

REPUBLIQUE FRANCAISE

PREFECTURE DE LA CORSE-DU-SUD

ENQUETE PUBLIQUE

PREALABLE A :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement de la pénétrante Est d'Ajaccio de la Collectivité de Corse (CdC) – avec un linéaire de 4,9 km- sur le territoire des communes d'Ajaccio et de Sarrola-Carcopino et de la création des îlots compensatoires écologiques de Figarella et de Sant Angelo situés sur le territoire des communes d'Afa, d'Alata, d'Appietto et d'Ajaccio,
- La mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de la ville d'Ajaccio,
- La cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet et au transfert de gestion de certaines parcelles appartenant à la commune d'Ajaccio (enquête parcellaire),
- L'autorisation environnementale,

Et visant à créer un nouvel accès pour la ville d'Ajaccio avec d'une part la création d'une voie nouvelle (de 3,8 km) entre la RT 20 depuis le carrefour giratoire de Caldaniccia (commune de Sarrola-Carcopino) et le carrefour giratoire du Stiletto (commune d'Ajaccio), et d'autre part la requalification de la RD 31 pour rejoindre ensuite la Rocade actuelle jusqu'au carrefour de Bodiccione (sur environ 1,1 km).

PERIODE DE L'ENQUETE : du 18 novembre au 17 décembre 2019

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS CONCERNANT L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

RESPONSABLE DU PROJET :

COLLECTIVITE DE CORSE

PREFECTURE DE CORSE DU SUD
Arrivée le

14 FEV. 2020

Direction des Politiques
Publiques et des Collectivités Locales
Bureau de l'Aménagement
et l'Environnement

COMMISSION D'ENQUETE :

Président : M. Philippe PERONNE

Membres : Mme Catherine FERRARI

M. François-Marie SASSO

Date du Rapport : 12 février 2020

Décision du Président du Tribunal administratif (TA) de Bastia n° E19000035/20 du 26 septembre 2019

Arrêté de la Préfète de Corse, Préfète de la Corse-du-Sud n°2A-2019-10-10-004 du 10 octobre 2019

Pour formuler ses conclusions, la Commission d'enquête fera quelques observations de portée générale puis elle examinera l'impact de ce projet sur l'environnement ainsi que sur les usagers et citoyens du territoire concerné.

La Commission considère par ailleurs que le projet doit être lu en relation avec l'ensemble des autres projets, plans et programmes. Il est vrai que chacun des projets peut générer des dysfonctionnements, notamment en phase travaux. Pour autant, l'objectif général, tel que reflété notamment dans le Plan de déplacements urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération du Pays ajaccien (CAPA) est bel et bien d'aboutir à une circulation fluidifiée sur le territoire du grand Ajaccio, mais il faut pour cela attendre la réalisation effective des différents projets portés par les différents maîtres d'ouvrage (CdC, Ville d'Ajaccio notamment).

1) Conclusions de portée générale

a. L'information & la participation du public

Au regard du nombre d'observations formulées sur les registres (86), il serait possible de penser que la participation ne fut pas à la hauteur de l'enjeu d'une part, du nombre de citoyens concernés d'autre part.

Pour autant, la Commission témoigne que la publicité faite par le maître d'ouvrage et les communes lieux d'enquête a été large (affichage, presse écrite, site Internet) tandis que les moyens mis en place facilitaient la participation du public (6 lieux d'enquête et un registre dématérialisé).

Par ailleurs, le nombre de communications recensées sur les registres (86) ne reflète qu'imparfaitement la quantité d'observations, comme en atteste le procès-verbal de synthèse qui démontre que ces 86 contributions représentent en fait environ 130 questions soulevées par le public, compte non tenu des opinions non argumentées et des assertions non étayées.

Enfin, il convient de souligner qu'au-delà des quelques 130 observations, environ deux-cent personnes se sont déplacées sur les lieux de permanence pour obtenir des informations orales. Il est d'ailleurs probable qu'une partie de ces personnes s'est par la suite exprimée par écrit, notamment sur le registre dématérialisé, parfois de façon anonyme.

La Commission estime donc que l'objectif premier de l'enquête publique, l'information du public, a été atteint. La variété des thèmes abordés permet de penser qu'a été recueillie la quasi-totalité des éléments permettant au maître d'ouvrage de prendre ses décisions en toute connaissance de cause.

b. La nature des observations écrites et orales

Les commentaires recueillis auprès du public, les questions posées et le contenu des observations permettent de dresser le bilan suivant :

- Des objections et contre-propositions existent dans différents domaines, même si de nombreuses observations soutiennent le projet.

S'agissant de l'Autorité environnementale (MRAE) et des Personnes publiques associées (PPA) :

- L'AE a formulé plusieurs constats et émis quelques recommandations, notamment :
 - La description des alternatives est très insuffisante.
 - Le projet ne s'inscrit pas clairement dans les objectifs de la Corse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et ne tient pas suffisamment compte des risques sanitaires environnementaux.
 - Le défaut de prise en compte de l'étape « Eviter » ne permet pas de démontrer que le projet garantira une fluidité du trafic en entrée de ville.
 - L'articulation des décisions entre les différentes collectivités impliquées devrait être clarifiée.
- La Chambre d'Agriculture a émis un avis défavorable lié à la non indemnisation de certains de ses ressortissants.
- L'Agence Française pour la Biodiversité a estimé que les mesures compensatoires auraient pu être orientées vers la restauration d'habitats.
- L'INAO a souhaité que le développement urbain ne se fasse pas au détriment du foncier dévolu à l'agriculture faisant l'objet d'appellations d'origine.
- La DRAC et l'ARS n'ont formulé aucune observation.
- Le CNPN et le Conseil des Sites de Corse ont émis un avis favorable.

c. Impact sur l'environnement

Globalement, la Commission considère que l'environnement a fait l'objet d'une attention soutenue de la part du maître d'ouvrage, notamment en ce qui concerne la biodiversité et les paysages. En attestent la prise en compte des recommandations et avis du CNPN, conformes ou non. La définition d'importantes mesures compensatoires en résulte, ainsi qu'une application systématique de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » dont certains aspects estimés insuffisants notamment par l'Autorité Environnementale tiennent généralement à des arbitrages financiers.

d. Impact sur les citoyens du territoire concerné

- Impacts négatifs
 - Les habitants des quartiers résidentiels (notamment les lotissements de la Confina») vont pour certains être victimes d'une dépréciation importante de leurs biens.

- Impacts positifs
 - o Développement, même si on peut à ce stade, les trouver limités, des transports en commun et des modes doux de transport (voies piétonnes et cyclables).
 - o Fluidification du trafic routier dans une zone systématiquement engorgée aux heures de pointe, contrainte le reste de la journée.
 - o Desserte des équipements publics (hôpital, collège...) rendue plus aisée.

2) Les objections et propositions

Ce qui suit détaille les objections et propositions pour lesquelles la Commission considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage ne sont pas entièrement satisfaisantes.

a. Variantes et alternatives

La commission retient que des variantes ont bien été proposées et que ces dernières ont été présentées dans le dossier d'étude d'impact au chapitre III du volet VII. Ces variantes sont différentes propositions de modification par rapport au fuseau principal (voir page 386 et 387 de l'étude d'impact). Il s'agit :

- d'une variante au niveau du Géant Casino (variante sud) ;
- d'une variante au niveau du lotissement de Confina II (variante sud Confina II) ;
- d'une variante passant sous le giratoire de Confina II (variante sur la desserte de la Confina II) ;
- d'une variante passant en rive gauche du Cavallu Mortu ;
- d'une variante avec raccordement sur la RD 72.

Toutefois, la commission regrette que le dossier ne contienne pas de véritables propositions d'alternatives au tracé proposé. Un exemple d'alternative aurait pu être l'étude d'un réaménagement global de routes existantes comme la RT22 (dite route de Mezzavia). Une étude de ce type d'alternative aurait peut-être pu déterminer une solution moins impactante au plan environnemental.

b. La dépréciation des biens des riverains impactés par le projet

S'agissant de la dépréciation des biens, elle est indiscutable. Les éléments juridiques fournis par le maître d'ouvrage le sont tout autant. On ne peut regretter qu'il n'existe pas de mécanismes amiables d'indemnisation qui éviteraient ce recours obligatoire au juge. Néanmoins, une étude préalable aux fins d'estimation financière de cette dépréciation eût pu être utile notamment pour disposer d'un élément affiné d'arbitrage financier.

C'est particulièrement vrai s'agissant de la possibilité sur la partie du tracé longeant les zones résidentielles de réaliser un tunnel, solution présentant un impact bien moindre au plan environnemental et minimisant dans des proportions très importantes les nuisances (sonores, visuelles...) causées aux riverains. Le surcoût « brut » est, il est vrai, important (20 millions d'euros de plus, soit 50% du montant prévu de l'opération) ; il a d'ailleurs pesé lors de l'adoption du tracé par le maître d'ouvrage. Mais le poids relatif de ce surcoût eût pu être tempéré par une estimation financière de ce que va coûter l'indemnisation de la dépréciation des biens des riverains impactés, ajoutée en ce cas au coût des mesures compensatoires.

3) L'avis de la Commission

- **Considérant** le caractère satisfaisant de l'information du public, de sa participation et du déroulement de l'enquête publique,
- **Prenant en compte** l'attention portée par la maîtrise d'ouvrage aux problématiques environnementales et de santé publique, aux inconvénients générés par le projet, aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation en résultant et « in fine » aux bénéfices attendus pour les citoyens et usagers du territoire concerné par le projet,
- **Prenant en compte** la qualité du dossier support du projet mis à l'enquête publique et du caractère satisfaisant dans la majorité des cas des réponses du maître d'ouvrage aux observations du public, des personnes publiques associées et de l'Autorité environnementale,
- **Pleinement consciente** que ce projet doit être envisagé comme s'insérant dans une planification (PADDUC, documents d'urbanisme, PDU) dont l'aboutissement bénéfique résultera de plusieurs opérations d'aménagement dont certaines, notamment les aménagements routiers et de voirie, généreront des inconvénients dans la phase de leur réalisation, et pour certaines de leur exploitation.¶

LA COMMISSION EMET UN AVIS FAVORABLE ASSORTI DE LA RECOMMANDATION SUIVANTE :

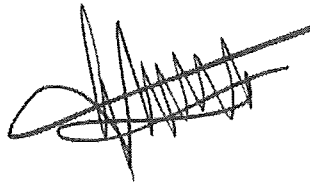
Se rapprocher dans les meilleurs délais de la commune d'Ajaccio aux fins d'harmonisation des différents documents cadres concernant le projet, notamment le PLU d'Ajaccio et le PADDUC.

Ajaccio, le 12 février 2020

Mme Catherine FERRARI



M. François-Marie SASSO



M. Philippe PERONNE

