



PÔLE AMÉNAGEMENT ET MOBILITÉ DURABLE
DIRECTION DE LA PROTECTION ET VALORISATION DU CADRE DE VIE
SERVICE ENERGIE, AIR ET BRUIT

Dossier suivi par : Jérémy VISCONTI
Ref : DPVCV/SEAB/JV/2018-118
Tel : 0495529500
Mail : j.visconti@ca-ajaccien.fr

Madame Fabienne ALLAG-DHUISME
Présidente de la Mission Régionale
d'Autorité Environnementale de Corse
DREAL Corse/SBEP/MIEE
19, Cours Napoléon
20704 AJACCIO CEDEX 9

À Ajaccio, le 13/11/18

Objet : Réponse à l'avis de la MRAe du 6 novembre 2018 sur le projet de PDU de la CAPA

Madame la Présidente,

La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA) prend acte de l'avis de la MRAe émis le 6 novembre 2018 sur son projet de Plan de Déplacements Urbains 2019-2029, arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 5 juin 2018.

La question de la préservation de l'environnement naturel est au cœur de l'ensemble des politiques et projets communautaires, tant cette problématique est aujourd'hui considérée majeure et prioritaire par tous les représentants de l'agglomération ajaccienne.

Dans le contexte local, mais également dans les contextes plus globaux de l'espace méditerranéen et de la planète, le projet de PDU arrêté par la CAPA se veut donc exemplaire et vertueux en matière d'environnement.

I. Remarques générales

Les remarques et avis émis sur le document par les partenaires publics (en particulier, l'avis de l'autorité environnementale territoriale que constitue la MRAe) et les résultats de l'enquête publique amèneront la CAPA à engager un travail important à l'issue de l'enquête publique de manière à confirmer cette exemplarité dans le Plan de Déplacements Urbains définitif. Ce nouveau PDU s'attachera à tenir compte des avis émis ayant trait au respect et à l'amélioration de l'environnement

naturel, dès lors que les observations émises sont effectivement à l'échelle de ce qui peut être attendu d'un document stratégique de planification territoriale. Il convient, à cet égard, de préciser que :

1. Le PDU doit aussi être le reflet de l'ensemble des projets, impactant la question des déplacements, sur un territoire. Il présente de ce fait des actions ou programmes portés par une multiplicité de maîtres d'ouvrages publics, au regard de leurs compétences spécifiques. Il ne saurait donc faire l'impasse sur les projets des institutions partenaires, gestionnaires de voirie. Il doit, au contraire, les appréhender en en décrivant l'ensemble des caractéristiques, notamment financières. De fait, cet exercice tend à faire apparaître des masses financières importantes consacrées à des futurs travaux de voirie, alors que ceux-ci ne sont nullement de la compétence de l'intercommunalité qui ne peut, les concernant, que formuler des propositions d'amélioration desdits projets dans un objectif d'exemplarité écologique, étant rappelé que ces projets font l'objet de leurs propres études d'impact, réalisées par les maîtrises d'ouvrage concernées.
2. Par ailleurs, le PDU demeure un document d'orientations stratégiques fixant des objectifs généraux réalistes à atteindre. Il ne peut donc comporter, notamment pour des raisons budgétaires évidentes, l'ensemble des études détaillées de chaque action concourant à l'atteinte de ces objectifs. Peuvent notamment être rangées dans ce groupe d'études détaillées, les modèles de trafic ponctuels et généraux.
3. Au démarrage de l'élaboration du nouveau PDU en octobre 2015, la CAPA s'est trouvée confrontée, comme les autres collectivités corses, au manque de données d'observation du territoire. Elle a donc engagé un certain nombre de démarches d'observation du fonctionnement des mobilités du Pays Ajaccien afin de pallier progressivement cette carence (micro-capteurs et filtres passifs « pollution de l'air », comptages routiers, outil numérique Capamove d'observation des trafics routiers et TC, etc.).

Cet équipement progressif du territoire en outils d'observation sera complété à l'avenir par d'autres dispositifs (capteurs « piétons », etc.). L'ensemble des données d'observations recueillies par ces nouveaux dispositifs sera diffusé et utilisé tout au long de la mise en œuvre du PDU.

Au-delà de ces considérations préliminaires, la CAPA confirme que seront insérés au sein du PDU définitif :

- Les éléments de démonstration confirmant la prise en compte et le respect des objectifs des documents de programmation régionaux (SRCAE, PPE, etc.) ayant trait au respect de l'environnement ;
- Les éléments précisant la manière dont les actions du PDU s'inscrivent dans un contexte régional de promotion et de mise en valeur de l'environnement naturel, au travers notamment d'exemples détaillés aux

- plans tant quantitatif que qualitatif (navette maritime, téléporté, etc.) ;
- Le bilan du premier PDU (sur la base de celui réalisé le 3 septembre 2013) ;
 - L'analyse comparée des données quantitatives environnementales des différents scénarii du nouveau PDU ayant abouti au choix du scénario retenu.

II. Remarques particulières sur le contenu de l'évaluation environnementale

La présente partie rappelle les principales observations de la MRAe (en gras italique) avant d'y répondre, point par point :

*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,*

L'analyse du bilan du précédent PDU n'est pas une partie constitutive du rapport environnemental tel que décrit à l'article R122-20 du code de l'environnement. L'Etat Initial de l'Environnement constitue une analyse à l'instant t=0 du territoire de la CAPA, et l'identification des enjeux environnementaux ne dépend pas des actions réalisées (ou non) par le PDU en vigueur ;

- *de présentation des scénarios alternatifs et de la bonne mise en œuvre de la séquence « Éviter-réduire-compenser »,*

Nous compléterons la présentation des scénarios alternatifs, en présentant plus en détail les différents scénarios évoqués avec leurs actions structurantes et leurs incidences sociales, économiques et environnementales potentielles. Ces détails viendront éclairer à la fois la justification des choix et la construction de la séquence « Éviter – Réduire – Compenser » du PDU de la CAPA ;

- *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.*

La CAPA ne dispose pas de modèle de trafic à l'heure actuelle, ni de données qui lui auraient permis de quantifier avec précision les déplacements des personnes et des marchandises dans l'état des lieux et le projet. Certaines actions de connaissances ont récemment été mises en place (par exemple CAPA Move), mais l'exploitation de ces nouvelles données nécessite un temps de collecte et de traitement incompatible avec les exigences calendaires de la révision du PDU ;

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

La MrAe regroupe à plusieurs reprises les termes erreurs et manques dans son avis. Il s'agit pourtant de notions bien différentes qui n'ont pas les mêmes conséquences. Il conviendrait de ne pas tromper le grand public en prétendant que l'évaluation présente des erreurs alors qu'il s'agit vraisemblablement davantage d'un manque d'explications, comme le laisse entendre la MrAe : « Outre les erreurs ou absences d'explications sur certaines données clés (calcul des émissions de gaz à effet de serre – GES – par exemple)... » (cf. page 7 de l'avis de la MrAe) ;

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.*

Nous reprendrons la forme du document afin d'en améliorer encore la lisibilité. Notamment, nous regrouperons les trois tomes constituant le rapport environnemental, malgré leurs tailles conséquentes, afin de proposer un document complet et disposant d'un sommaire unique, comme le recommande l'Autorité Environnementale ;

- *compléter les analyses par des données quantitatives,*

En fonction des données existantes et techniquement exploitables dans les couts et les délais impartis (considérations que la MrAe ne peut ignorer), nous compléterons les analyses, et notamment celles de la comparaison des scénarios ;

- *développer l'analyse des scénarios alternatifs, leurs impacts environnementaux et la justification de choix du plan retenu au regard de ses impacts environnementaux.*

Nous compléterons la présentation des scénarios alternatifs, en présentant plus en détail les différents scénarios évoqués avec leurs actions structurantes et leurs incidences sociales, économiques et environnementales potentielles. Ces détails viendront éclairer à la fois la justification des choix et la construction de la séquence « Eviter – Réduire – Compenser » du PDU de la CAPA.

Laurent MARCANGELI

Président de la CAPA,
Maire d'Ajaccio