Mission régionale d'autorité environnementale
Corse

Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Corse sur la révision du plan de déplacement urbain de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (Corse-du-sud)

n°MRAe 2018-6

Préambule

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Corse a été saisie par la commune d'Ajaccio, pour l'avis de la MRAe Corse, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 6 août 2018..

Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

***Vu** la délibération n°D16-01 de la MRAe, en date du 18 juillet 2016, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;*

***Vu** la consultation de l'Agence régionale de santé dont la réponse du 09 octobre 2018 a été prise en compte ;*

***Vu** la consultation des membres de la mission d'autorité environnementale de Corse faite par sa présidente le 31 octobre 2018 ;*

La MRAe rend l'avis qui suit.

******

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.
Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou document, il porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.
Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document.

Synthèse de l'avis

La Communauté d'Agglomérations du Pays Ajaccien (CAPA) est un territoire composé de 10 communes, au sein desquelles Ajaccio apparaît comme le pôle central qui, selon le dossier du PLU, concentre 50 % des flux domicile-travail de son bassin de vie. L'urbanisation soutenue observée en périphérie, en réponse à la croissance démographique du territoire de +1,4 %/an(entre 2009 et 2014) et économique (croissance annuelle de l'emploi de 1,24 %), rend d'autant plus prégnant l'enjeu relatif aux déplacements. En effet, ces derniers impactent la qualité de vie et sont en partie responsables de la dégradation de la qualité de l'air sur l'aire urbaine d'Ajaccio, justifiant l'élaboration en cours d'un Plan de Prévention de l'Atmosphère.

Consciente de ces enjeux, la CAPA a fait le choix d'élaborer, sans obligation réglementaire, un premier Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en 2006, et qui fait l'objet de la présente révision.

Le PDU de la CAPA est tourné vers une majorité d'actions volontaristes en faveur du développement des modes actifs, de pôles d'échanges multimodaux et des transports en commun. Les actions prévues s'inscrivent ainsi dans le cadre des documents de programmation régionaux (SRCAE et PPE notamment) et vont dans le sens de l'atteinte des objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre. La MRAe relève cependant un manque de lisibilité de l'inscription du PDU dans un territoire plus vaste ne permettant de mettre en exergue la connexion avec des actions pourtant vertueuses existantes, telles que la navette maritime, ou projetées.

Toutefois, le projet de PDU accorde une place importante à la réalisation d' infrastructures routières, aménagements susceptibles de générer des impacts significatifs en termes de pollution, de consommation d'espace, de fragmentation des milieux et de dégradation du paysage.

L'évaluation environnementale stratégique mériterait d'être davantage étayée quant à la justification des choix opérés. L'EES traite formellement de toutes les thématiques environnementales attendues mais certains manques dans les données et l'analyse permettent difficilement à la MRAe de se prononcer sur le fond. Il s'agit notamment de l'absence :

- d'analyse du bilan du précédent PDU ce qui rend difficile la pertinence et l'évaluation des actions projetées,
- de présentation des scénarios alternatifs et de la bonne mise en œuvre de la séquence « Évite -réduire-compenser »,
- de modèle de trafic permettant d'évaluer les objectifs de reports modaux fixés dans le PDU,
- de quantification précise des déplacements des personnes et des marchandises dans l'état des lieux et dans le projet.

Des erreurs ou des manques ajoutent à la difficulté de lecture du dossier.

Les recommandations principales de la MRAe concernant l'EES sont les suivantes :

- améliorer la forme du document au service d'une meilleure lisibilité de l'état actuel de l'environnement, de la justification des choix opérés et des impacts attendus du plan.

- compléter les analyses par des données quantitatives,
- développer l'analyse des scénarios alternatifs, leurs impacts environnementaux et la justification de choix du plan retenu au regard de ses impacts environnementaux.

De manière générale, les ambitions du PDU se traduisent par des actions volontaristes en matière de développement des modes actifs et des modes collectifs. Néanmoins, le contenu du dossier ne permet pas d'apprécier la capacité des actions thématiques à atteindre les objectifs fixés par le PDU, et de fait à répondre aux enjeux environnementaux à un niveau satisfaisant.

La MRAe fait par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

Le présent avis de la MRAe porte sur l'évaluation environnementale du plan de déplacements urbains (PDU) élaboré par la Communauté d'Agglomérations du Pays Ajaccien (CAPA). Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par le plan.

1 Contexte, présentation du territoire, du projet de PDU et des enjeux environnementaux

1.1 Présentation du projet de PDU et de son contexte

La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA) est composée de 10 communes accueillant 83 760 habitants au 1er janvier 2014, mais son bassin de vie va au-delà et comprend 52 communes. Avec 82 % de la population de la CAPA (en 2014), 90 % des emplois et la majeure partie des établissements scolaires, Ajaccio capte, selon le dossier du PDU, 50 % des flux domicile-travail de son bassin de vie. La CAPA étant un territoire à fort potentiel de croissance démographique (+1,4 %/an entre 2009 et 2014) et économique (croissance annuelle de l'emploi de 1,24 %), le développement de l'urbanisation en périphérie implique une prégnance de l'enjeu relatif aux déplacements. Un secteur particulièrement à enjeu est identifié sur l'axe Mezzana – Ajaccio (RT20-RT22) compte tenu du rythme de construction soutenu constaté.

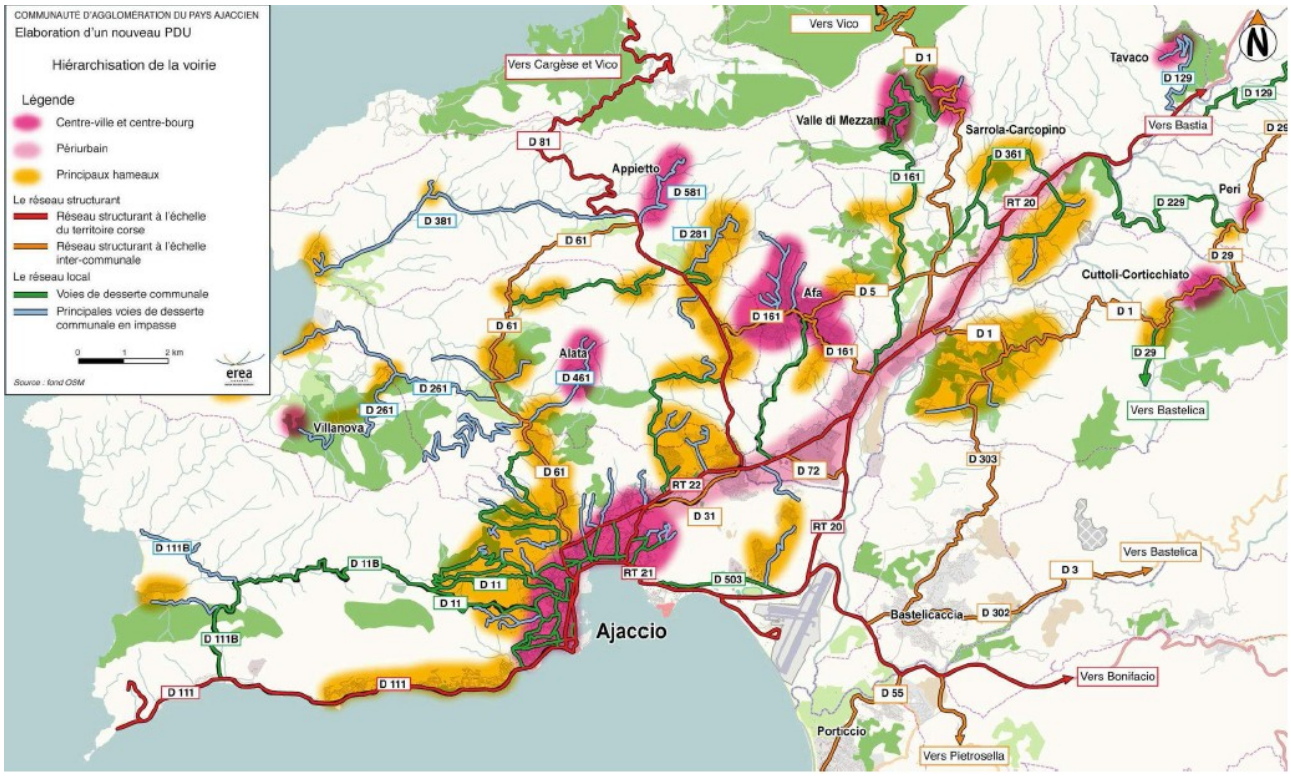

Figure 1 : Zones urbaines (centres-ville/ centres bourg, périurbain, principaux hameaux) et infrastructures routières (source PDU de la CAPA)

La commune d'Ajaccio constitue également une porte d'entrée portuaire et aéroportuaire pour les imports-exports de marchandises (trois autres ports de commerce sont situés en Corse-du-Sud à Propriano, Bonifacio et Porto-Vecchio, auxquels s'ajoutent l'aéroport de Figari) ainsi que pour un tourisme allant toujours croissant et accentuant les difficultés de déplacement en période estivale.

Sur la base d'une enquête « déplacement ville moyenne » réalisée à l'hiver 2016-2017 à l'échelle de la Corse, le PDU analyse la répartition suivante des moyens de transport utilisés sur le territoire de la CAPA :

- 62,3 % pour la voiture particulière,
- 5,5 % pour les deux-roues motorisés,
- 2,4 % pour les transports collectifs,
- 28,9 % pour la marche,
- 0,4 % pour le vélo.

L'enjeu qui ressort de cette analyse est donc de réduire l'usage de la voiture au profit des transports en commun et des modes actifs. Il est également mis en avant l'importance d'une plus grande maîtrise de l'étalement urbain et le nécessaire désenclavement du pays ajaccien.

Concernant les transports en commun, une unique voie ferrée dessert l'axe Ajaccio-Mezzana. Cette ligne périurbaine ajaccienne explose, passant de 51 000 voyageurs environ en 2013 à plus de 167 000 en 2014. Les fréquences apparaissent cependant insuffisantes pour assurer un fonctionnement urbain en raison de la voie unique et le matériel roulant inadapté.

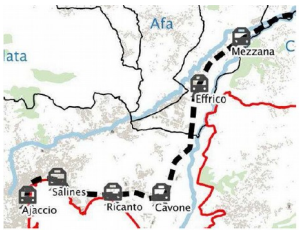

Figure 2 : Les 6 haltes et gares sur la CAPA (source PDU)

Le transport collectif routier interurbain présente des lignes régulières à vocation principalement scolaire et touristique. L'offre est qualifiée d'inadaptée aux usages pendulaires en raison des temps de trajet, horaires et fréquences des bus, ainsi que du manque de connexion avec les autres réseaux. Le transport collectif urbain, très fortement polarisé autour d'Ajaccio avec notamment 5 lignes majeures, souffre quant à lui de problèmes de régularité et d'efficacité. Les freins identifiés sont l'absence de voies de circulation dédiées et un coût d'exploitation élevé.

Enfin, une nouvelle offre de desserte par voie maritime a été mise en place. La navette entre Porticcio et Ajaccio a rencontré un vif succès avec 126 601 voyages en 2017.

Le PDU, document de planification et de programmation pour les déplacements urbains, doit donc définir les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement à l'échelle de la CAPA.

Le présent PDU dont le plan d'action portera jusqu'en 2027, entend poursuivre et amplifier l'action du plan précédent[1] validé en 2006[2] et qui était essentiellement centré sur la ville d'Ajaccio. L'évaluation précise que les actions portées par le PDU de 2006 sont en partie réalisées ou en cours de réalisation. Aucun bilan n'est toutefois présenté dans les documents[3].

La MRAe recommande de présenter l'évaluation du précédent plan afin d'apprécier l'impact des mesures réalisées et en tirer les leçons nécessaires pour le futur plan.

La présente révision du PDU s'est appuyée sur une démarche participative large associant, à différentes échelles, les citoyens, les partenaires institutionnels et non institutionnels ainsi que les différents acteurs du territoire et les associations.

[1]L'article L1214-3 du code des transports prévoit que l'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la CAPA accueillant 83 760 habitants au 1er janvier 2014.

[2]PDU approuvé 13 juillet 2006.

[3]article L.1214-8 du code des transports pour les plans de déplacements urbains.

La stratégie du PDU s'articule autour de trois grands enjeux définis par la CAPA :

- 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),
- améliorer la santé publique.

Ces trois grands enjeux sont traduits en 12 axes déclinés dans un plan d'action en 8 objectifs devant être atteints au travers de 28 actions, comportant 17 projets d'infrastructures.

1.2 Principaux enjeux environnementaux du PDU identifiés par l'autorité environnementale

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux du PDU de la CAPA sont :

- la préservation et l'amélioration de la qualité de l'air, en lien avec la santé ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la maîtrise de la consommation d'énergie ;
- la réduction des nuisances sonores ;
- la maîtrise de la consommation d'espace au regard des effets directs du plan, et de ses possibles effets induits sur l'urbanisation.

2 Analyse du caractère complet et de la qualité des informations contenues dans le dossier

Les documents analysés sont le plan de déplacement urbain et son évaluation environnementale stratégique (EES). Cette dernière a fait l'objet d'une note de cadrage de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement en septembre 2015. L'étude particulière traitant de l'accessibilité prévue à l'article R.1214-1 du code des transports a été intégrée au dossier. En revanche, l'étude relative aux modalités de financement du PDU et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient prévue par le même article n'a pas été jointe au dossier.

L'évaluation environnementale stratégique (EES) traite formellement de toutes les thématiques environnementales attendues. Toutefois, certains manques dans les données et l'analyse nuisent à la qualité du dossier et permettent difficilement à l'Autorité environnementale de se prononcer sur le fond. Il s'agit notamment :

- de l'absence d'analyse du bilan du précédent plan,
- de l'absence de présentation des scénarios alternatifs allant au-delà de leur intitulé,
- de l'absence de modèle de trafic permettant d'évaluer les objectifs de reports modaux fixés dans le PDU,
- du manque d'éléments de justification du plan retenu sur des bases quantitatives et non uniquement qualitatives.

Des défauts formels ajoutent à la difficulté et complexifient la lecture. Outre les erreurs ou absences d'explications sur certaines données clés (calcul des émissions de gaz à effet de serre – GES – par exemple), les informations sont disséminées entre les différentes parties (exemple de l'impact du plan sur les paramètres environnementaux avec un zoom sur les émissions GES réalisé ultérieurement dans une partie indépendante) et les analyses disséquées entre les 3 Tomes, chacun numéroté de façon

indépendante (exemple de l'impact du plan sur toutes les actions dans le Tome I et focus sur les projets d'infrastructures dans le Tome III).

La MRAe recommande de compléter le dossier et d'améliorer sensiblement la forme du texte dans sa structure et sa cohérence.

Le résumé non technique reprend de manière synthétique les informations. Il est d'accès simple et compréhensible. Il souffre toutefois des manques relevés dans l'évaluation.

2.1 L'articulation du plan de déplacement urbain avec les autres plans et programmes

L'articulation du plan avec les autres plans et programmes est traitée dans la partie dédiée à la présentation du PDU (Tome I p 15).

Le PDU doit être compatible avec :

- le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) entré en vigueur en 2015, dont les dispositions relatives au transport ne sont pas précisées dans le dossier,
- le schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) approuvé en 2013, dont les objectifs chiffrés de réduction des consommations et émissions sont rappelés,

Par ailleurs, le PDU doit être cohérent avec le plan climat énergie territorial (PCET) en cours de révision vers un plan climat air énergie territorial (PCAET).

La simple mention des documents d'orientation et de planification et de leurs grands objectifs n'apparaît pas suffisante. La démonstration de l'articulation du PDU avec ces derniers devrait être plus explicite en proposant une approche démontrant l'inscription concrète du PDU dans leurs objectifs. Par exemple, au-delà de l'affichage des objectifs quantitatifs fixés par le SRCAE, une analyse du niveau de contribution du PDU à leur atteinte devrait être réalisée.

On soulignera également l'existence de la stratégie nationale bas-carbone dont les objectifs ont vocation à être repris dans les PDU. Celle-ci, mentionnée dans le dossier, fixe notamment pour les transports un objectif de réduction de 30 % des gaz à effet de serre par rapport à 2005, au niveau européen.

La MRAe recommande de procéder à une analyse plus approfondie de l'articulation du plan de déplacement urbain avec les autres plans et programmes avec lesquels il doit s'articuler pour d'une part, vérifier la cohérence et la compatibilité de son plan d'action avec ces documents et préciser d'autre part sa contribution à l'atteinte de leurs objectifs.

2.2 L'état initial de l'environnement et l'identification des enjeux

L'état initial de l'environnement est présenté dans une partie dédiée indépendante (Tome II pages 2 à 154).

L'EES traite toutes les thématiques relevant de l'évaluation environnementale sans toutefois distinguer les thématiques à enjeu fort (la qualité de l'air, les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre (GES), le bruit) de celles à enjeu moyen (la consommation d'espace et la biodiversité, les paysages et le cadre de vie) ou

complémentaires (l'eau et les risques) liées à la mise en œuvre du PDU.

Si l'EES doit aborder toutes les thématiques, leur niveau de traitement se doit d'être proportionné au niveau d'enjeu. L'analyse proposée ci-après est donc réalisée conformément à la hiérarchisation des enjeux relevés en fin d'état initial de l'EES.

2.2.1 Qualité de l'air, consommations d'énergies et émissions de gaz à effet de serre

Les pollutions atmosphériques et la consommation d'énergie (Tome II pages 70 à 91) sont directement en lien avec les objectifs du PDU. À ce titre, une évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dans le cadre des plans de déplacements urbains[4] a été rendue obligatoire par décret du 7 juin 2016. Cette obligation ne s'applique toutefois qu'au PDU dont l'élaboration ou la révision a été engagée à compter du 1er janvier 2017[5].

La synthèse présentée dans l'EES des valeurs de concentration des différents polluants atmosphériques sur le territoire de la CAPA en 2015 montre que seules les particules fines (PM10) ont observé des dépassements des valeurs limites. La qualité de l'air globale, moyenne à médiocre pour 36 % de l'année 2017, est donc imputée aux particules fines.

Les objectifs chiffrés de réduction des consommations énergétiques finales et d'émission de polluant portés par le SRCAE Corse sont rappelés sans que l'articulation ni la contribution chiffrée du PDU à l'atteinte de ces objectifs ne soit analysée.

Bien que les valeurs réglementaires pour l'ensemble des polluants soient globalement respectées, l'étude Qualitair de 2013 a mis en évidence de nombreuses zones de dépassement de la valeur limite annuelle en NO2. La cartographie a révélé que les zones les plus touchées par la pollution sont le centre-ville ancien et les linéaires routiers à forte fréquentation. Ce constat a justifié la mise en place d'un Plan de Protection de l'Atmosphère sur la région actuellement en cours d'élaboration.

L'évaluation aborde les consommations d'énergie liées aux transports sur la base d'une présentation des données générales du SRCAE. Le bilan en énergie finale (2008) montre une prépondérance des consommations liées aux transports, devant les consommations électriques, le chauffage et les énergies renouvelables thermiques. L'évaluation ne propose toutefois aucune analyse critique des données. La programmation pluriannuelle de l'énergie, déclinaison opérationnelle du SRCAE, n'est par ailleurs pas évoquée. Cette dernière prévoit pourtant trois orientations dans le secteur des transports pour l'atteinte des objectifs de sécurisation énergétique de l'île qui mériteraient d'être mises en corrélation avec le plan d'action prévu par le PDU, à savoir[6] :

[4]L'article R. 1214-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés : « Il comporte une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre. Cette évaluation porte sur les émissions estimées au titre de l'année de réalisation de l'étude et sur les émissions estimées pour l'année médiane de chacune des deux périodes consécutives de cinq ans les plus lointaines pour lesquelles un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé « budget carbone » a été adopté conformément à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement.
Les émissions sont évaluées selon les méthodes prévues pour la réalisation des plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à l'article L. 229-26 du code de l'environnement.
La liste des GES concernés est établie dans les conditions prévues à l'article R. 229-45 du code de l'environnement. Un arrêté des ministres chargés de l'environnement et des transports fixe la liste des polluants atmosphériques concernés. »

[5]Le présent PDU fait l'objet d'une révision par délibération du 2 octobre 2013.

[6]*O14.* ***Renforcer le réseau de transports en commun et l'offre ferroviaire*** *: Encourager le recours à des modes alternatifs à la voiture individuelle, à travers les plans de déplacements ou encore les campagnes de communication, de sensibilisation et de formation à l'éco-conduite. Renforcer les transports en commun, les outils de planification de trafic, d'information ou encore de gestion « intelligente » de la circulation. Développer l'offre ferroviaire Bastia-Casamozza et Ajaccio-Mezzana.*

O14. Renforcer le réseau de transports en commun et l'offre ferroviaire :.
O15. Favoriser un aménagement de l'espace public propice à la pratique des modes actifs
O16. Diminuer les consommations unitaires des véhicules

Les données présentées relatives aux émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) montrent que les transports routiers prennent une part relativement modeste dans les émissions (4,5 % toutes sources confondus) ce qui est paradoxal si l'on se réfère à la part prépondérante qu'ils représentent en terme de consommation d'énergie
Les mesures relatives aux transports proposées dans le PDU, rejoignent celles de la PPE Corse en donnant la priorité au soutien des modes de déplacements alternatifs (vélo, transports collectifs). Il est également préconisé, pour les collectivités, un développement de l'éco-conduite en sensibilisant et formant à une conduite plus économe en énergie. La mise en place de Plans de Déplacements Urbains, tel qu'initié volontairement par la CAPA, est également recommandé pour les intercommunalités.

Enfin, un zoom est réalisé sur les émissions GES de 2010 liées spécifiquement aux transports routiers sur le territoire de la CAPA, permettant de confirmer la part prépondérante (50 %) de la voiture particulière dans les consommations d'énergie et les émissions de GES de ce secteur.

La diminution de la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs, et surtout des modes doux, et la réduction des émissions liées aux transports collectifs eux-mêmes apparaissent ainsi comme les moyens d'action du PDU pour répondre aux enjeux de diminution des consommations d'énergie et d'émissions de polluants atmosphériques sur la thématique du transport.

2.2.2 Bruits

Le positionnement de la thématique bruit (Tome II pages 92 à 106) par rapport au PDU réside dans la réduction de la circulation liée au nombre de véhicules en service. L'EES rappelle que le trafic routier est à l'origine d'une part très importante des émissions sonores en milieu urbain et périurbain. Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre définit ainsi 5 catégories de routes selon leur niveau d'émission. Les routes territoriales 20 et 22, identifiées comme constituant l'axe Mezzana – Ajaccio particulièrement à enjeu, présentent des portions classées en niveau 3 et 4. Ces deux routes font également état de dépassements des seuils réglementaires de bruit. Il s'agit de la principale problématique en lien avec le PDU relevée par l'EES. L'évaluation indique plusieurs leviers d'actions du plan sur cette thématique au sein desquels on retrouve la réduction de l'usage de la voiture et l'amélioration de la connaissance des points noirs routiers.

2.2.3 Consommation d'espace, milieux naturels et biodiversité

L'approche relative à la consommation d'espaces se retrouve dans l'analyse des milieux naturels et de la biodiversité (Tome II pages 27 à 44). L'EES rappelle que le PDU doit éviter autant que de possible le développement des modalités de transport sur des

*O15. **Favoriser un aménagement de l'espace public propice à la pratique des modes actifs** : Prendre en compte des modes actifs à travers une meilleure répartition de l'espace public entre la voiture et les autres modes (zones 30 et de rencontre, trottoirs plus larges et continus, infrastructures cyclables) et des aides à l'achat aux particuliers pour favoriser leur pratique.*
*O16. **Diminuer les consommations unitaires des véhicules** : Diminuer les consommations unitaires des véhicules grâce aux bonus nationaux pour l'acquisition de véhicules propres ou encore une augmentation du taux de remplissage des véhicules en encourageant notamment le covoiturage.*

milieux naturels remarquables et ainsi proposer des orientations et des règles de bonnes prises en compte de ces aspects. L'occupation du sol en 2012 sur la CAPA montre une répartition en faveur des espaces naturels (63 %), puis des espaces agricoles (27 %) et enfin de l'urbanisation (10 %). L'EES rappelle les effets constatés des infrastructures de transport sur le fonctionnement écologique de la faune et la flore. Avec l'urbanisation diffuse qui les accompagne, les infrastructures routières sont ainsi la cause majeure de fragmentation des habitats, phénomène qui affecte leur fonctionnalité et la capacité des peuplements inféodés à assurer leur survie.

Figure 3 : Le rapport entre les zones centrales non perturbées (en blanc) et les zones marginales perturbées (en gris) diminue rapidement avec le nombre d'infrastructures (source : Mader 1983)

Ainsi, tous les milieux naturels du territoire n'ont pas un intérêt écologique équivalent. Par ailleurs, les milieux doivent être considérés sous l'angle de leurs fonctionnalités, au-delà de la surface relative qu'ils occupent sur le territoire. La carte de la Trame verte et bleue présentée (ci-contre), si elle n'est effectivement pas à une échelle adaptée, permet toutefois de mettre en évidence le maillage des obstacles aux continuités écologiques sur le territoire de la CAPA, notamment au sein des réservoirs de biodiversité identifiés dans le PADDUC.

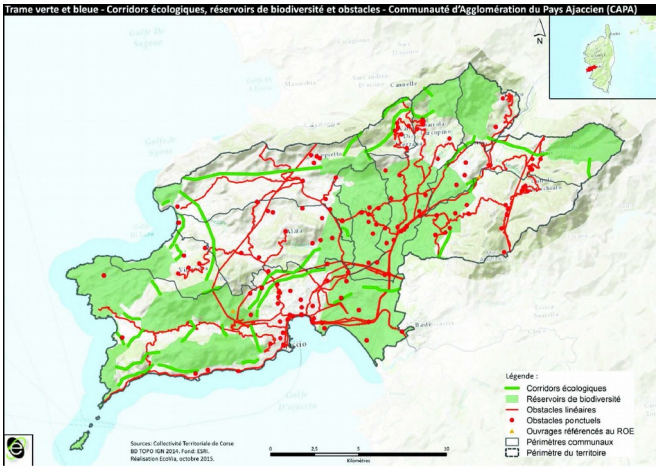

Figure 3 : La fragmentation des réservoirs de biodiversité et de leurs corridors (source EES)

Le territoire de la CAPA abrite par ailleurs, totalement ou partiellement, 23 espaces pouvant être considérés comme des réservoirs de biodiversité :

- 6 sites Natura 2000 (sur les 89 sites corses) ;
- 14 Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique ou Floristique (ZNIEFF) de type 1 ;
- 1 Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope ;
- 2 sites gérés par le Conservatoire du Littoral,

L'ensemble de ces espaces, ainsi que les corridors écologiques qui garantissent leur fonctionnalité et qui restent à définir à l'échelle du territoire, sont les espaces remarquables auxquels le PDU doit, en priorité, éviter de porter atteinte.

L'EES considère les moyens d'action du PDU limités sur cette thématique. Les actions proposées sont notamment l'identification des zones à enjeux patrimoniaux afin d'y éviter « au maximum » tout projet et la mise en place de mesures d'accompagnement. Cette identification étant l'objet même de l'EES, il convient d'interroger l'opportunité de la réalisation des projets inscrits au PDU, dans les espaces identifiés *supra* avant d'envisager de mettre en place des mesures d'accompagnement.

2.2.4 Paysage et cadre de vie

L'EES rappelle que le paysage (Tome II pages 13 à 26), perceptible par tous, contribue à la valeur patrimoniale et culturelle d'un territoire et que le PDU doit veiller à intégrer les infrastructures dans le paysage. Les enjeux relatifs aux trois ensembles paysagers de la CAPA sont présentés et auraient pu utilement être mis en lien avec les actions proposées

par le PDU, en particulier les projets d'infrastructures particulièrement impactant pour le paysage (routes et téléporté notamment).
L'atteinte aux paysages par le développement de l'habitat diffus en périphérie d'Ajaccio est, à juste titre, mise en exergue et la question de la portée du PDU sur la préservation du paysage est clairement posée. Ainsi, la marge de manœuvre du PDU repose sur trois aspects :

- la qualité du cadre de vie, au travers notamment de la réduction de l'utilisation de la voiture et des nuisances associées,
- l'impact paysager direct des projets d'infrastructures prévus dans le PDU, notamment route et téléporté,
- la dégradation du paysage due à l'urbanisation diffuse par les choix de desserte qui sont faits et qui peuvent encourager le phénomène (création de nouvelles voies vierges) ou le conforter (desserte facilité au tout venant).

Force est de constater que l'urbanisation diffuse précède les questions relatives à l'accès et à la mobilité alors que la problématique mérite d'être posée de façon centrale lors de l'élaboration des documents d'urbanismes. Le PDU fait par ailleurs état de la nécessité de densifier l'urbanisation autour des gares périurbaines afin d'optimiser les coûts d'exploitation de cette infrastructure, les coûts rapportés au nombre de voyageur étant jugés élevés. L'EES pourrait ainsi analyser plus finement les secteurs concernés afin d'initier les réflexions sur l'aménagement de ces secteurs.

2.2.5 Gestion de l'eau

S'agissant de la gestion de l'eau (Tome II pages 45 à 63), le dossier identifie principalement le risque de pollution du réseau hydrographique par les infrastructures routières. L'imperméabilisation des voies engendre des ruissellements d'eaux de surface polluées, notamment par les hydrocarbures. L'EES fait état d'une gestion des eaux pluviales disparate sur le territoire de la CAPA et des connaissances sur les réseaux d'eau pluviales nécessitant d'être complétées et agrégées. On peut souligner l'absence d'information relative à d'éventuelles données sur la teneur en hydrocarbures des eaux de surface (émissaires, eaux de baignade…) et des eaux souterraines. Par ailleurs, les mesures du SDAGE 2016-2021 visent la restauration des fonctionnalités de plusieurs cours d'eau situés sur le territoire de la CAPA . Ces cours d'eau ne devraient donc, en aucun cas être, impactés par les projets d'aménagement prévus.

Le PDU affiche le choix de mettre en œuvre des actions qui ne portent pas atteintes aux enjeux liés aux cours d'eau de son territoire. Pour autant, l'EES considère comme limités les effets directs du PDU sur cette thématique et renvoie aux études qui devront être menées pour la réalisation des infrastructures de transport, notamment celles relatives à la loi sur l'eau et à l'évaluation environnementale (étude d'impact).

2.2.6 Risques naturels et technologiques

Le territoire de la CAPA est concerné par différents types de risques naturels (Tome II pages 123 à 149) : inondation, feu de forêt, phénomènes météorologiques – tempête et grain (vent) et mouvements de terrain. Entre 1982 et 2015, 16 arrêtés ont porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle, dont 13 directement liée aux inondations. Aussi, les risques majeurs identifiés en relation avec le PDU sont les risques d'inondation et de Transport de Matériels Dangereux (TDM).

L'aléa inondation concerne particulièrement le lit de la Gravona et celui du Prunelli et se traduit par un plan de prévention des risques dont le périmètre (en bleu ci-dessous) concerne principalement l'axe RT20/ RT21 déjà évoqué ainsi que le secteur du fond de baie d'Ajaccio jusqu'aux quartiers de la rocade.

Les axes RT20, RT21 et RT22 sont parallèlement les axes routiers les plus concernés par le risque TMD.

Figure 4 : Périmètre du PPR inondation (source Géoportail)

Les moyens d'action du PDU identifiés concernent essentiellement des mesures d'accompagnement des projets d'infrastructures prévus pour limiter l'accentuation du risque. Comme précédemment, le levier d'action le plus important du PDU consiste dans le choix des actions programmées.

2.2.7 Identification des enjeux

Les enjeux propres à chacune des thématiques précédemment détaillées sont présentées à l'issue de chaque partie dédiée. L'action du PDU sur la thématique est souvent sous estimée, comme relevé tout au long de l'analyse de l'état initial. En revanche, en fin d'état initial, on retrouve une synthèse des enjeux environnementaux (Tome II pages 150 à 156) accompagnée de leur hiérarchisation en enjeux forts et moyens. Par ailleurs, cette synthèse met bien en exergue des leviers d'action du PDU sur les thématiques au-delà du simple renvoi aux études d'impacts des projets. Ainsi, pour l'ensemble des thématiques, c'est principalement le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs et modes actifs qui apparaît comme levier d'action principal pour la prise en compte des enjeux environnementaux.

Les perspectives d'évolution probable de l'environnement si le plan n'est pas mis en œuvre, devant permettre d'établir le scénario de référence ou « au fil de l'eau », ne sont pas traitées.

Par ailleurs, l'EES ne précise pas comment les enjeux environnementaux et leviers d'action du PDU identifiés *supra* ont contribué et été intégrés dans le plan d'action en 12 axes/ 8 objectifs/ 28 actions/ 17 projets d'infrastructures.

La MRAe recommande de mieux corréler les enjeux et leviers d'action au plan d'action.

2.3 Justification du choix du projet

La justification du choix du projet est présentée au tome I (pages 18 à 23) précédent l'état initial de l'environnement. L'EES indique « pour mémoire » que, en sus du scénario tendanciel « les coups partis », 4 scénarios de PDU ont été élaborés :

- scénario 1 « Agglomération en réseau, densifiée sur les nœuds et axes forts de transports collectifs »,
- scénario 2 « Redynamisation et densification des centres »,
- scénario 3 « Agglomération et mobilités durables »,
- scénario 4 « Poursuite des infrastructures routières ».

Les orientations de ces différents scénarios, présentées dans le PDU, mériteraient d'être sommairement reprises dans l'évaluation pour permettre au lecteur d'appréhender, de façon plus lisible, l'analyse comparative qui suit.

Aussi, ces scénarios ont été évalués selon 5 critères :

- Réponse aux enjeux et objectifs de mise en œuvre du projet ;
- Evolution des parts modales ;
- Bilan financier ;
- Bilan environnemental ;
- Efficacité financière et environnemental

Le critère bilan environnemental est présenté comme incluant un bilan quantitatif concernant les émissions de CO2 d'ici à 2027 qu'il aurait été éclairant de présenter et commenter.

Seul le bilan global de l'analyse est proposé. Il se présente sous forme d'un tableau reprenant le scénario tendanciel et les 4 scénarios notés selon leur impact sur les trois critères suivants : climat et énergie, santé publique et cadre de vie.
La méthodologie retenue pour établir les notations (notes de 1 à 4) n'est pas indiquée dans le dossier, de même que les éventuelles pondérations selon les niveaux d'enjeux des 12 thématiques analysées supra et que l'on peine à retrouver dans les 3 critères mis en avant.

Ainsi, l'EES indique que c'est le scénario 2 (« Redynamisation et densification des centres ») qui est retenu avec intégration toutefois de quelques dispositions et actions prévues pour le scénario 3 (« Agglomération et mobilités durables »).

En l'absence de présentation des scénarios et d'explication sur les méthodes de notation, la comparaison proposée est insuffisamment étayée et ne permet pas de justifier le choix du scénario retenu au regard de ses incidences probables sur l'environnement. Par ailleurs, cette analyse devrait être complétée par l'analyse comparée des volumes de trafic, consommation d'énergie et émissions GES entre les différents scénarios.

La MRAe recommande de porter à la connaissance du public les différents scénarios, leurs actions structurantes et de préciser leurs impacts prévisibles afin de mieux rendre compte de la justification des choix opérés.

2.4 L'analyse des incidences prévisibles de la mise en œuvre du plan de déplacement urbain sur l'environnement, et des mesures pour les éviter, les réduire et les compenser

2.4.1 Incidences prévisibles de la mise en œuvre du plan de déplacement urbain

Les 28 actions du scénario retenu sont analysées, dans la partie incidences du plan d'action et mesures d'évitement, de réduction et de compensation (Tome I pages 24 à 44) au regard des 12 thématiques environnementales présentées dans l'état initial. La notation repose deux aspects :

- l'impact de l'action sur la thématique environnementale,
- le levier d'action du PDU.

Les indicateurs et la méthode de mesure du premier aspect (impact de l'action) ne sont pas précisés. D'autre part, la façon dont cette donnée est pondérée pour chacune des actions et selon le niveau d'enjeu de la thématique tel que défini dans l'état initial interroge.

Le deuxième aspect (levier d'action du PDU), est lui-même composé de trois critères : échelle de mise en œuvre, opposabilité, critère innovant. La moyenne de ces trois critères est indiquée comme reflétant l'impact vis-à vis de la thématique environnementale.

La pondération du premier aspect (impact de l'action) ne semble pas prise en compte dans la méthode de notation telle que présentée.

L'analyse réalisée dépeint ainsi les impacts prévisibles de façon exclusivement qualitative.). Des données précises pouvant être obtenues à l'aide de simulations, notamment sur des paramètres tels que la qualité de l'air et le bruit, qui sont deux enjeux essentiels du plan, mériteraient toutefois d'être produites pour justifier et conforter les notations. La présentation de modélisations de trafic et de report modal serait nécessaire pour apprécier les effets du plan sur ces principaux enjeux.

Les notes globales obtenues (somme des notes individuelles des actions) sur chacune des thématiques sont ensuite placées sur un graphique. Ce dernier présente uneffet très positif du plan sur les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les émissions sonores dans le domaine du transport. Les seuls impacts négatifs relevés portent sur les milieux naturels, la pollution des eaux et la consommation de ressources.

Le bilan présenté apparaît globalement satisfaisant, à l'exception de l'action 6.1 relative à la réalisation de nouvelles infrastructures qui génère un impact négatif sur toutes les thématiques évaluées. Cette action paraît donc en inadéquation avec les objectifs du plan et, en l'absence d'une analyse de données chiffrées, la démonstration de sa justification vis-à-vis de la prise en compte de l'environnement, dont les effets bénéfiques attendus sur la circulation automobile, n'est pas apportée.

Une analyse sur les impacts du PDU spécifiquement sur les émissions de gaz à effet de serre est par ailleurs réalisée dans une partie indépendante (partie V pages 38 à 43).

L'association Qualitair Corse, Association Agréée pour la Surveillance de la Qualité de l'Air en Corse, a pu fournir une estimation des émissions de CO2 liées aux transports (hors transports maritimes), sur le territoire de la CAPA, pour l'année 2010 : elles ont été de 26 969 tonnes CO2.

Le PDU de la CAPA ne disposant pas de modèle de trafic pour évaluer les reports modaux susceptibles d'intervenir suite à sa mise en œuvre, une analyse simplifiée est proposée. Elle prend en compte :

- Les taux d'émission par type de polluant (5 polluants principalement) pour les Véhicules Légers (VL) et les Transports en Communs (TC) en 2010 et à échéance 2020, 2030 et 2050 : une baisse des émissions polluantes est attendue compte-tenu du développement des performances technologiques des véhicules roulants. On note toutefois que contrairement aux autres polluants, les émissions de CO2 des TC augmentent. Cette particularité mériterait une explication.
- L'augmentation de la population, les parts modales d'utilisation des Véhicules Particuliers (VP) et TC ainsi que les taux de remplissage : pour le scénario « au fil de l'eau » (pas d'évolution des pratiques) et en cas de mise en œuvre du PDU qui

porte un objectif de -10 % d'utilisation des VP et +4 % d'utilisation des TC à échéance 2027 (état initial de 2013).

- Les objectifs de diminution des émissions de C02 selon engagement national (facteur de division 4) et objectifs portés par le SRCAE Corse (facteur de division 6) sur la base de l'année de référence 1990 (Nb les émissions indiquées pour 1990 sont celles fournies ci-dessus par Qualitair Corse pour 2010) et à échéance 2050,

Le résultat de cette analyse est présenté dans un tableau qui permet de comparer les émissions CO2 à échéance 2027 selon le scénario fil de l'eau, les émissions CO2 associées aux objectifs de reports modaux portés par le PDU et les objectifs d'émissions en CO2 tels que prévus par les facteurs 4 et 6.

Concernant le scénario au fil de l'eau qui repose sur le prolongement de la tendance actuelle, il est fait état d'émissions en 2027 inférieures à celles de 2010. Compte-tenu de l'augmentation de la population et en l'absence de changement dans les pratiques en matière de déplacement, l'amélioration seule des technologies explique difficilement ce résultat. Un éclaircissement sur ce sujet est indispensable.

Concernant les émissions en 2027, les modalités de calcul méritent également d'être précisées.

Outre les quelques erreurs relevées, les comparatifs sur des pas de temps décalés entre les différentes hypothèses et les marges d'erreur dues aux différentes hypothèses simplifiées (20 %, 10 % et 20 %), les résultats montrent que les objectifs de report de parts modales définis par le PDU correspondent bien à une réduction des émissions de CO2.
En revanche, c'est l'objectif chiffré porté par le PDU qui est évalué et non les actions de son plan d'action. Il convient de démontrer comment la mise en œuvre du plan d'action permettra l'atteinte effective de l'objectif fixé par le PDU.

Faute de prévisions de trafic sur les différentes infrastructures, en particulier nouvelles, et d'explication des raisonnements pouvant permettre de faire un lien entre les objectifs affichés et le résultat des actions proposées, la MRAe n'est pas en mesure d'apprécier de manière satisfaisante les incidences prévisibles du document sur l'environnement.

L'EES aborde également, à la suite de l'état initial de l'environnement, l'analyse des zones particulièrement susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du PDU (Tome III pages 1 à 63). Il s'agit des secteurs sur lesquels sont prévues les 17 travaux d'aménagement. Ces projets sont répartis en deux catégories générant des types d'impact différents :

- les projets dits « surfaciques » susceptibles de générer un impact sur un secteur très localisé (exemple des parkings),
- les projets dits « linéaires » susceptibles de générer un impact sur un linéaire important (exemple des infrastructures routières).

Un tableau reprenant l'ensemble des types de milieux recensés d'après la typologie de l'occupation des sols (OccSol) de 2012 identifie les surfaces impactées par chacun des 17 projets. Chaque projet fait ensuite l'objet d'une présentation permettant de le localiser, d'identifier les types d'impacts sur les principaux enjeux du secteur considéré. Des recommandations sont alors proposées par l'évaluateur. Ces 17 projets sont positionnés sur la carte ci-après :

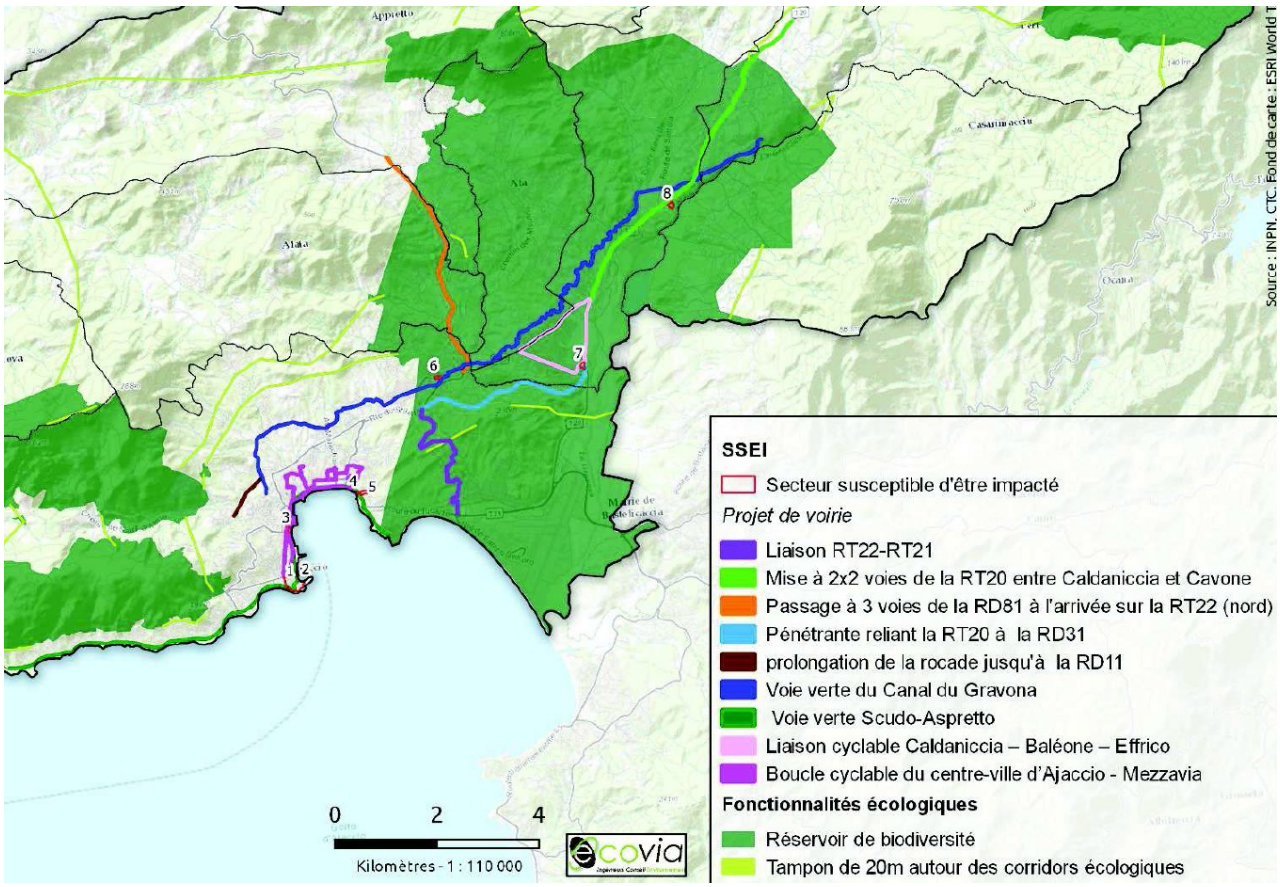

Figure 5 : Fonctionnalités écologiques des secteurs susceptibles d'être touchés (Source évaluation environnementale)

Dès lors que le projet revêt un enjeu, une recommandation est proposée dans l'analyse. Il s'agit globalement :

- pour les enjeux architecturaux, de la prise en compte de l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France,
- pour les enjeux inondation, de la prise en compte du risque et du plan de prévention du risque inondation le cas échéant,
- pour les enjeux biodiversité, à l'exception de la réalisation d'une étude d'impact et de l'intégration d'une mesure de passage à faune pour les routes, les enjeux sur les autres projets concernés étant jugés faibles.

A noter que l'enjeu paysager du projet de téléporté lui-même n'est pas évoqué.

La MRAe recommande que les projets fassent l'objet d'une classification selon leur nature et l'ampleur des impacts attendus, notamment en termes d'artificialisation et/ ou de fragmentation des milieux terrestres, d'impact sur les milieux marins et d'impact paysager

Une évaluation des incidences Natura 2000 est également réalisée dans une partie dédiée indépendante (Tome 1 pages 46 à 61). Le territoire de la CAPA abrite 6 sites Natura 2000, dont 4 issus de la directive habitat et 2 issus de la directive oiseaux. Seuls les deux projets de pontons (projets 2 et 4 ci-dessus) sont identifiés comme susceptibles d'impacter les sites Natura 2000 suivants :

- « Golfe d'Ajaccio », site marin constituant un habitat pour une grande variété d'espèces, dont la Patelle géante ainsi que le Grand Dauphin, et concentrant un grand nombre d'activités maritimes entre pêche professionnelle, de loisirs, plaisance et port de commerce.

- « Îles Sanguinaires, Golfe d'Ajaccio » présentant des potentialités alimentaires importantes et est favorable à plusieurs espèces d'oiseaux marins dont notamment le Cormoran huppé, le Goéland d'Audouin et le Balbuzard pêcheur.

Le site Natura 2000, « Colonies de Goélands d'Audouin d'Aspretto/Ajaccio », localisé au droit de la jetée de protection du port de la base d'Aspretto et lieu de reproduction d'une importante colonie de Goélands d'Audouin, se situe sur l'axe de la liaison et peut donc être impacté de façon indirecte.

Toutefois, la surface des projets impactant directement les sites ci-dessus étant de 0,2 ha par site, elle est jugée négligeable dans l'étude. Concernant l'impact des activités maritimes, l'évaluation considère qu'au vu du trafic maritime d'ores et déjà présent dans le Golfe d'Ajaccio, l'augmentation des fréquences des navettes maritimes permises par la mise en œuvre du PDU n'est pas de nature à avoir un quelconque impact significatif sur le cycle biologique de l'espèce. Ces constats n'appellent pas de remarque particulière de la part de la MRAe.

Par ailleurs, l'analyse des secteurs susceptibles d'être touchés par la mise en œuvre du PDU montre que certaines actions portées par ce dernier auront un impact certain sur les enjeux inondation, biodiversité et paysage.

2.4.2 Mesures destinées à éviter, réduire, voire compenser les impacts de la mise en œuvre du PDU

L'analyse des impacts du projet de PDU a été menée à deux échelles, dans deux parties distinctes du rapport :

- à une échelle macro, sur l'ensemble des actions du plan d'action (Tome I pages 24 à 45) : cette analyse a mis en exergue des impacts négatifs de certaines actions, en particulier un impact très négatif des projets de nouvelles infrastructures routières,
- à l'échelle des secteurs susceptibles d'être impactés par les projets d'aménagement (Tome III pages 1 à 63) : cette analyse a mis en évidence des enjeux récurrents liés au risque inondation et au paysage, ainsi que l'impact de plusieurs projets sur des espaces classés en réservoir de biodiversité du PADDUC.

Pour autant, l'évaluation ne prévoit aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation allant au-delà des recommandations évoquées ci-dessus (respect des obligations réglementaires et réalisation d'études d'impact ultérieures). En particulier, pour les infrastructures nouvelles, dont l'impact est jugé fortement négatif dans le document présenté, il est nécessaire que le PDU justifie les choix réalisés au regard de leur impact sur l'environnement. Ceci implique de montrer quelles démarches ont été faites pour considérer plusieurs solutions pour résoudre les problèmes rencontrés et en quoi l'hypothèse retenue (et son tracé pour une infrastructure) correspond à la solution de moindre impact sur l'environnement et d'une bonne mise en œuvre de la séquence « Éviter-réduire-compenser » (ERC)[7].

La MRAe recommande la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, à l'échelle du PDU.

[7]On rappellera l'existence de lignes directrices nationales sur la séquence Eviter – réduire – compenser (ERC) faisant de l'évitement une mesure prioritaire, et notamment lors du choix d'opportunité.

2.5 Dispositif de suivi

Les indicateurs et les modalités de suivi du PDU sont traités dans une partie dédiée indépendante (Tome I pages 62 à 65). L'EES propose un jeu de 26 indicateurs présentés sous forme de tableau, en précisant qu' « *avant la mise en place effective d'un tel tableau de bord, il sera important de valider le choix des indicateurs finalement les plus pertinents à suivre, en fonction de leur utilité et de leur disponibilité* ». Outre le fait que les indicateurs présentés dans l'EES doivent être ceux effectivement retenus dans le cadre du plan, il convient de préciser pour chaque indicateur :

- quel impact sur la thématique environnementale l'indicateur permet de mesurer et l'objectif de l'indicateur : exemple sur la thématique pollution, les nombres de kilomètres de voies de transport en commun, voies cyclables et nombre de pôles multimodaux s'apparente plutôt à des indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PDU qu'à des indicateurs environnementaux,
- la méthode de construction et de renseignement de l'indicateur si nécessaire,
- la valeur de l'indicateur à l'état initial,
- la justification de la fréquence de suivi proposée.

Le PDU devant faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans[8] et non 6 ans, les fréquences de suivi de certains indicateurs sont donc à revoir.

La MRAe recommande de présenter des indicateurs validés, dont les objectifs et modalités de renseignement soient explicités, en veillant à retenir des indicateurs de suivi de l'impact environnemental du PDU et non des indicateurs de suivi de sa mise en œuvre.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement au travers de l'annexe dédiée à l'évaluation environnementale du PDU

Les objectifs de report par mode de déplacement que s'est fixé le PDU sont les suivants :

- une baisse de 10 % d'usage de la voiture en faveur,
- une hausse de :
  - 4 % de l'usage de transports collectifs,
  - 1,5 % de l'usage du vélo,
  - 3 % de l'usage de la marche
  - 1 % de l'usage des autres modes.

Le projet de PDU repose ainsi sur 28 actions de plusieurs natures : des actions pédagogiques et de sensibilisation agissant sur la responsabilisation citoyenne, des actions mettant en œuvre des outils et équipements technologiques visant à optimiser et limiter l'impact environnemental des moyens déployés, et des projets d'aménagement, ayant pour effet de guider les usagers vers les différents modes de déplacement proposés.

Les documents de planification relatifs à la qualité de l'air et aux consommations énergétiques donnent la priorité aux actions du PDU visant le développement des transports en communs, l'accès aux équipements technologiques et la facilitation des modes actifs.
Toutefois, la place des projets d'infrastructures routières prévus au PDU reste importante (près de 40 % du montant total des investissements du PDU évalué à 164,1 millions d'euros) alors que cette nature de projets est la plus susceptible de générer des impacts significatifs sur l'environnement.

[8]Article L1214-8 du code des transports

L'élaboration du PDU apparaît comme un moment privilégié de débat et de concertation entre les différentes maîtrises d'ouvrages du domaine transports/déplacements et de mise en cohérence des politiques publiques notamment au travers d'une réflexion sur les grands projets d'infrastructures.

Enfin, bien que les différents projets d'aménagement soient prévus dans un objectif de facilitation de la multimodalité, les modalités de mise en œuvre restent parfois incertaines (distances et moyens de déplacements entre les pôles multimodaux avec un souci de limitation du nombre de transport et en garantissant les fréquences).

Afin de faciliter la compréhension par le public des choix opérés dans le PDU, il parait nécessaire de compléter l'évaluation environnementale par :

- une restitution des modélisations de déplacement et reports modaux attendus dans la mise en œuvre du plan d'action du PDU,
- un approfondissement de la question des continuités entre les gares, pontons, parking relais, bus et modes actifs,
- une réorganisation et une aide à la lecture de l'EES pour en faciliter son appropriation par le public.

Tout en saluant les actions volontaristes en matière de développement des modes doux et des modes collectifs, la MRAe considère que le Plan de Déplacement Urbain de la CAPA et son évaluation environnementale stratégique ne rendent pas suffisamment compte de la démarche d'intégration des enjeux environnementaux dans l'élaboration du projet de PDU et in fine, de la bonne prise en compte de ces derniers.

Fait à Ajaccio, le 6 novembre 2018

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale de Corse, par délégation

Fabienne Allag-Dhuisme