



Mission régionale d'autorité environnementale

CORSE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Corse

**sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Calvi
(2B) dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de travaux
sur l'aéroport Sainte Catherine**

**N° MRAe
2026CORSE / 016468-APP**



Mission régionale d'autorité environnementale

CORSE

Avis du 5 juin 2026 sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Calvi (2B) dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de travaux sur l'aéroport Sainte Catherine

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 5 juin 2026 en collégialité électronique par Sandrine Arbizzi, Jean-François Desbouis, Louis Olivier et Johnny Douvinet, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Corse a été saisie le 8 avril 2026 par la direction départementale des territoires de Haute-Corse, pour avis de la MRAe sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Calvi (2B) dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de travaux sur l'aéroport Sainte Catherine. Le dossier est composé des éléments suivants :

- une description technique du projet aéroportuaire et de la procédure de déclaration d'utilité publique ;
- un dossier décrivant spécifiquement la procédure de mise en compatibilité du PLU de Calvi ;
- l'étude d'impact du projet aéroportuaire ;
- le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe n° 2022PC12 sur le projet aéroportuaire ;
- le dossier d'enquête parcellaire relatif à la DUP ;
- une appréciation sommaire des dépenses.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 104-23 du Code de l'urbanisme (CU) relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 CU, il en a été accusé réception en date du 10 avril 2026. Conformément à l'article R. 104-25 CU, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 CU, la DREAL a consulté le 15 avril 2026 l'Agence régionale de santé de Corse, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire. Elle a également consulté le 15 avril 2026 la Direction départementale des territoires de la Haute-Corse qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL de Corse et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

SYNTHÈSE

La Collectivité de Corse porte un projet de travaux sur la piste de l'aéroport Sainte Catherine, situé sur la commune de Calvi. Ce projet (qui prévoit la création d'une aire de sécurité en extrémité de piste et d'une bande aménagée, ainsi que l'arasement d'un merlon afin de régulariser la servitude aéronautique latérale de dégagement), soumis à autorisation environnementale, a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 20 février 2023¹.

L'avis porte ici sur la demande de déclaration d'utilité publique, qui nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Calvi.

La MRAe recommande d'expliciter la mise en compatibilité de l'emplacement réservé n°7, qui prévoit l'aménagement d'une voie de mobilité douce en rive droite de la Figarella. en précisant le zonage et le nouveau règlement dans le PLU.

Elle recommande de compléter le dossier qui sera soumis à enquête publique avec une note décrivant clairement le lien entre toutes les procédures initiées depuis 2022.

Enfin, la MRAe recommande de détailler comment le projet peut être poursuivi alors qu'à ce jour il n'est pas compatible avec le PADDUC, et de fournir une analyse de la conformité du PLU, tel qu'il sera mis en compatibilité, avec le PADDUC et le SDAGE.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

¹ Avis MRAe n° 2022PC12 consultable sur <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-de-la-mrae-corse-en-2023-a1202.html>

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte général et description de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.....	5
1.1. Présentation de la commune.....	5
1.2. Présentation du projet aéroportuaire.....	5
1.3. Présentation de la procédure de mise en comptabilité du PLU.....	6
2. Enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale.....	8
2.1. Soumission à évaluation environnementale.....	8
2.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
2.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier.....	9
2.4. Conformité du PLU tel que mis en compatibilité avec les documents opposables de rang supérieur.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....	9
3.1. Biodiversité.....	9
3.2. Fonctionnement hydrologique et risque d'inondation.....	10
3.3. Paysage.....	11

1. Contexte général et description de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme

1.1. Présentation de la commune

La commune de Calvi, située dans le département de Haute-Corse, est l'un des trois chefs-lieux d'arrondissements. Avec la commune d'Île-Rousse, elle constitue l'un des deux pôles urbains de la micro-région de Balagne.

La ville comptait en 2023 environ 5 800 habitants (données Insee), pour une superficie de 31 km². Elle est desservie par le chemin de fer, par les routes RT30, RD81 et RD81b, par voie maritime (port de plaisance) et par voie aérienne grâce à l'aéroport de Calvi – Sainte Catherine.

La commune est couverte par un plan local d'urbanisme approuvé le 26 mars 2021.

1.2. Présentation du projet aéroportuaire

L'aéroport international de Calvi – Sainte Catherine, d'une superficie de 68 ha, est situé à environ 8 km au sud-est du centre de Calvi. Il constitue l'un des quatre aéroports de Corse, et il a accueilli en 2025 399 500 passagers. Il est accessible par la route départementale n° 81, qui relie Calvi à Galeria. L'aéroport est composé d'un terminal et d'une piste unique de 2 310 m de long par 40 m de large.

La chambre de commerce et d'industrie de Corse est gestionnaire de cet aéroport, en vertu d'une convention de concession passée avec la Collectivité de Corse, propriétaire de l'aéroport.

La Collectivité de Corse porte un projet qui prévoit la création d'une aire d'extrémité de piste, dite RESA², de 90 m de long par 90 m de large, accompagnée d'une bande aménagée (60 m de long par 150 m de large) ainsi que l'arasement d'un merlon afin de régulariser la servitude aéronautique latérale de dégagement. Ces opérations nécessitent un défrichement d'une superficie totale de 4 ha. La création de la RESA nécessite une emprise sur le lit mineur de la rivière Figarella, afin de consolider le pied des ouvrages. Par conséquent, le projet prévoit également de déplacer et élargir le lit du cours d'eau au niveau de cette emprise.

Ce projet d'aménagement global a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la nomenclature « loi sur l'eau », englobant une demande de défrichement et une demande de dérogation relative aux espèces protégées. Cette demande d'autorisation environnementale, formulée en 2022, est toujours en cours d'instruction ; elle a fait l'objet d'un avis de la MRAe de Corse en date du 20 février 2023³.

² RESA : Runway End Security Area, qui signifie en français aire de sécurité d'extrémité de piste.

³ Avis MRAe n° 2022PC12 consultable sur <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-de-la-mrae-corse-en-2023-a1202.html>

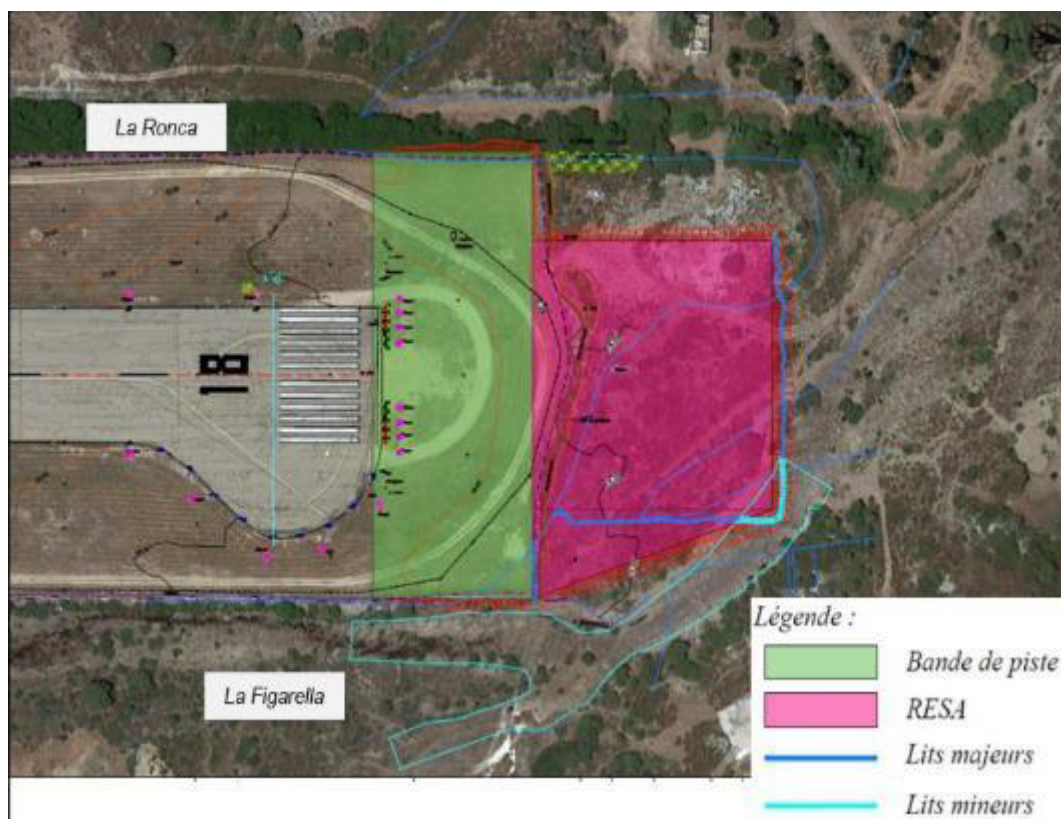


Figure 1: Vue en plan du projet (extrait de l'étude d'impact version février 2026 du dossier de demande d'autorisation environnementale).

1.3. Présentation de la procédure de mise en comptabilité du PLU

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Calvi soumis à la MRAe correspond au dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP) et se compose des pièces suivantes :

- une description technique du projet aéroportuaire et de la procédure de déclaration d'utilité publique au travers des pièces n° 1 à 5, n° 8 et n° 12 ;
- l'étude d'impact du projet aéroportuaire (pièce n° 6), dans une version datée de février 2026 ;
- un dossier reprenant l'avis de la MRAe n° 2022PC12 sur le projet aéroportuaire et fournissant un mémoire en réponse à cet avis (pièce n° 9) ;
- un dossier spécifique à la mise en compatibilité du PLU de Calvi (pièce n° 10) ;
- le dossier d'enquête parcellaire relatif à la DUP (pièce n° 11) et une appréciation sommaire des dépenses (pièce n° 7).

La MRAe souligne l'intérêt d'avoir produit un mémoire en réponse à son avis n° 2022PC12 émis en février 2023, dans la mesure où le présent projet de MEC-DUP s'appuie sur une version actualisée de l'étude d'impact du projet. Néanmoins, pour une parfaite compréhension par le public du lien entre le projet aéroportuaire et la procédure de DUP, il manque une note décrivant l'articulation entre toutes les procédures initiées depuis 2022.

La MRAe recommande de compléter le dossier qui sera soumis à enquête publique avec une note décrivant le lien entre toutes les procédures initiées depuis 2022.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale de 2022 mentionnait la nécessité, pour permettre la réalisation du projet aéroportuaire RESA, de mettre en compatibilité le plan local d'urbanisme de la commune de Calvi. La Collectivité de Corse, responsable de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet aéroportuaire portant mise en compatibilité du PLU, a déposé le dossier d'enquête, préalable à cette DUP, en juin 2025.

Le présent projet de mise en compatibilité du PLU de Calvi (MEC-DUP) n'emporte pas de modifications des dispositions générales de ce document, qui sont établies dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Selon le dossier, la mise en compatibilité porte sur le règlement écrit des différents zonages et sous-zonages du PLU.

Les différents travaux prévus, en incluant les installations temporaires nécessaires au chantier, se situent dans les sous-zonages suivants du PLU en vigueur : N, Ni, UF, UFi, ASa et ASai.

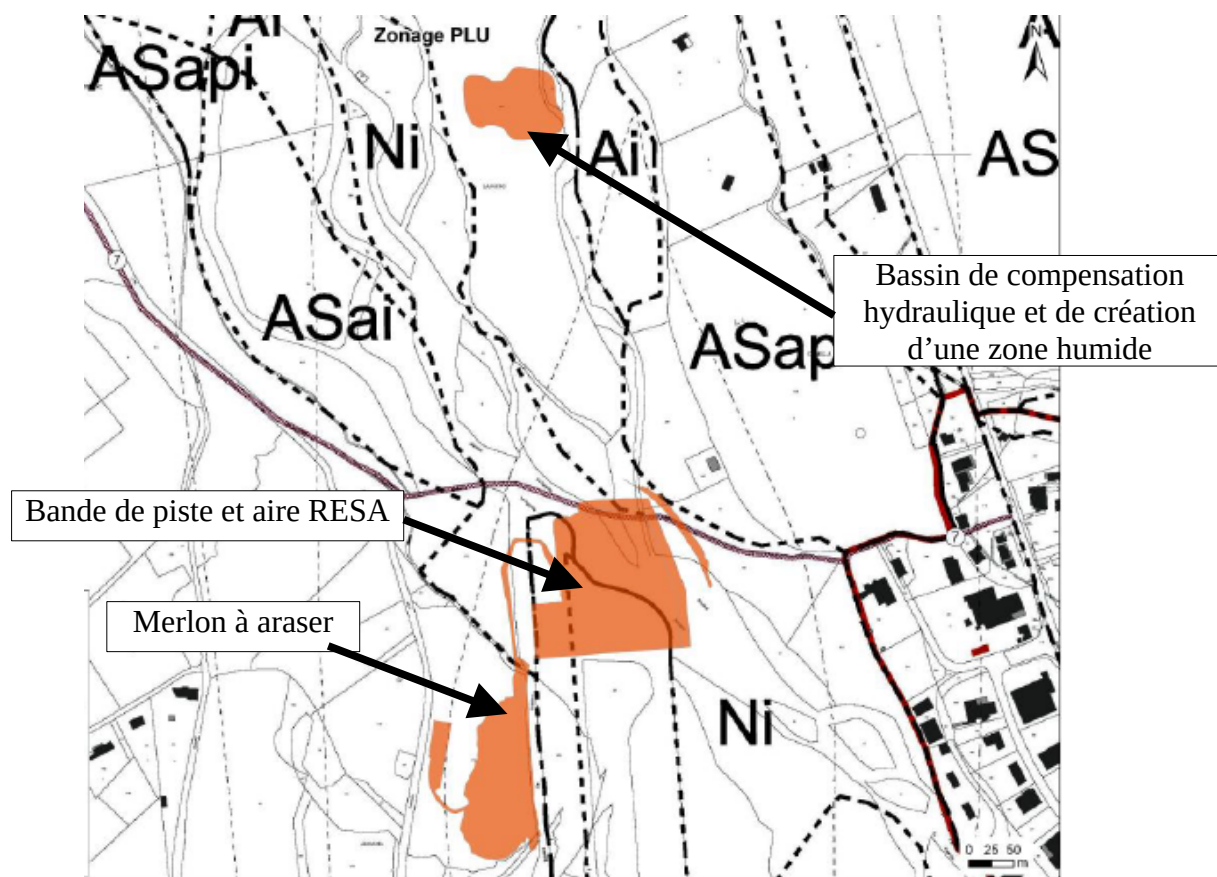


Figure 2: Superposition des zonages du PLU avec les différentes zones concernées par le projet (extrait du dossier de mise en compatibilité joint à la demande d'autorisation environnementale)

Les sous-zonages du PLU UF et UFi sont dédiés aux installations aéroportuaires ; aussi, le projet est compatible avec le règlement écrit de ces sous-zonages.

En revanche, le projet aéroportuaire n'est pas compatible avec les dispositions du règlement écrit pour les sous-zonages N (espaces naturels à préserver en raison de leur intérêt écologique et paysager), Ni (espaces naturels à préserver situés en zone inondable), ASa (espaces agricoles à protéger correspondant à des espaces stratégiques agricoles identifiés au PADDUC) et ASai (espaces ASa situés en zone inondable).

Les sous-zonages ASa et ASai sont concernés par l'arasement du merlon, la mise en place du bassin de compensation et la pose temporaire des installations de chantier. Les sous-zonages N et Ni sont concernés par la création de l'aire RESA et de la bande de piste, par l'élargissement du lit de la rivière Figarella et la mise en place du bassin de compensation⁴.

La déclaration d'utilité publique du projet aéroportuaire portant mise en compatibilité du PLU propose de modifier le règlement écrit des zones N et A afin de permettre l'arasement du merlon et l'aménagement d'une fosse de compensation en zone A sous-zones ASa et ASai, le déplacement et l'élargissement du lit de la rivière Figarella et la création de bassin de compensation en zone N.

Outre ces modifications du règlement écrit, la demande de mise en compatibilité prévoit de mettre en cohérence le règlement graphique du PLU pour la création de l'aire RESA et de la bande de piste, en réaffectant la superficie concernée (9 860 m²) du sous-zonage Ni au sous-zonage UFi,

De surcroît, selon la demande de mise en compatibilité, le projet aéroportuaire apparaît incompatible avec l'emplacement réservé n° 7 du PLU de Calvi, qui prévoit l'aménagement d'une voie de mobilité douce en rive droite de la Figarella.

Le dossier spécifique à la mise en compatibilité du PLU évoque la nécessité de modifier le règlement écrit et le règlement graphique pour ce qui concerne cet emplacement réservé, mais ne présente aucun élément de modification de ces règlements, alors que le déplacement du lit de la rivière, pour les besoins de la création de la RESA, vient intercepter une partie du linéaire prévu en rive droite comme emplacement réservé.

La MRAe recommande d'explicitier la mise en compatibilité de l'emplacement réservé n°7, qui prévoit l'aménagement d'une voie de mobilité douce en rive droite de la Figarella. en précisant le zonage et le nouveau règlement dans le PLU.

2. Enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale

2.1. Soumission à évaluation environnementale

En application de l'article L. 153-31 du code de l'urbanisme, les mises en compatibilité de document d'urbanisme de communes littorales sont systématiquement soumises à évaluation environnementale, dès lors qu'elles emportent les mêmes effets qu'une révision du document d'urbanisme concerné.

La procédure de mise en compatibilité envisagée du plan local d'urbanisme est regardée comme telle par la Collectivité de Corse⁵.

2.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

⁴ Ce bassin, également appelé « fosse hydraulique » dans le dossier, a pour objet principal la compensation hydraulique en cas de crue, au regard des modifications apportées au lit majeur du cours d'eau. A titre accessoire, il permet également d'offrir une compensation en matière de zones humides.

⁵ Cf. paragraphe IV, page 28 du dossier de mise en compatibilité.

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation des milieux naturels et la biodiversité ;
- la prise en compte des risques naturels, notamment le risque inondation ;
- la préservation de la qualité du paysage.

2.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier

Les documents composant la demande de déclaration d'utilité publique sont globalement de bonne qualité, même si les documents ne présentent pas de façon assez claire et synthétique l'ensemble des évolutions qui doivent être apportées au PLU pour permettre la réalisation du projet.

2.4. Conformité du PLU tel que mis en compatibilité avec les documents opposables de rang supérieur

Le dossier de mise en compatibilité évoque⁶ le fait que le projet aéroportuaire n'est pas compatible avec l'orientation n° 12 du PADDUC, dans la mesure où il prévoit la destruction d'espaces naturels remarquables⁷, en précisant que les mesures compensatoires envisagées permettront de compenser la perte des habitats d'espèces protégées.

Le dossier de MEC-DUP ne comporte aucune analyse de la conformité du PLU, tel qu'il sera mis en compatibilité, avec le PADDUC et le SDAGE, alors que la MRAe estime que la réduction de la superficie totale identifiée au PLU comme espaces stratégiques agricoles est susceptible de conséquences de même que le fait de permettre le déplacement et l'élargissement du lit mineur d'un cours d'eau. Au sujet de la compatibilité du projet aéroportuaire avec le SDAGE du Bassin Corse 2022-2027, l'avis MRAe de 2023, recommandait « *de compléter le dossier* » :

- *en analysant plus précisément la compatibilité du projet avec l'orientation fondamentale 3 du SDAGE du bassin corse vis-à-vis du transport sédimentaire (disposition 3A-05),*
- *en analysant les conséquences du projet sur l'hydromorphologie du cours d'eau la Figarella à moyen et long terme,*
- *en complétant la séquence ERC traitant des enjeux précités. »*

La MRAe recommande d'analyser et d'argumenter la conformité de la MEC-DUP du PLU avec le PADDUC et le SDAGE.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

3.1. Biodiversité

⁶ Page 12 du dossier de mise en compatibilité (pièce n° 10 du dossier de demande de DUP)

⁷ L'orientation 12 du PADDUC vise à « valoriser les ressources naturelles »

La mise en compatibilité du PLU aura des effets indirects sur la biodiversité, à travers les effets du projet aéroportuaire. Le projet est situé en partie au sein de la ZNIEFF de type I « Embouchure de la Figarella ». D'autres ZNIEFF se trouvent dans un rayon de 3 km du projet :

- ZNIEFF de type I « Pinède de Calvi », située à 1,4 km à l'ouest du projet, •
- ZNIEFF de type I « Embouchure du Fiume Secco », située à 1,7 km au nord-est du projet,
- ZNIEFF de type II « Massif rocheux de Monte Cintu à Capu di a Veta », située à 2,1 km au sud-ouest du projet.

L'étude d'impact prévoit que l'emprise des travaux soit limitée au minimum nécessaire (mesure de réduction R03). Cette mesure inclut l'intégration de la zone de traitement et de stockage des matériaux exclusivement dans l'emprise de la colline arasée (ICPE temporaire). Afin de prendre en compte la recommandation formulée dans l'avis MRAe sur le projet aéroportuaire, l'étude d'impact a été complétée par de nouveaux inventaires écologiques. La MRAe note que ceux-ci confirment les conclusions initiales quant aux enjeux écologiques en présence.

La création des fosses humides permettra en partie de recréer un milieu humide favorable aux amphibiens, notamment au regard des milieux détruits en rive gauche de la Figarella. Néanmoins, ces fosses d'une superficie totale d'environ 7 000 m² sont inférieures aux estimations incluses dans le projet de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées destiné à être présenté pour avis au CNPN (12 à 20 ha). De plus, aucun plan de gestion n'est proposé pour accompagner les surfaces compensatoires proposées.

La MRAe recommande de revoir la surface des fosses créées, et de vérifier que la nouvelle surface reste incluse dans le périmètre de la zone N du PLU actuellement en vigueur.

3.2. Fonctionnement hydrologique et risque d'inondation

La mise en compatibilité du PLU vise à permettre le projet aéroportuaire, qui aura des incidences sur le fonctionnement hydrologique local et le risque inondation. Dans l'avis sur le projet aéroportuaire, la MRAe recommandait notamment de compléter l'étude d'impact en justifiant que le débit retenu pour la crue centennale n'était pas sous-estimé.

Une analyse hydrologique complémentaire a été annexée à l'étude d'impact de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, afin de tenir compte de cette recommandation et d'échanges techniques tenus avec la DREAL et la DDT. Le débit retenu pour la crue centennale est confirmé et il est démontré que les différentes approches ayant conduit à retenir ce débit sont les plus fiables au regard des connaissances disponibles.

La MRAe prend note des démarches complémentaires menées pour fiabiliser les hypothèses relative au risque d'inondation.

Par ailleurs, afin de ne pas perturber le fonctionnement hydrologique de la rivière Figarella, la MRAe avait formulé des recommandations relatives aux périodes de chantier dans le lit du cours d'eau et de préciser les mesures qui seront prises pour limiter au maximum le risque de pollution.

La dernière version de l'étude d'impact intègre les précisions attendues pour répondre aux recommandations. La MRAe n'a pas d'autres observations sur ce thème.

3.3. Paysage

Comme pour le volet sur la biodiversité, la mise en compatibilité du PLU aura des effets indirects sur les paysages, à travers les effets du projet aéroportuaire. Pour rappel, celui-ci entraînera une modification de la topographie du site, avec une différence maximale de 4 m par endroits. L'arasement de la colline situé à l'ouest du seuil 18 et l'aménagement de l'extension aéroportuaire (bande aménagée et RESA) auront un impact irréversible sur le paysage existant

Le volet paysager a été complété dans l'étude d'impact par l'ajout de plusieurs photomontages, afin de répondre à la recommandation émise dans l'avis MRAe de 2023 sur le projet aéroportuaire. Au regard de ces compléments, la MRAe n'a plus d'observation à formuler..