuelle il n'est pas possible d'être plus précis.</p>

<p>quantifier les surfaces et linéaires qui seront ainsi aménagés.</p>	
<p>3.3.3) Mesures de réduction de l'impact du projet sur la sécurité des biens et des personnes face au risque inondation en aval du projet  <b>Recommandation n°11 :</b>  La MRAe recommande de lever les ambiguïtés relatives aux mesures de traitement des eaux pluviales et, le cas échéant, de proposer de nouvelles mesures de réduction adaptées.</p>	<p>A l'instar de la réponse à la recommandation n°5, hors de la renumérotation des bâtiments, il n'y a aucune différence entre l'étude d'incidence au titre de la Loi sur l'Eau et l'étude d'impact. Il n'est donc pas nécessaire de revoir les mesures de traitement du ruissellement.</p> <p>Pour ce qui concerne les bassins versants, avant démarrage des travaux, l'aire de projet, au regard de sa position sommitale, était divisée en 4 micro-bassins versants (p29 et 30 Dossier Loi sur l'Eau (DLE)), auxquels s'ajoutait 1 petit bassin versant intercepté au Sud constitué par une partie de la RD 31 (p31 DLE)</p> <p>Une fois les travaux terminés, l'intégralité des bâtiments et l'ensemble des voiries édifiés, l'aire de projet disposera d'une topographie totalement différente de la période avant travaux.</p> <p>Elle ne formera alors plus qu'un seul bassin versant.</p> <p>Toutefois, au regard de la durée du chantier – étalée sur près de dix ans – la mise en place du réseau d'Eaux Pluviales sera soumise à de nombreuses contraintes de phasage de travaux. Conséquence de quoi, afin de disposer d'un réseau de gestion pluvial efficace le plus tôt possible, il a été décidé de créer dans un premier temps 1 bassin de rétention à l'Est pour gérer les eaux du bassin versant Est et celle du bassin versant intercepté par la RD31 (page 65 DLE), puis, avec l'avancement du chantier, deux bassins de rétention à l'Ouest: 1 bassin rétention enterré sous bâtiment F1 + 1 bassin aérien pour gérer les eaux des bassins versant Nord, Ouest et Sud (p 74 DLE).</p>
<p>3.4) Mesures d'accompagnement  <b>Recommandation n°12 :</b>  La MRAe recommande d'intégrer dans le règlement de copropriété la mesure d'interdiction de l'utilisation de produits biocides pour l'entretien des espaces verts.</p>	<p>Le règlement de copropriété a été mis à jour</p>