



URBYCOM



AJACCIO
CITÀ D'AJACCIU

Modification du Plan Local
d'urbanisme de la ville d'Ajaccio
***Projet du prolongement routier
du boulevard urbain d'Ajaccio***

Auto-évaluation

AUTO-EVALUATION

La présente auto-évaluation est établie dans le cadre de la procédure de modification du PLU de la commune d'Ajaccio.

Cette procédure vise à adapter plusieurs dispositions réglementaires afin de permettre la réalisation du projet de prolongement du boulevard urbain d'Ajaccio entre le carrefour d'Alata et la RD11 au lieu-dit Loretto. Ce projet a pour objectif d'établir une connexion routière directe entre les différents secteurs de la ville afin de renforcer l'accessibilité des quartiers sud et ouest d'Ajaccio. Cette nouvelle infrastructure doit permettre d'améliorer les conditions de circulation en offrant un itinéraire alternatif aux axes actuellement saturés

Le projet lui-même fait déjà l'objet de d'études environnementales et de procédures spécifiques, notamment une déclaration d'utilité publique et un dossier d'autorisation environnementale unique.

Le projet étant déjà prévu au PLU approuvé en 2019, les modifications portent sur l'ajustement des pièces réglementaires afin de rendre cohérent le plan de zonage et le règlement écrit avec le projet défini. Ces évolutions portent sur :

- L'adaptation de l'emplacement réservé n°54 relatif au projet routier et la création d'un emplacement réservé n°54 bis destinés aux aménagements paysagers et mesures de compensation du projet ;
- La mise en cohérence du règlement écrit de la zone A (article 2) ;
- Le reclassement de la zone 2AUD du Loretto en zone A ;
- Et l'ajustement du périmètre des Espaces Stratégiques Agricoles (ESA).

La présente analyse n'a pas pour objet de réévaluer le projet routier lui-même, dont les incidences environnementales sont étudiées dans le cadre des procédures spécifiques précitées, mais d'examiner si les modifications apportées au document d'urbanisme sont susceptibles d'entraîner des incidences notables sur l'environnement au sens des dispositions du code de l'urbanisme.

Le tableau suivant présente une analyse synthétique des incidences potentielles de la modification du PLU :

Description du type d'incidences		Estimation de l'ampleur des incidences
Impact sur l'assainissement	Incidence faible et indirect	La modification n'a pas pour objet d'ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation ni augmenter les capacités d'accueil du territoire. Les évolutions envisagées ne concernent que la réalisation du prolongement du boulevard urbain.
Impact sur la ressource en eau potable		

		rétenion...) pour maîtriser les écoulements et préserver la qualité des milieux récepteurs. Par ailleurs, les ressources en eau souterraine destinées à l'alimentation en eau potable ont été prises en compte dans les études de projet. Les mesures prévues visent à prévenir tout risque de pollution accidentelle ou chronique susceptible d'affecter la qualité des eaux. Dans ces conditions, les modifications apportées au PLU ne sont pas susceptibles d'engendrer, en elles-mêmes, d'incidences notables sur l'assainissement ou sur la ressource en eau potable. Les incidences éventuelles relèvent du projet d'infrastructure qui font l'objet d'une procédure environnementale.
Impact sur le paysage	Incidence faible	Le secteur concerné par la modification est situé dans un environnement urbain et périurbain déjà marqué par la présence d'infrastructures routières, de secteurs résidentiels, d'espaces agricoles et de milieux naturels. Il ne se situe dans aucun périmètre de protection patrimoniale ou paysagère réglementaire (Site patrimonial remarquable (SPR), site classé ou inscrit, périmètre de protection de monument historique...). Les modifications apportées au PLU n'ont pas pour effet d'ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation ni de modifier des protections paysagères existantes. Toutefois, le projet de prolongement du boulevard urbain est susceptible d'entraîner une évolution perceptive du paysage local. Les études réalisées dans le cadre du projet identifient notamment le viaduc comme élément présentant une visibilité importante. Afin de limiter ces incidences, le projet prévoit des mesures d'insertion paysagères (végétalisation des talus, plantation de haies et d'essences locales, traitement paysager des abords...). Dans ces conditions, la modification du PLU est susceptible d'avoir des incidences indirectes sur le paysage par la réalisation de l'infrastructure qui sont connues et encadrées.
Impact sur l'imperméabilisation des sols	Incidence faible à modérée	La modification prévoit principalement l'adaptation de l'emplacement réservé n°54 (voirie du prolongement du boulevard urbain) et la création d'un emplacement réservé n°54 bis (aménagements paysagers et mesures de compensation associés au projet).

		L'emprise globale concernées passe ainsi d'environ 3,7 ha à 6,9 ha afin de tenir compte de l'ensemble des composantes nécessaires à l'insertion environnementales et paysagères du projet. Cependant les évolutions ne créent pas de nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation et n'augmentent pas les droits à construire sur le territoire. Elles permettent toutefois la réalisation d'une infrastructure routière qui entrainera localement une artificialisation et une imperméabilisation des sols, notamment au niveau de la plateforme routière, des ouvrages associés et de certains aménagements connexes. Les incidences liées à cette imperméabilisation ont été prises en compte dans le cadre des études du projet (noues d'infiltration, ouvrages hydrauliques, bassins de rétention...). Par ailleurs, la procédure prévoit le reclassement de la zone 2AUD du Loretto en zone agricole représentant environ 8,2 ha, ainsi qu'un ajustement du périmètre des ESA (réduction de 2,11 ha). Le reclassement de la zone 2AUD en zone A réduit les possibilités d'artificialisation future du secteur.
Impact sur les milieux naturels	Incidence modérée localisées	Les modifications apportées au PLU sont directement liées à la réalisation du projet de prolongement du boulevard urbain d'Ajaccio. Le secteur concerné n'est inclus dans aucun site Natura 2000, aucune ZNIEFF ni aucun autre périmètre réglementaire de protection de la biodiversité. Cependant le secteur concerné comprend plusieurs milieux naturels présentant un intérêt écologique (habitats forestiers, milieux ouverts et semi-ouverts, ruisseau de l'Arbitrone...) identifié dans le rapport de présentation du PLU comme une continuité écologique à restaurer. Le dossier du projet a mis en évidence les incidences sur ces milieux, notamment la consommation d'espaces naturels, la destruction d'une partie des habitats, la fragmentation de certaines continuités écologiques. Ces incidences ont été prises en compte dans la conception du projet à travers la démarche d'ERC (adaptation du calendrier des travaux aux périodes sensibles pour la faune, limitation des emprises du chantier, dispositifs de franchissement pour la faune...). Dans ce contexte, l'augmentation de la superficie des emplacements réservés ne correspond pas uniquement aux besoins de l'infrastructure routière mais intègre également les terrains nécessaires à la mise en œuvre

		des aménagements environnementaux associés au projet. La création de l'emplacement réservé n°54 bis permet ainsi d'identifier les emprises destinées aux dispositifs environnementaux, hydrauliques et paysagers nécessaires à l'insertion du projet et à la mise en œuvre des mesures prévues au titre de la séquence ERC.
Impact sur les milieux agricoles	Incidence faible	La modification entraîne : - Une réduction limitée de la superficie des ESA identifiés au PLU (1 623,92 ha à 1 621,81 ha) - Un classement en zonage agricole de la zone 2AUD du Loretto (8,2 ha) - Une adaptation ponctuelle de l'article 2 de la zone agricole du règlement écrit. Ces évolutions résultent de la définition précise des emprises du projet et de la recherche d'un tracé permettant de concilier les objectifs de mobilités, les contraintes techniques et les enjeux environnementaux et la préservation des espaces agricoles. Plusieurs variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage avant le choix du tracé retenu présentant le meilleur équilibre entre tous ces objectifs. Le reclassement d'environ 8,2 ha de l'ancienne zone 2AUD du Loretto en zone agricole A contribue au maintien de la vocation agricole du secteur. Enfin, l'adaptation de l'article 2 de la zone agricole vise uniquement à préciser les conditions dans lesquelles peuvent être admis les ouvrages, équipements et installations nécessaires à la réalisation d'infrastructures de voirie répondant à un objectif de service public ou d'intérêt général lorsqu'elles sont identifiées par un emplacement réservé. Cette évolution ne modifie pas la vocation générale de la zone A, tout en permettant ponctuellement des infrastructures routières. Ces évolutions ont une incidence faible à l'échelle communale, mais restent localement défavorables sur certaines espaces agricoles directement concernés par l'emprise du projet.
Prise en compte des risques	Incidence faible	Le périmètre du projet est concerné par plusieurs risques naturels et technologiques : - Risque d'inondation : le projet traverse le bassin versant du ruisseau de l'Arbitrone, classé à aléa moyen à fort dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI). Le franchissement de l'Arbitrone et les ouvrages de transparence hydraulique sont dimensionnés au regard des contraintes du PPRI. Le projet prévoit par ailleurs quatre bassins de rétention destinés à la

		gestion des eaux pluviales, dimensionnés selon les hypothèses hydrauliques retenues dans le dossier d'autorisation environnementale. - Risque d'incendie de forêt : la proximité de zones boisées et de maquis rend le tracé vulnérable aux feux de végétation, surtout en été. Le projet prend en compte ce risque en prévoyant le débroussaillage régulier des accotements, une largeur dégagée de part et d'autre de la chaussée, et un aménagement limitant la propagation du feu. - Risque de mouvement de terrain : bien que le secteur présente une topographie accidentée, les études géotechniques ont permis de concevoir des terrassements et des talus adaptés, afin d'assurer la stabilité des sols. La réalisation du projet inclura des contrôles pendant les travaux pour éviter les affaissements ou glissements. - Risque technologique lié à la rupture de canalisation : une canalisation d'hydrocarbures traverse la zone. En cas de rupture ou d'accident, une pollution pourrait atteindre les sols ou les eaux. Le réseau de collecte des eaux pluviales a été conçu pour canaliser ces éventuels polluants vers des bassins où ils seraient confinés, évitant leur dispersion dans l'environnement. Les évolutions proposées ne conduisent quant à elle pas à augmenter la capacité d'accueillir du secteur ni à exposer de nouvelles populations aux risques identifiés. La suppression de la zone 2AUD du Loretto contribue à éviter l'exposition durable de nouvelles constructions aux risques présents sur ce secteur.
Impact sur le réseau transports collectifs et les déplacements	Positif	La modification n'a pas pour effet de créer de nouveaux besoins de déplacements liés à l'ouverture de secteurs à l'urbanisation. Selon les études réalisées dans le cadre du projet, cette nouvelle liaison a pour objectif d'améliorer la continuité du réseau viaire entre les différents quartiers de la ville, de contribuer à la redistribution des flux de circulation et de limiter la saturation de certains axes urbains existants (Saint-Jean, Cours Napoléon...). Le projet intègre également des aménagements destinés aux modes de déplacement alternatifs à l'automobiles : bandes multifonctionnelles, voie verte et arrêts de transport collectif.

		À l'horizon de mise en service, les études de trafic concluent à une amélioration des conditions générales de déplacement et à une réduction de la charge de trafic sur certains axes urbains existants, tout en assurant une meilleure desserte des quartiers du Loreto, du Vittulo et du secteur d'Alata.
Impact sur les consommations en énergie	Faible	La réalisation et l'exploitation de l'infrastructure routière sont susceptibles d'entraîner des consommations d'énergie liées à la phase de travaux, à l'entretien ainsi qu'aux déplacements routiers générés. Toutefois, la modification ne crée pas de nouvelles zones destinées à l'urbanisation ou de nouveaux secteurs de développement générateurs de déplacements supplémentaires. Les études réalisées dans le cadre du projet mettent en évidence un objectif de réorganisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération, fondé sur le report d'une partie des flux aujourd'hui concernés sur certains axes urbains saturés vers un itinéraire plus direct. Dès lors, l'auto-évaluation du PLU ne permet pas de quantifier un bilan énergétique global de l'infrastructure. Ces effets sont appréciés dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet.
Impact sur les émissions de CO2	Indirect	La modification du PLU vise à adapter les dispositions réglementaires nécessaires à la réalisation d'une infrastructure routière dont le principe est déjà inscrit au document d'urbanisme approuvé en 2019. Elle n'a pas par elle-même d'incidence directe sur les émissions de gaz à effet de serre. La création d'une nouvelle infrastructure routière génère de émissions de gaz à effet de serre liées à sa construction, son entretien et au trafic routier qu'elle accueillera. Les études réalisées dans le cadre du projet identifient des émissions associées à l'exploitation de l'infrastructure, tout en soulignant que certaines d'entre elles pourraient réduites sur les axes délestés. En l'état des éléments disponibles, la modification du PLU ne permet pas d'établir un effet globalement positif ou négatif sur les émissions de gaz à effet de serre. Cette question relève principalement de l'évaluation environnementale du projet d'infrastructure lui-même.

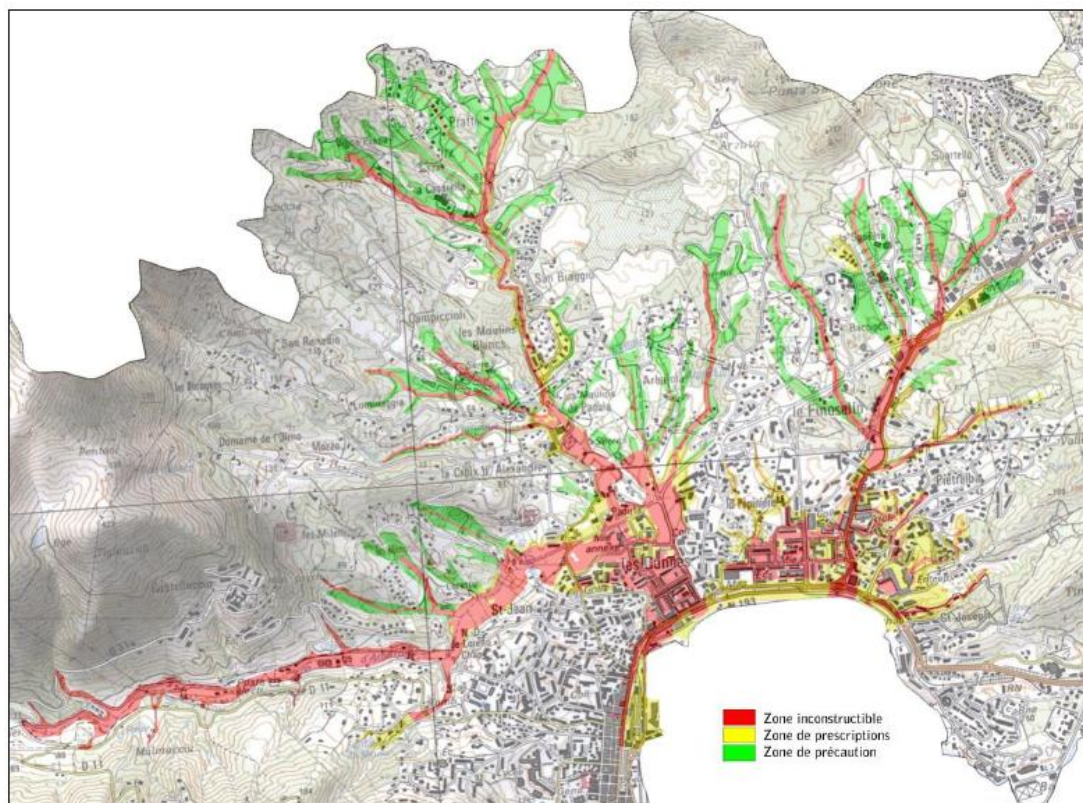
L'analyse des modifications apportées au PLU met en évidence des incidences environnementales limitées, principalement liées à la réalisation du projet d'infrastructure qu'elles accompagnent. Ces incidences concernent notamment les milieux naturels et agricoles, l'usage des sols, le paysage, les eaux

et, de manière indirecte, les nuisances et émissions associées à la future infrastructure. Ces principaux effets sont directement liés au projet d'infrastructure lui-même et font l'objet de mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi définies dans les dossiers réglementaires afférents.

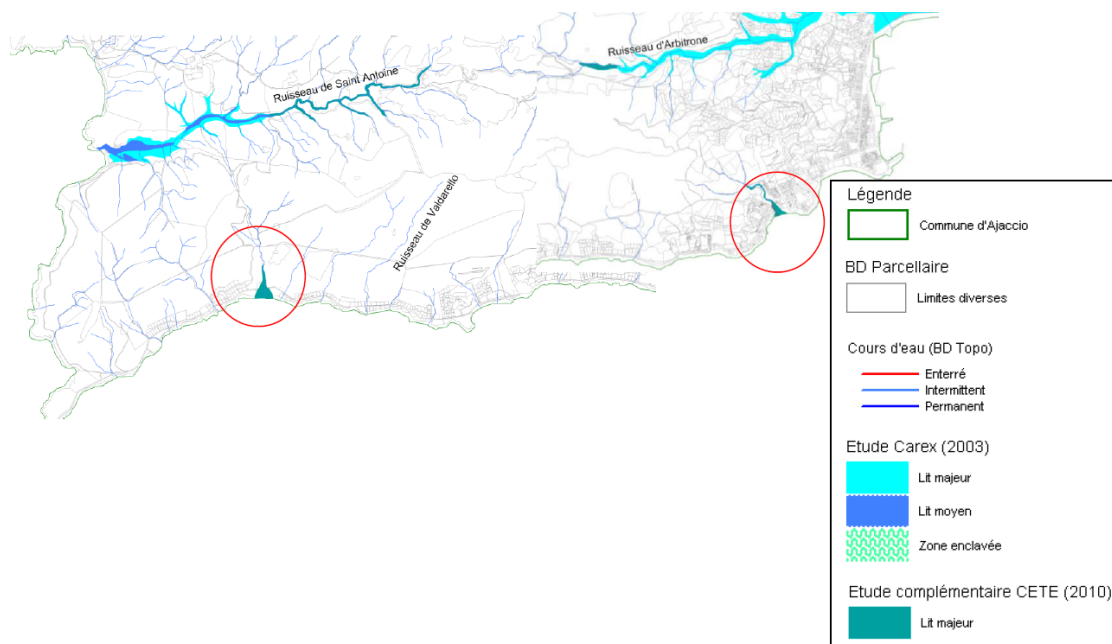
Au regard de la nature, de l'ampleur et de la localisation des évolutions apportées au document d'urbanisme, de l'absence de nouvelle ouverture à l'urbanisation, des mesures d'encadrement prévues et des évolutions favorables parallèlement apportées au zonage, cette modification du PLU n'apparaît pas susceptible d'entraîner, en elle-même, des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article R. 104-12 du code de l'urbanisme. Conformément à l'article R.104-33 du même code, cette appréciation est soumise à l'autorité environnementale afin qu'elle rende un **avis conforme sur l'absence de nécessité de réaliser une évaluation environnementale.**

CARTOGRAPHIES RISQUES NATURELS :

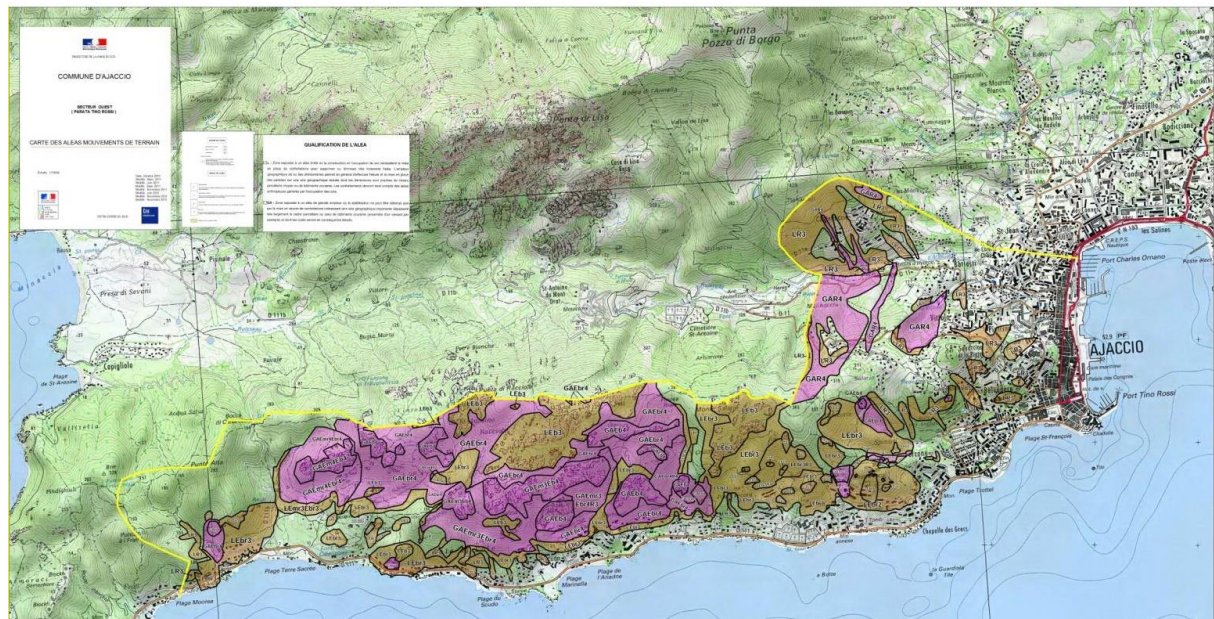
1. Zonage réglementaire du PPRI San Remedio sur Ajaccio (approuvé en 2011)



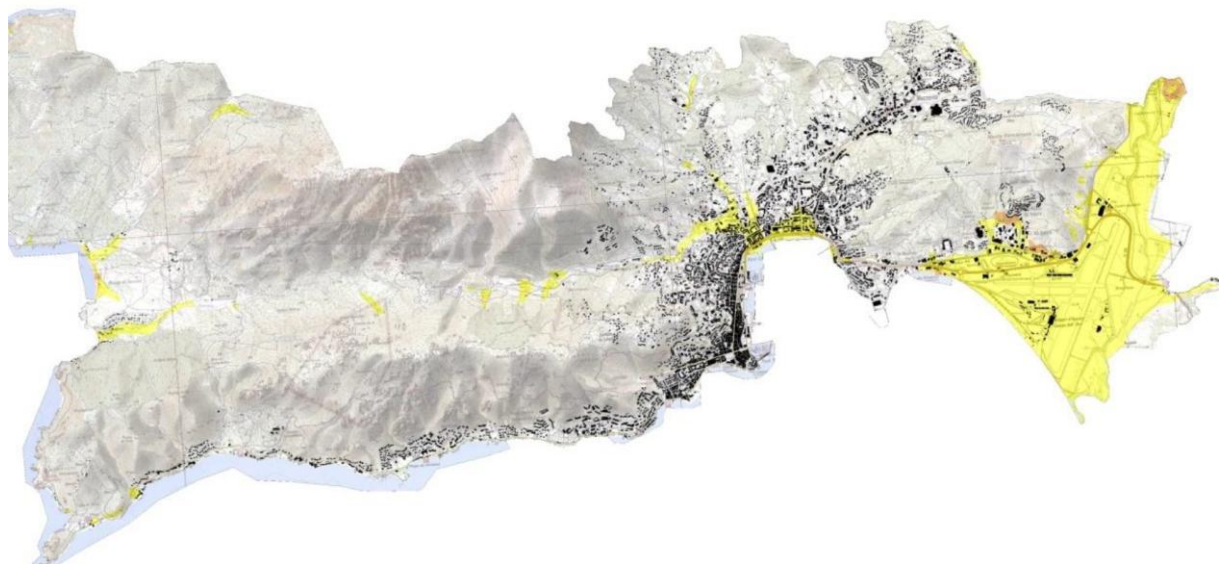
2. Atlas des Zones Inondables (réalisé en 2003)



3. Aléas mouvements de terrain



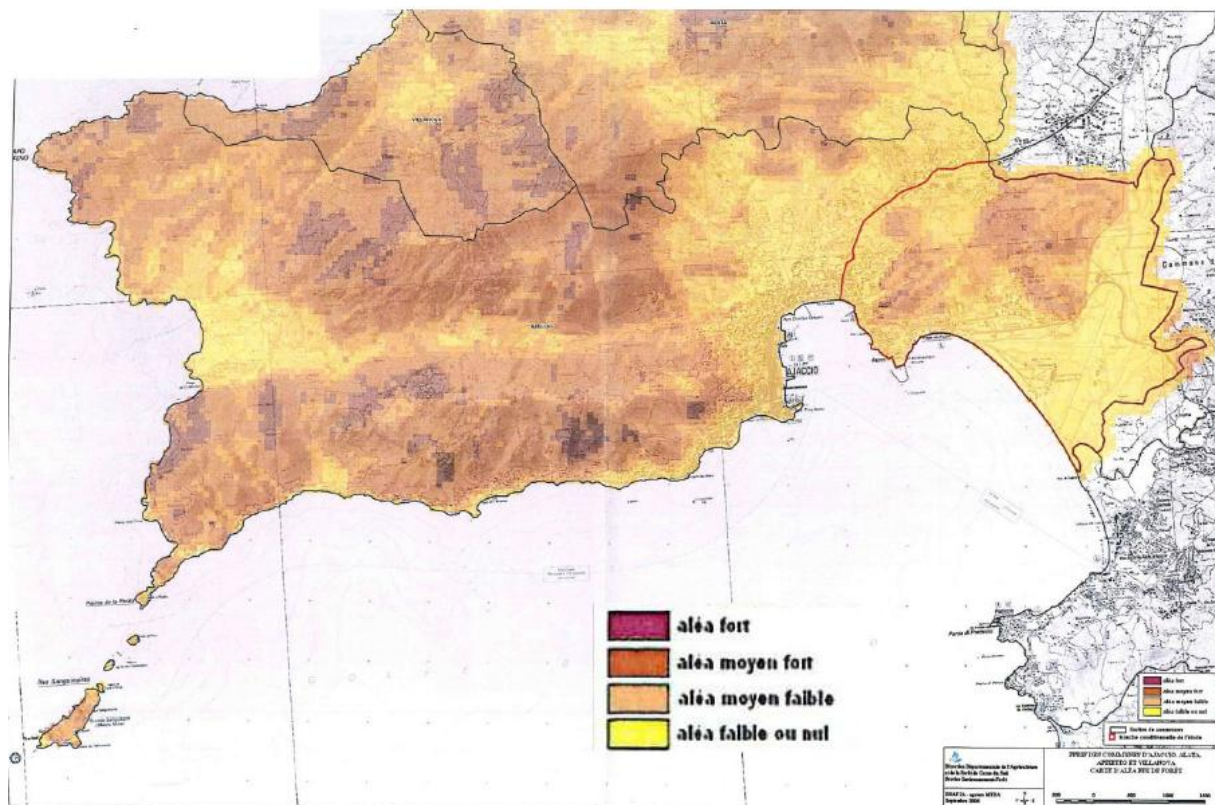
4. Aléas retrait gonflement des argiles



Aléa retrait et gonflement des argiles

- Aléa faible
- Aléa moyen

5. Aléas feux de forêt



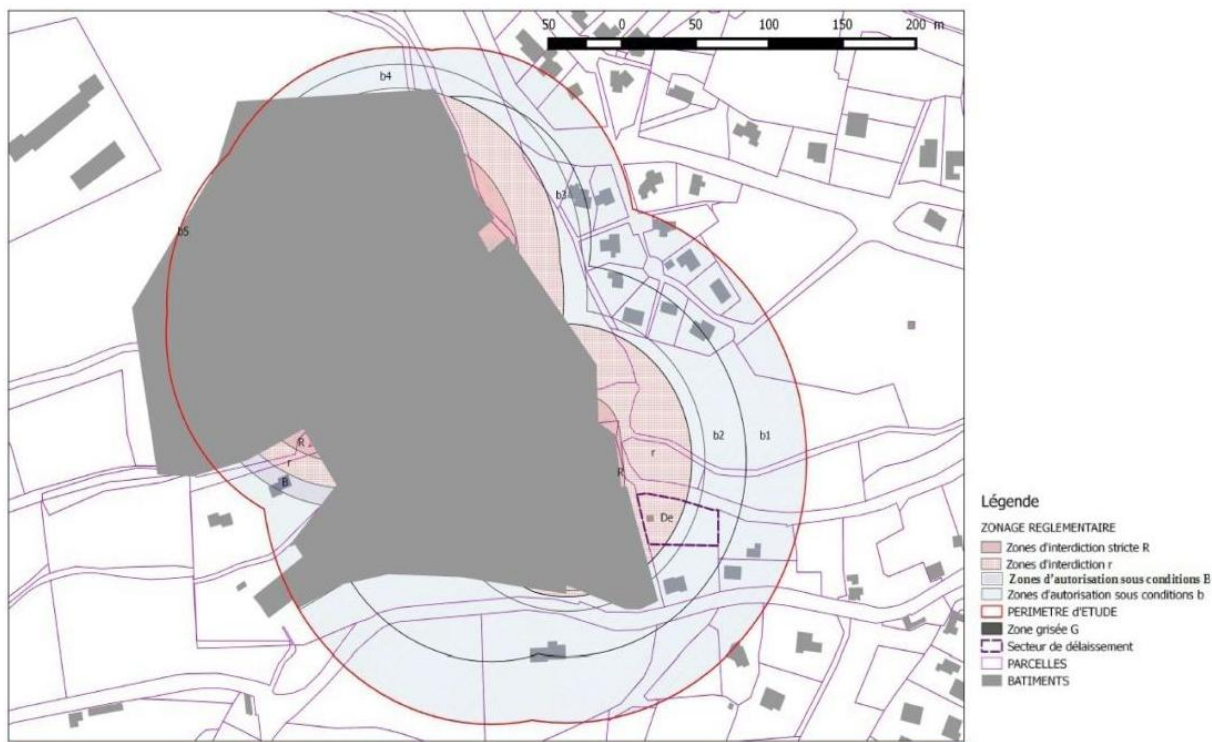
CARTOGRAPHIES RISQUES TECHNOLOGIQUES

1. Localisation des ICPE sur la commune



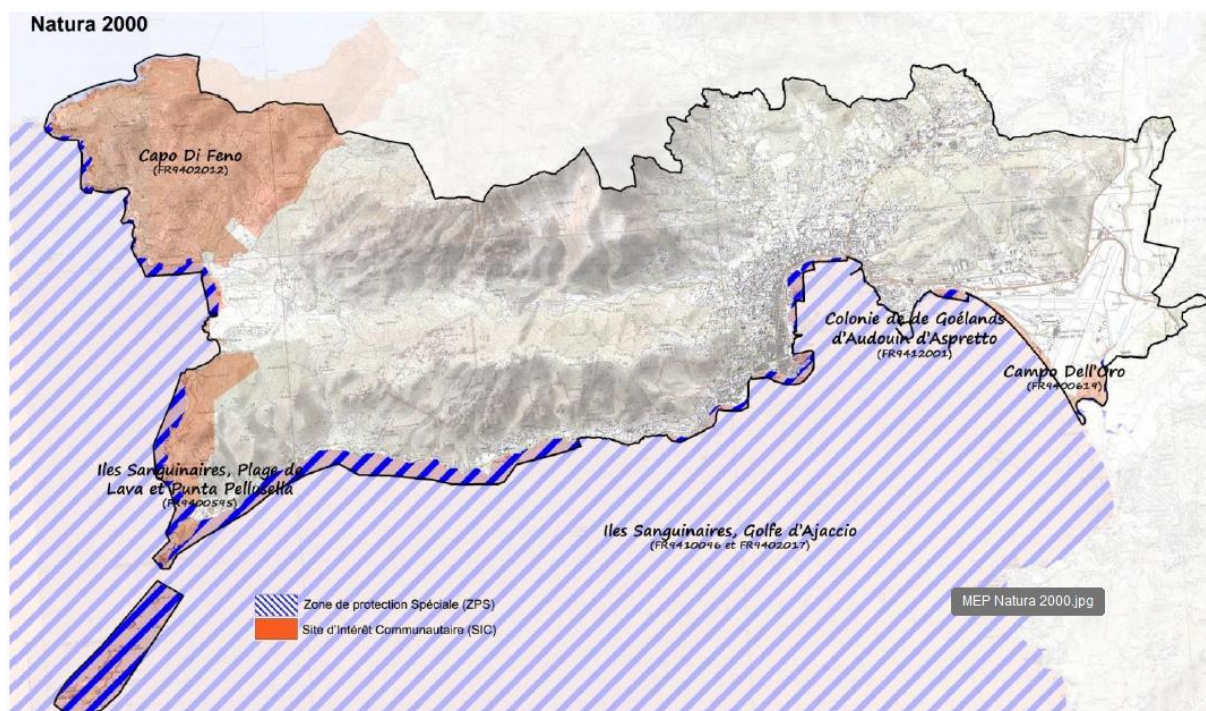
2. Station GDF

Périmètre en vigueur de prise en compte du risque du site GDF Loretto issu du Porter à Connaissance (2003)

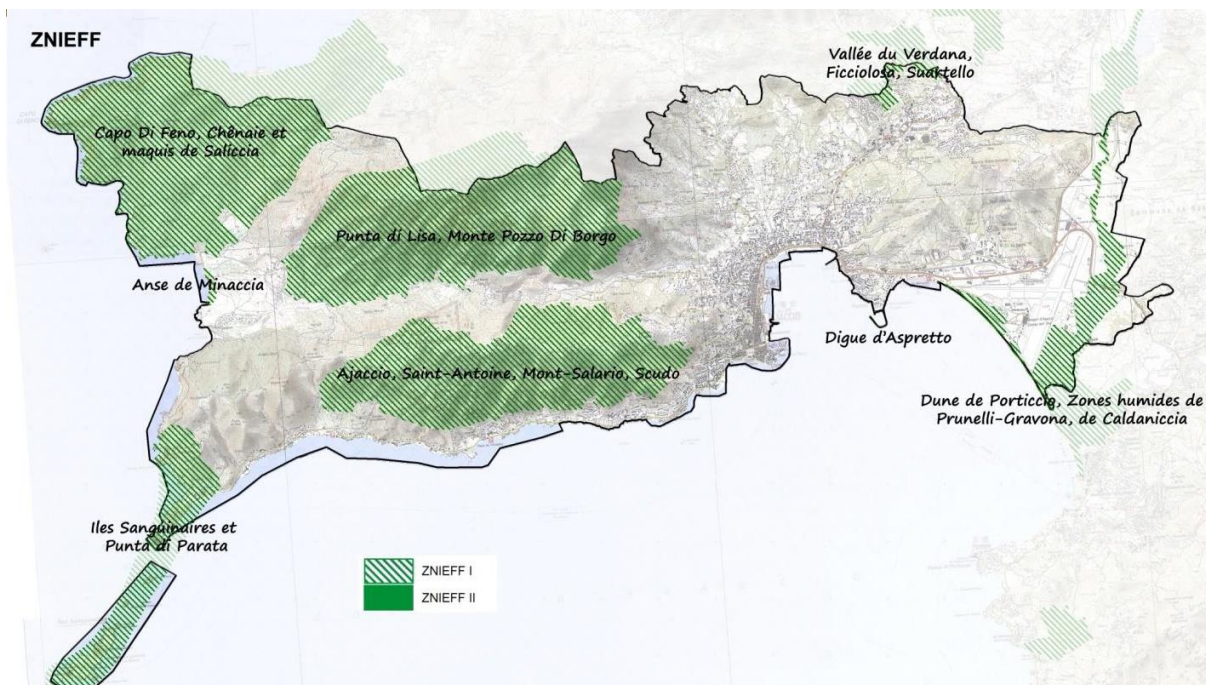


CARTOGRAPHIES ENVIRONNEMENT

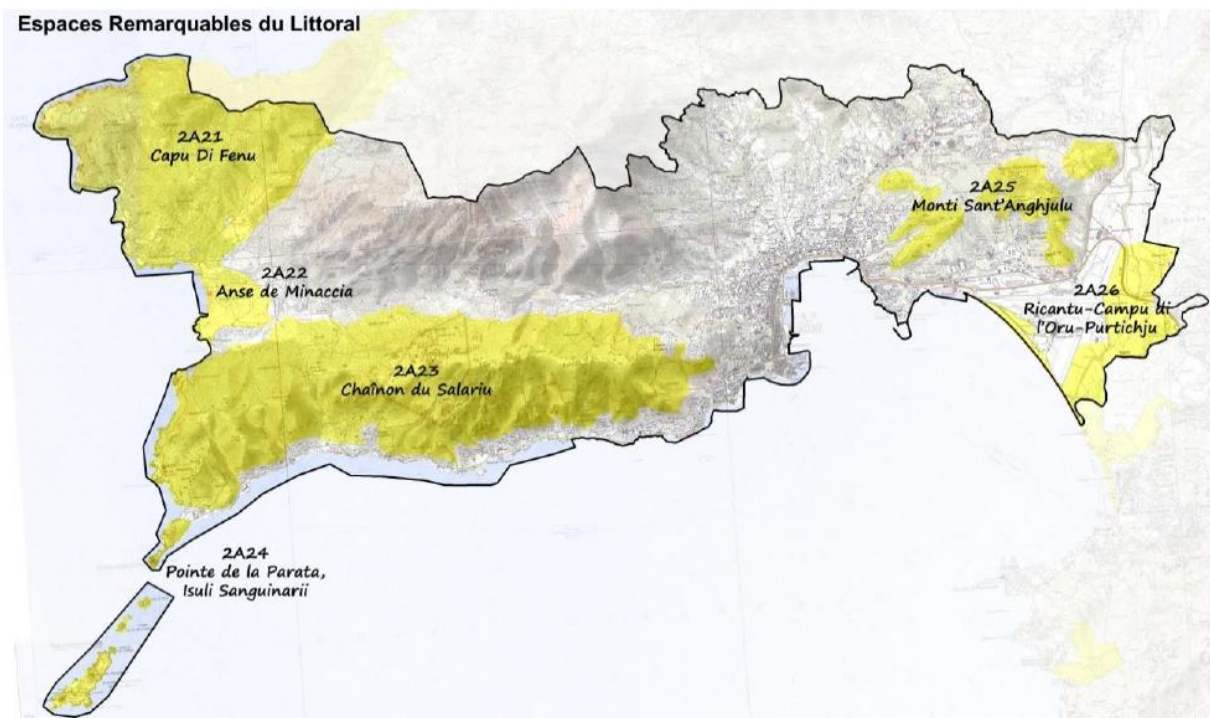
1. Zones Natura 2000



2. Zones naturelles d'inventaire



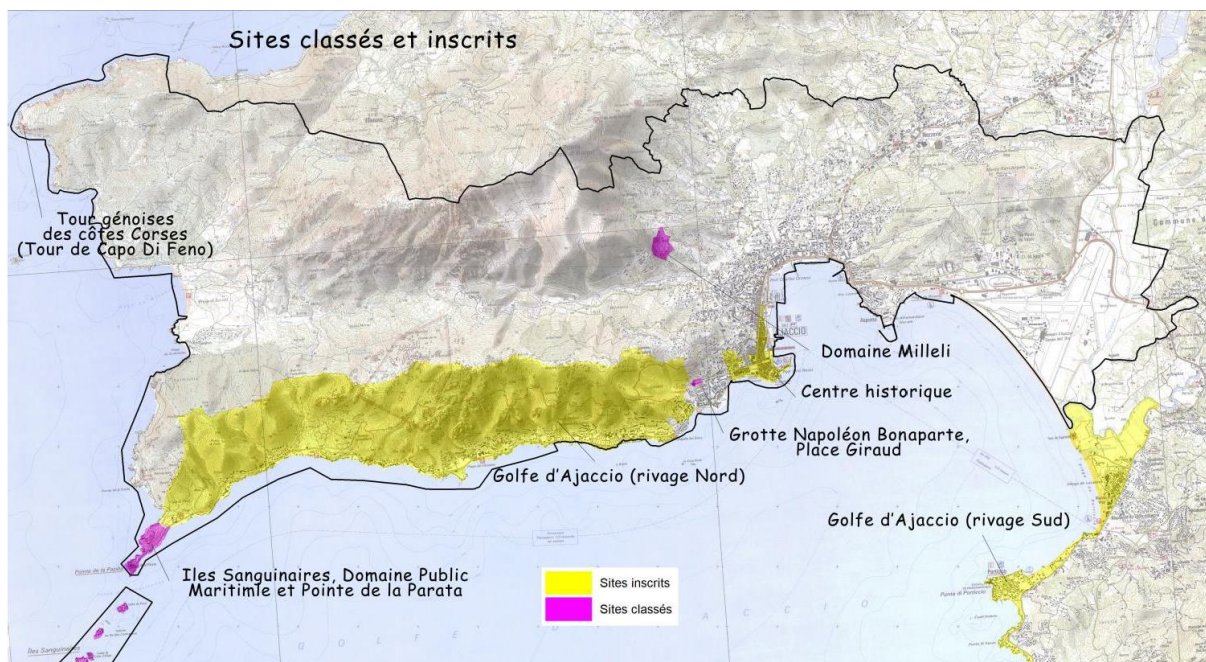
3. Espaces naturels remarquables caractéristiques du littoral



4. Espaces acquis par le Conservatoire du littoral



5.



6. Zones humides potentielles et zones humides potentielles prioritaires (extrait du SAGE)

