



**DELIBERATION N° 25/066 CP DE LA COMMISSION PERMANENTE
PRENANT ACTE DU RAPPORT PORTANT SUR LE PROJET DE
RÉAMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE VILLE D'AIACCIU : PROJET
PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT (PPA)**

**CHÌ PIGLIA ATTU DI U RAPORTU NANTU À U PRUGHJETTU DI RIACCONCIU DI
L'INTRATA DI CITÀ D'AIACCIU : PRUGHJETTU PARTINARIALI D'ACCUNCERA
(PPA)**

REUNION DU 25 JUIN 2025

L'an deux mille vingt cinq, le vingt cinq juin, la Commission Permanente, convoquée le 17 juin 2025, s'est réunie sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Véronique ARRIGHI, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Romain COLONNA, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Jean-Martin MONDOLONI, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Michel SAVELLI, Julia TIBERI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

Mme Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS à M. Romain COLONNA
Mme Angèle CHIAPPINI à M. Jean-Martin MONDOLONI
M. Saveriu LUCIANI à Mme Julia TIBERI

ETAIT ABSENT : M.

Paul-Félix BENEDETTI

LA COMMISSION PERMANENTE

- VU** la loi n° 2011-1749 du 5 décembre 2011 relative au Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse par l'Assemblée de Corse,
- VU** le Code général des collectivités territoriales, titre II, livre IV, IVème partie, et notamment ses articles L. 4421-1 à L. 4426-1 et R. 4425-1 à D. 4425-53,
- VU** la délibération n° 15/235 AC de l'Assemblée de Corse du 2 octobre 2015 portant approbation du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse par l'Assemblée de Corse (PADDUC),

- VU** la délibération n° 19/438 AC de l'Assemblée de Corse du 29 novembre 2019 approuvant le règlement d'aides aux communes, intercommunalités et territoires,
- VU** la délibération n° 21/122 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 portant délégation d'attributions de l'Assemblée de Corse au Conseil exécutif de Corse et à son Président,
- VU** la délibération n° 24/139 AC de l'Assemblée de Corse du 28 novembre 2024 portant sur l'analyse globale de l'application du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse par l'Assemblée de Corse (PADDUC) et sur l'engagement de la procédure de révision,
- VU** le projet de déclaration d'intention entre la ville d'Aiacciu, la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien, l'État et la Collectivité de Corse,
- SUR** rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- SUR** rapport conjoint de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, et de la Commission des Finances et de la Fiscalité,
- APRES** avoir accepté à l'unanimité, de délibérer sur ce rapport selon la procédure d'urgence dans des délais abrégés, (13 voix POUR : les représentants des groupes « Fà Populu Inseme », « Un Soffiu Novu, Un Nouveau Souffle Pour la Corse », « Avanzemu »,

APRES EN AVOIR DELIBERE

À l'unanimité,

Ont voté POUR (13) : Mmes et MM.

Véronique ARRIGHI, Paul-Joseph CAITUCOLI, CAMPANA Françoise, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Angèle CHIAPPINI, Romain COLONNA, Saveriu LUCIANI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Jean-Martin MONDOLONI, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Michel SAVELLI, Julia TIBERI, Hyacinthe VANNI

ARTICLE PREMIER :

PREND ACTE du rapport portant sur le projet de réaménagement de l'entrée de ville d'Aiacciu et du Projet Partenarial d'Aménagement inhérent, tels qu'annexés à la présente délibération.

ARTICLE 2 :

AUTORISE le président du Conseil exécutif de Corse à signer le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) et tous documents ultérieurs y afférents.

ARTICLE 3 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de la Collectivité de Corse .

Ajacciu, le 25 juin 2025

La Présidente de l'Assemblée de Corse,

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'M' and 'A' followed by a long horizontal stroke.

Marie-Antoinette MAUPERTUIS

COMMISSION PERMANENTE

REUNION DU 25 JUIN 2025

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

PRUGHJETTU DI RIACCONCIU DI L'INTRATA DI CITÀ
D'AIACCIU : PRUGHJETTU PARTINARIALI
D'ACCUNCERA (PPA)

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE VILLE
D'AIACCIU : PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT
(PPA)

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

La Collectivité de Corse, la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), la Ville d'Aiacciu, la Chambre de commerce et d'industrie de Corse et les services de l'État, se sont engagés depuis 2024 dans une démarche partenariale en vue du réaménagement de l'entrée de ville d'Aiacciu.

En tant qu'aménageur du territoire insulaire, la Collectivité de Corse mobilise son ingénierie de projet, ses outils opérationnels et ses capacités de financement pour assurer la programmation, le suivi et la réalisation des opérations d'aménagement.

À travers sa Mission de coordination des Grands projets territoriaux, elle joue un rôle stratégique central, garantissant la cohérence, la synergie et le pilotage transversal des actions conduites par ses services, agences et offices, en collaboration étroite avec les collectivités, les maîtres d'ouvrage et les partenaires institutionnels, sur des périmètres projet ciblés.

Cette mission coordonne notamment la démarche partenariale autour du fond de baie d'Aiacciu, veillant à une approche intégrée, durable et partagée des projets structurants, au service d'un aménagement équilibré, résilient et solidaire du territoire insulaire.

1 Entrée de ville d'Aiacciu : contexte, enjeux et objectifs

1.1.1 Eléments de contexte

Aiacciu, située en fond de golfe entre mer et montagne, bénéficie d'une position géographique unique malgré un relief contraint. L'expansion urbaine, économique et démographique s'est concentrée le long de la mer et des vallées, marquée par les constructions successives des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières.

Aujourd'hui, la prédominance de la voiture (6 à 7 voies de circulation) et l'insuffisance des transports collectifs aggravent les problèmes de mobilité malgré des distances de parcours très courtes. L'entrée de ville, marquée par l'enchevêtrement des voiries et de la voie ferrée, crée d'importantes discontinuités urbaines. L'espace consacré aux mobilités douces (marche à pied et vélo notamment) y est très limité et se heurte à un maillage viaire très dense.

Ces ruptures artificielles compliquent de fait l'appropriation du littoral par les habitants et créent un cloisonnement entre le cadre de vie urbain et l'espace maritime.

La Collectivité de Corse joue un rôle prépondérant dans ce projet de

réaménagement en raison, notamment, de la maîtrise totale ou partielle qu'elle a des emprises ferroviaires, portuaires et routières.

1.1.2 Comité de pilotage du 11 janvier 2024 : enjeux et objectifs

Dans une dynamique de co-construction affirmée et rassemblant l'ensemble des parties prenantes du projet de réaménagement de l'entrée de ville d'Aiacciu, un premier comité de pilotage (COFIL) s'est tenu le 11 janvier 2024.

À cette occasion, le Président du Conseil exécutif de Corse a notamment réaffirmé son soutien technique et budgétaire au projet tout en soulignant la nécessité évidente de hiérarchiser et programmer les actions notamment au regard des ambitions portées par la révision projetée du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC).

Au cours de cette réunion, les actions suivantes ont été menées :

- La présentation de l'étude de préfiguration urbaine, (Réalisée par le cabinet Germe & JAM, mandaté par la CAPA),
- L'exposé de la démarche de programmation envisagée pour le projet,
- La signature de la déclaration d'intention.

Deux instances de gouvernances ont été établies :

- Un comité de Pilotage (COFIL), présidé par le Maire d'Aiacciu et Président de la CAPA, réunissant le Président du Conseil exécutif de Corse, le Président de la CCIC et le Préfet de Corse-du-Sud.
- Un Comité Technique (COTECH), dirigé par le directeur général adjoint du pôle aménagement de la CAPA, regroupant des représentants de la Ville, de la CAPA, de la CdC, de la CCIC et de l'État.

L'étude de préfiguration urbaine présentée en séance a mis en évidence les deux problématiques principales :

- Un maillage viaire dense et morcelé, créant une double discontinuité : d'une part, entre le centre-ville et les quartiers périphériques : Cannes, Salines, Noël Franchini, Saint-Joseph. D'autre part, entre la ville et le littoral, à la fois sur les plans paysagers comme fonctionnels ;
- Des infrastructures qui, bien qu'ayant soutenu le développement urbain, semblent désormais contribuer à la dégradation du cadre de vie et de la qualité environnementale.

L'étude de préfiguration urbaine présentée en séance a fait ressortir quatre enjeux majeurs pour guider la transformation du secteur :

- Reconnecter le centre historique, les quartiers récents et le front de mer ;
- Requalifier la traversée en un véritable boulevard urbain, vecteur de mise en valeur paysagère et d'amélioration du cadre de vie ;
- Intégrer les impératifs liés aux changements climatiques en renforçant la présence de la nature en ville ;
- Développer des mobilités durables, en favorisant les transports collectifs efficaces et les modes actifs.

Aux côtés du Président du Conseil exécutif de Corse étaient présents, les principaux acteurs institutionnels impliqués, accompagnés de leurs services respectifs, à savoir :

- Le Maire et Président de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA),
- Le directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC),
- Le secrétaire général de la Préfecture de Corse-du-Sud.

1.1.3 Déclaration d'intention signée le 11 janvier 2024 : objectifs fixés pour l'étude de deux scénarios distincts

Le COPIL du 24 janvier 2024 constitue une étape majeure, ayant abouti à la signature d'une déclaration d'intention (*cf. annexe 1*), formalisant l'engagement collectif en faveur de l'aménagement concerté de ce secteur stratégique d'entrée de Ville.

Par cette signature, les partenaires se sont engagés à porter les ambitions et les objectifs conjoints et à s'investir de façon pérenne sur cet aménagement nécessaire au devenir du territoire. Ainsi, sur le périmètre projet qui s'étend du giratoire de la gare Abbatucci au giratoire d'Aspretto la formalisation de deux scénarios d'aménagement distincts à étudier sont les suivants :

- Scénario de projet 1 : Train maintenu
- Scénario de projet 2 : Train interrompu à Saint-Joseph avec relais intermodal

Scénario de projet 1 : Train maintenu

- **St Joseph** : Accès au Parc et au Téléporté aménagé avec solutions d'intermodalité sur les emprises libérées le long du boulevard en supprimant la voie de shunt.
Profil plus compact, avec stationnement, en respectant au maximum les emprises de voirie existante. Carrefours simplifiés. Voie verte prolongée jusqu'à Lazaret.
- **Les Salines** : Rond-point d'échanges sur Maréchal Juin, assurant le rabattement de la voirie de bord de mer sur le boulevard unique. Profil remanié avec stationnement côté ville et nouveau terre-plein planté le long de la voie ferrée, en respectant au maximum les emprises de voirie existante.
- **Les cannes** : Amélioration du profil avec terre-plein planté. Création d'un véritable trottoir urbain le long du Port (stationnement+ trottoir + voie verte).
- **Cours Napoléon et Gare** : Modification des carrefours de liaison entre voirie du Port et Cours Napoléon, avec suppression du carrefour intermédiaire entre Montée St Jean et Colonna d'Istria et création d'un carrefour d'échange dans le prolongement de Montée St Jean. Déplacement de la voie ferrée le long du mur de soutènement du Cours Napoléon avec nouveau quai de terminus, pour libérer les emprises ferroviaires à la mutation. V véritable projet d'aménagement sur les emprises libérées à définir.

Scénario de projet 2 : Train interrompu à St Joseph avec relais intermodal

- **St Joseph** : Grand espace d'intermodalité au débouché du Parc et du Téléporté aménagé sur les emprises libérées le long du boulevard en supprimant la voie de shunt et créant une nouvelle gare terminus du train au plus près. Départ de réseau pour un nouveau transport en commun de liaisons rapide au centre-ville (Site propre)
Parking relais à développer. Opportunité de création d'un relais avec des navettes fluviales dans l'hypothèse d'une transformation du terminal gaz. Densification du front de mer. Profil plus compact, avec stationnement, en respectant au maximum les emprises de voirie existante. Carrefours simplifiés. Voie verte prolongée jusqu'à Lazaret.
- **Les Salines** : Sans contraintes ferroviaires, refonte du profil du boulevard avec 2x2 voies côté ville, stationnement et terre-plein, et réutilisation de la voirie côté mer pour intégrer le site propre. Rond-point d'échanges sur Maréchal Juin.
- **Les cannes** : Amélioration du profil et intégration du site propre en partie centrale à partir du carrefour Morreti, terre plein planté. Création d'un véritable trottoir urbain le long du Port [stationnement+ trottoir + voie verte]. Rond-point d'échange possible sur Candia.
- **Cours Napoléon et Gare** : Modification des carrefours de liaison entre voirie du Port et Cours Napoléon, avec suppression du carrefour intermédiaire entre Montée St Jean et Colonna d'Istria et création d'un carrefour d'échange dans le prolongement de Montée St Jean. Positionnement du site propre le long du mur de soutènement du Cours Napoléon, soit avec terminus à la gare existante, soit avec prolongement vers le Sud à étudier. Véritable projet d'aménagement sur les emprises ferroviaires libérées à définir.

1.1.4 Comité de pilotage du 18 juin 2025 : enjeux et objectifs

Une réunion s'est tenue le 18 juin 2025, en Mairie d'Ajacciu, en vue d'une part, de faire le point sur les réunions techniques qui se sont déroulées depuis janvier 2024, d'autre part d'acter la volonté des parties de signer en juillet prochain, sous réserve de validation par les assemblées délibérantes, un PPA (projet partenarial d'aménagement) de préfiguration.

Un courrier a été signé à l'issue de la présentation. Il rappelle ces engagements en formalisant la volonté commune de sécuriser la dynamique partenariale et de préserver les conditions de mobilisation des crédits relevant du programme 135.

Aux côtés du Président du Conseil exécutif de Corse étaient présents, les principaux acteurs institutionnels impliqués, accompagnés de leurs services respectifs, à savoir :

- Le Maire et Président de la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA),
- Le premier adjoint de la commune d'Ajacciu,
- Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC),
- Le Préfet de Corse,
- Le secrétaire général de la Préfecture de Corse-du-Sud.

2 Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) : contractualisation des engagements portés dans la déclaration d'intention

Issu de la loi ELAN et renforcé par la loi 3DS, le projet partenarial d'aménagement PPA a pour objectif d'accélérer la réalisation d'opérations d'aménagement complexes et de renforcer l'efficacité de l'intervention des acteurs privés et publics. En pratique, deux types de PPA peuvent être distingués en fonction de la maturité du projet :

- Les PPA dits « de préfiguration » dont l'objectif principal porte sur la mise en place des conditions de réalisation du projet d'aménagement ;
- Les PPA dits « opérationnels » dont l'objectif est la mise en œuvre effective d'opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme en suivant les étapes définies dans le cadre du PPA « de préfiguration ».

En l'espèce, le PPA Entrée de Ville d'Aiacciu est un PPA de préfiguration. Il a donc pour objectif de préciser les besoins, les modalités de concertation avec les acteurs, les aspects financiers et la planification des actions à court terme. Il doit ainsi proposer ces conditions pour les deux options d'aménagement à documenter. Ce contrat matérialise l'engagement porté dans le cadre de la signature de la déclaration d'intention conjointe entre la Collectivité de Corse (CdC), la ville d'Aiacciu, la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC) et l'État. Il traduit le protocole visant à la documentation des deux scénarios d'aménagements distincts tels qu'actés dans la déclaration d'intention.

Il est proposé de débiter la démarche par un PPA de préfiguration pour acter la participation à cette démarche collective et la recherche des co-financements.

Au stade d'un PPA de préfiguration, les montants correspondant aux actions sont donnés à titre indicatif. Une première phase d'études est estimée à 600 000 € HT, pour un total cumulé des actions estimé à 1 700 000 € HT. Ces études seront cofinancées par l'ensemble des partenaires. La Collectivité de Corse sera à nouveau sollicitée au moment de la signature du PPA opérationnel, lequel contiendra les montants définitifs des projets et les quotités qui engageront les différents signataires.

3 Signataires du contrat

- La Collectivité de Corse (CdC) avec ses agences et offices
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC)
- La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA)
- La Commune d'Aiacciu
- L'État

4 Positionnement de la Collectivité de Corse

Le projet de réaménagement de l'entrée de ville d'Aiacciu s'inscrit dans la continuité et en cohérence avec plusieurs démarches déjà engagées par la Collectivité de Corse en matière de politique d'aménagement du territoire insulaire, notamment :

- Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC), dont la révision est actuellement en cours.

Le projet tel qu'envisagé marque une évolution significative dans la conduite des opérations d'aménagement, en s'inscrivant pleinement dans la dynamique portée par la Collectivité de Corse. Il témoigne d'une nouvelle approche, fondée sur une coordination étroite et intégrée entre les différents acteurs publics.

À ce titre :

- Il positionne la Collectivité de Corse comme un partenaire stratégique, technique et financier majeur dans la concrétisation du projet ;
- Les services de la Collectivité ont été associés très en amont de la démarche, afin de co-construire un projet de développement urbain intégré, prenant en compte à la fois les opérations sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale, et celles portées directement par la Collectivité de Corse.

Aussi, il est proposé de bien vouloir en délibérer .



Projet partenarial d'aménagement (PPA) de préfiguration « Entrée de ville »

Commune d'Ajaccio

SOMMAIRE

Table des matières

PREAMBULE	3
A. L'OBJET ET LES PARTIES AU CONTRAT	4
A.1. Objectifs poursuivis par le contrat	4
A.2. Dénomination et localisation du projet	5
A.3. Signataires du contrat	7
B. LE PROJET	8
B.1. Périmètre du projet	8
B.2. Ambition générale et principaux objectifs	9
B.3. Insertion du projet dans le contexte réglementaire	12
B.4. Insertion du projet dans son environnement	18
B.5. Modalités opérationnelles et financières : la feuille de route	21
B.6. Gouvernance, pilotage et principes de conduite du projet de PPA	25
C. LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT	26
C.1. Les engagements des parties	26
C.2. Concertation et communication autour du projet	26
C.3. Durée et actualisation du contrat	27
D. LISTE DES ANNEXES	27
E. SIGNATURES	28

Préambule

La Ville d'Ajaccio, la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), la Collectivité de Corse (CDC), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC) et l'État s'engagent dans une démarche collaborative et de gouvernance partagée pour élaborer le projet d'aménagement structurant de l'entrée de ville d'Ajaccio, s'étendant du giratoire de la gare Abbatucci au giratoire d'Aspretto.

Ce projet impacte significativement l'agglomération en abordant des aspects essentiels tels que la mobilité, la rénovation urbaine, la transition écologique et le développement économique.

Les objectifs du projet comprennent la reconquête urbaine et la valorisation du littoral, la planification de nouvelles mobilités pour réduire l'usage de la voiture et promouvoir les transports durables, la connexion entre les quartiers et la création d'un paysage urbain durable.

Ce projet nécessite une planification minutieuse, une collaboration étroite entre les différentes parties prenantes et une participation citoyenne active pour garantir sa réussite et sa viabilité. Il s'inscrit dans une démarche globale de consolidation des politiques publiques, **impliquant l'Etat, la Collectivité de Corse (CdC), la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Corse (CCIC), la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA) et la ville d'Ajaccio.**

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la CAPA, avec un montant prévisionnel des études pré-opérationnelles de 1 500 000€ HT.

Les études visant à définir le programme d'aménagement engloberont divers domaines, notamment les aspects socio-économiques, les infrastructures routières et les réseaux, le transport ferroviaire, la mobilité, l'urbanisme, l'architecture, le paysage, l'environnement, le montage juridique, économique et organisationnelle, la communication et la concertation publique, géotechnique, maritimes, entre autres.

L'objectif est de parvenir à un programme d'aménagement cohérent et viable, répondant aux besoins des habitants et des parties prenantes, et intégrant les diverses dimensions du projet.



Pour entériner le lancement de cette démarche, les parties prenantes du présent PPA de préfiguration ont signé le 11 janvier 2024 une déclaration d'intention partagée.

A. L'objet et les parties au contrat

A.1. Objectifs poursuivis par le contrat

Constat – enjeux

Ajaccio, située entre mer et montagne au fond d'un golfe, possède une situation géographique unique. Cependant, la ville semble davantage subir son environnement naturel, caractérisé par un relief escarpé, que d'en tirer profit. Au fil de l'histoire, le développement d'Ajaccio a conduit à l'expansion le long de la mer et dans les vallées avoisinantes. Cette croissance a été marquée par l'urbanisation, le développement économique et la croissance démographique, notamment depuis l'ère napoléonienne.

Le bord de mer a été progressivement occupé par des infrastructures portuaires, routières et ferroviaires, notamment avec la création des chemins de fer et de la gare d'Ajaccio en 1888. Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, l'activité portuaire s'est intensifiée, entraînant une extension des quais du port de commerce pour accueillir de plus gros navires, associé au développement des activités de plaisance.

Cependant, cette expansion a entraîné des contraintes sur le centre-ville. La ville a également été confrontée à des problèmes de mobilité, en raison de la prédominance de la voiture et du manque de transports en commun, malgré de courtes distances.

L'entrée de ville d'Ajaccio présente des caractéristiques inappropriées pour une mobilité apaisée. Les embouteillages, la complexité du réseau routier qui s'est entremêlé de part et d'autre du réseau ferroviaire constituent l'un des problèmes majeurs.

La zone en entrée de ville est également marquée par des coupures urbaines (notamment dues aux infrastructures), avec des espaces publics sous-utilisés ou inaccessibles dominés par la voiture (6 à 7 voies de circulation), ainsi que par la présence de bâtiments techniques de type industriel.

En résumé, l'entrée de ville d'Ajaccio est actuellement un espace largement dédié à la voiture et au transport ferroviaire qui doit intégrer en complémentarité les modes de déplacement plus doux tels que la marche ou le vélo. Les infrastructures portuaires et logistiques doivent naturellement être compatibles avec le renforcement du lien entre la ville et la mer, garantissant ainsi la qualité du cadre de vie en centre-ville.

La quasi-totalité du foncier est sous maîtrise publique (propriété de la Collectivité de Corse notamment, sous gestion de l'EPIC CFC et en partie concédé à la CCIC).

Causes de la situation :

Le front maritime d'Ajaccio agit comme une barrière physique entre la ville et la mer.

Les entités impliquées dans la gestion de cette zone fonctionnent de manière indépendante, entraînant une fragmentation et une absence de vision d'ensemble.

La situation actuelle découle de divers facteurs qui se sont accumulés au fil du temps. Les processus décisionnels, parfois incomplets, laissent transparaître une gouvernance qui a pu connaître des lacunes, des choix de transport parfois moins judicieux, une sous-évaluation de ~~la friche ferroviaire~~ des potentialités foncières des surfaces dédiées aux bâtiments techniques une absence de vision d'ensemble et d'études objectives, ainsi qu'une certaine réserve en ce qui concerne l'adoption d'une approche ambitieuse en faveur de la mobilité douce et des espaces publics.

Objectifs du Projet d'Aménagement :

- Donner une identité et une centralité à l'entrée de ville.
- Restructurer la zone pour lui donner une ambiance urbaine.
- Créer un parc urbain sur le littoral de la baie pour la promenade, le bien-être et les animations.
- Relier la ville à la mer pour rétablir l'unité.
- Favoriser le développement durable, la mobilité douce et la transition écologique.
- Considérer l'ensemble des aménagements projetés sous le prisme de la résilience face au changement climatique.
- Connecter la gare maritime et le port de commerce à l'ensemble du réseau de mobilités.
- Réduire la circulation routière en favorisant et les transports en commun et la rationalisation des infrastructures.
- Créer un ou des pôles d'échange multimodaux à la lumière des diagnostics et études issus de l'analyse des deux scenarios.
- Requalifier les espaces libérés par le transfert des activités industrielles et de maintenance.
- Promouvoir les modes de déplacements doux en reconsidérant la place de la voiture.

Le projet vise à répondre à ces multiples objectifs pour créer un espace attractif et durable tout en améliorant la mobilité et les relations entre la ville et la mer.

A.2. Dénomination et localisation du projet



Ce périmètre opérationnel sera complété par des périmètres d'études plus largement étendus et adaptés à chaque étude.



Photo semi-aérienne de la baie d'Ajaccio

L'entrée de ville d'Ajaccio compose un arc littoral reliant la ville historique au quartier Saint-Joseph et à la route d'Aspretto à l'Est. L'urbanisme d'Ajaccio sur ce secteur est profondément marqué par trois périodes distinctes de son histoire :

- L'établissement initial et la fortification de la ville génoise,
- L'extension du centre-ville dessinée dès le début du XIXe siècle sous l'ère napoléonienne, étendue vers le Nord le long de la rive Ouest de la baie, rappel ici fait que l'arrivée du 1^{er} transport en commun à la fin du XIX^{ème} siècle entraînant une urbanisation et jouant son rôle dans la mobilité sociale permettant notamment d'accéder à des zones auparavant isolées et des interactions entre différentes micro-régions.
- et la ville « moderne » d'Ajaccio, planifiée et construite lors de la seconde moitié du XXe siècle au nord de la baie avec la création des quartiers d'habitation des Cannes et des Salines, ainsi que l'aménagement des équipements routiers en entrée de ville.

La portion du littoral située entre la gare d'Ajaccio et Saint-Joseph est très marquée par les réseaux d'infrastructure qui la cisailent et qui isolent les quartiers du bord de l'eau.

- Le chemin de fer installé à la fin du XIXe pour acheminer d'abord denrées, matériel et voyageurs depuis le port et la gare, en direction de Caldaniccia et Mezzana, et relie ensuite Ajaccio à Bastia par voie unique ;

- L'ancienne route royale et RN193, la Territoriale 21, constituée de l'assemblage du cours du Prince impérial et du boulevard Charles Bonaparte, situés de part et d'autre de la voie de chemin de fer.

Durant tout le XIXe et une partie du XXe, la demi-lune du fond de baie demeurait un couloir de circulation extérieur à la ville, et n'avait globalement accueilli entre Saint-Jean et Saint-Joseph que de rares occupations péri-urbaines liées à la navigation, l'industrie, l'entrepôt et l'artisanat : ce que la ville garde au-dehors s'affichait au-devant des terres agricoles de la vallée. Ce n'est qu'avec l'édification des grands ensembles des Cannes et des Salines qu'Ajaccio « absorba » en quelques décennies cette portion de la baie.

A.3. Signataires du contrat

- L'Etat, représenté par le Préfet de Corse, Monsieur Jérôme FILIPPINI
- La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), représentée par le Président Monsieur Stéphane SBRAGGIA
- La Commune d'Ajaccio, représentée par le 1er Adjoint, Monsieur Alexandre FARINA
- La Collectivité de Corse, représentée par le Président du Conseil Exécutif, Monsieur Gilles SIMEONI
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC), représentée par le Président, M. Jean DOMINICI

Le cercle des co-signataires sera si besoin élargi par voie d'avenant, pour associer largement toutes les parties prenantes du projet au gré de ses évolutions, et notamment en fonction des opérations ou études contractualisées (les autres collectivités locales, les organismes consulaires, les partenaires privés, les établissements publics intéressés, société publique locale ou société d'économie mixte...).

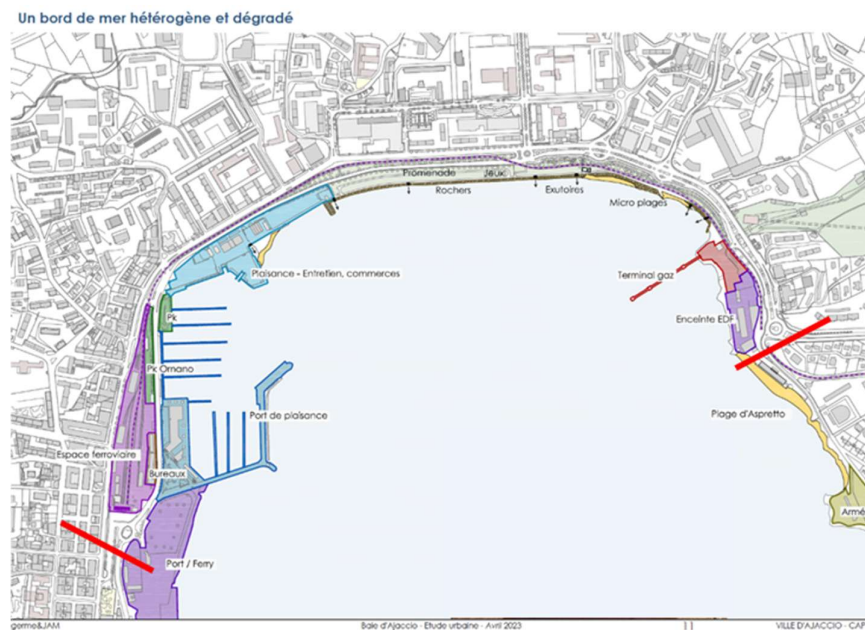
Le PPA pourra associer par ailleurs, dans ses instances de gouvernance, des partenaires non-signataires.

B. Le projet

B.1. Périmètre du projet

Le **périmètre opérationnel** s'étend du giratoire de la gare Abbatucci au giratoire d'Aspretto.

Certaines études pourront porter sur un périmètre plus étendu afin d'assurer l'articulation du projet avec les périmètres à enjeux voisins.



Le projet englobe la façade littorale et la porte d'entrée maritime du territoire de la CAPA sur environ 2,3 km. Il comprend le centre-ville, le port de commerce, le port Charles d'Ornano, Saint-Joseph, et peut être étendu en fonction des besoins de l'étude pour tenir compte des connexions avec les zones adjacentes.

Le **périmètre d'études** est donc évolutif et devra s'adapter aux thématiques étudiées.



B.2. Ambition générale et principaux objectifs

Les objectifs du projet couvrent deux volets indispensables à la modernisation de la ville :

- L'édification d'un cadre de vie entièrement repensé grâce aux opérations de reconquête urbaine et de valorisation du littoral, qui permettront de restaurer une relation harmonieuse entre la ville et la mer et de favoriser la création d'un paysage urbain durable.
- La planification de nouvelles mobilités entre le centre étendu, les quartiers et le péri-urbain, notamment à la faveur du développement d'un Transport en Commun en Site Propre garantissant un report modal significatif, l'articulation avec les modes doux et la réalisation de pôles multimodaux.

Cette opération d'aménagement s'inscrit dans la continuité de nombreuses actions publiques (détaillées ci-après) et vient consolider la dynamique existante.

L'opération :

Amélioration de l'offre de transport en commun et de sa performance: en effet l'objectif est le développement qualitatif et surtout quantitatif de l'offre de transport en commun pour réduire la part modale de la voiture. Il sera aussi nécessaire de permettre une interconnexion efficiente avec les grands équipements d'infrastructure : L'objectif est de minimiser l'impact défavorable des différentes intersections route/route ou route/fer, d'améliorer la fluidité et l'articulations de tous les modes de déplacement pour assurer l'efficacité globale du système de transport. Des études de mobilité considérant l'ensemble des usagers seront réalisées pour adapter les réseaux existants et en assurer l'intermodalité.

Deux scénarios sont examinés : le maintien du terminus à Abbatucci ou son déplacement/complément à Saint-Joseph.

Réaménagement de l'espace public: L'objectif est de redéfinir la configuration géographique de la portion littorale actuelle pour unifier la ville, reconnecter le centre-ville à la ville moderne en bord de baie, et restaurer une relation harmonieuse entre la ville et la mer. Le projet vise à rationaliser le stationnement existant, simplifier les infrastructures, et permettre un meilleur fonctionnement des tout en favorisant les modes de déplacement durables.

Le fond de baie constitue un secteur d'enjeu régional (SER) identifié par le PADDUC. Il est important de favoriser une meilleure coordination des initiatives locales afin d'assurer une cohérence à l'échelle du bassin de vie. La gestion du foncier ne peut reposer uniquement sur l'addition de projets ponctuels, mais doit s'inscrire dans une approche globale et stratégique. Les propositions relatives aux réserves foncières doivent ainsi s'appuyer sur une vision d'aménagement d'ensemble, au service d'un urbanisme de projet, qui reste l'un des objectifs essentiels à poursuivre.

Déplacement des installations/équipements de maintenance non nécessaires en secteur stratégique d'aménagement : Il est envisagé de déplacer ou de libérer les installations techniques et bâtiments d'équipement, du centre-ville vers Mezzana : n espace foncier considérable en cœur de ville est ainsi à reconsidérer. Les différentes libérations d'espaces permettront d'apporter des réponses urbanistiques d'optimiser les flux de circulation, d'améliorer les liaisons transversales, de réduire la fracture urbaine, et de créer un une nouvelle entrée de centre-ville avec diverses fonctions.

• Planification des nouvelles mobilités entre le centre étendu, les quartiers et le péri-urbain

Il s'agit de :

- Réduire la part modale de la voiture ;
- Déploiement d'un TCSP garantissant un report modal significatif et améliorant le fonctionnement du transport public ;
- Favoriser l'intermodalité ;
- Promouvoir le recours au vélo et à la marche ;
- Revoir la distribution et la morphologie de toutes les infrastructures ;
- Prendre en compte les spécificités des autres quartiers ;
- Améliorer les entrées et sorties du port de commerce. La CCIC rappelle les aménagements à venir dans la zone de l'actuel appontement Saint Joseph, avec la création d'un terminal fret qui sera édifié après le déplacement des dépotages d'hydrocarbures sur le site du Ricanto ;
- Connecter le port Charles Ornano au cours Napoléon.
- Port de plaisance Charles Ornano. Une attention particulière devra être portée au schéma portuaire qui va être mis en place par la Ville. En effet les aménagements proposés devront être compatibles avec les grandes orientations de ce schéma.

• Relier les quartiers à la baie et la ville nouvelle à la ville ancienne

Pour chaque quartier, rue ou résidence du secteur, le réaménagement de l'espace public entre la voirie, le stationnement et les circulations piétonnes permettra d'établir un accès direct aux transports en communs, aux itinéraires cyclables, aux aménagements paysagers en bord de mer et aux activités connexes susceptibles de s'y développer.

• Proposer des usages et un paysage urbain pérenne pour le nouveau boulevard côtier, adapté aux ambitions environnementales

L'aménagement de l'entrée de ville d'Ajaccio passe par des opérations de restructuration des espaces publics, d'ouverture sur la mer, d'amélioration des déplacements motorisés et actifs afin que le bord de mer retrouve un rôle fédérateur. Cette quête comprend nécessairement :

- La création d'un parc littoral centralisateur ;
- La lutte contre les îlots de chaleur, grâce la végétalisation intensive du site ;
- L'anticipation de la montée des eaux dans la conception des infrastructures ;
- L'utilisation si les conditions le permettent de matériaux biosourcés et redynamisant les filières locales.

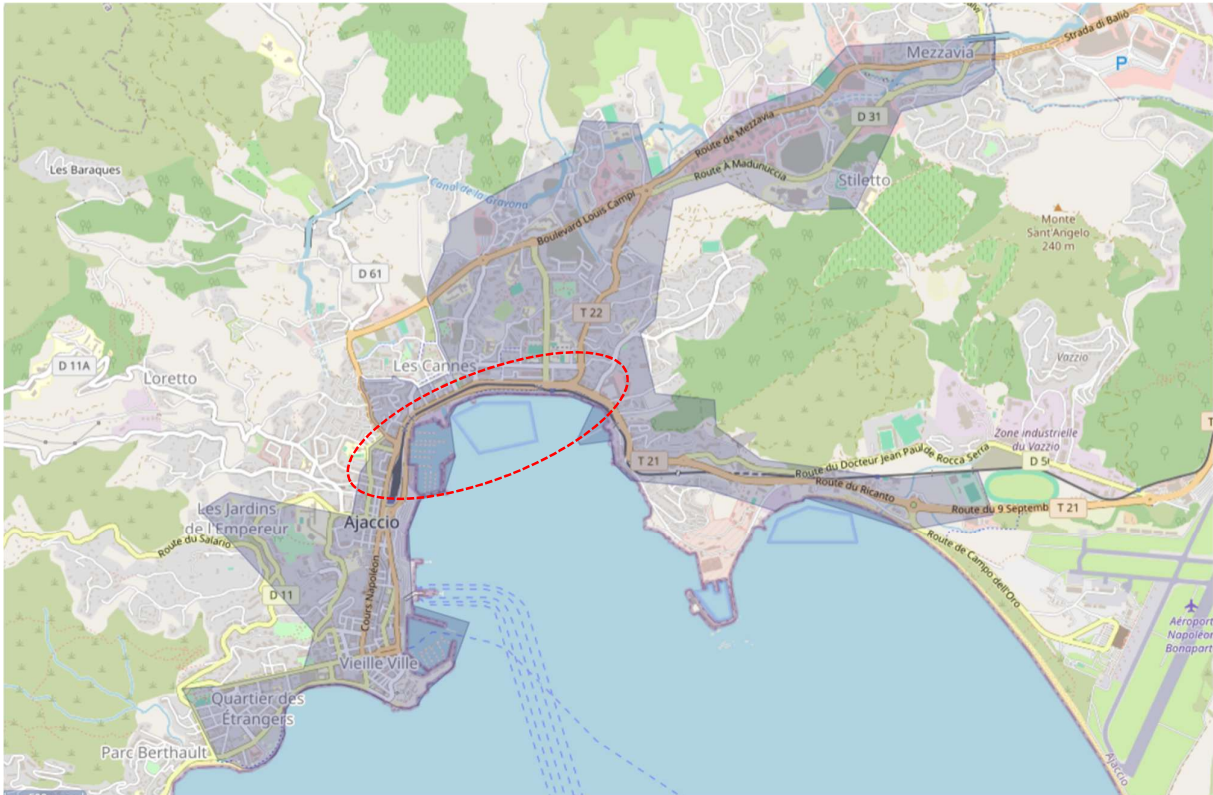
B.3. Insertion du projet dans le contexte réglementaire

Chaque document stratégique réalisé ou en cours d'élaboration sur ce secteur identifie les enjeux pesant sur l'aménagement de l'entrée de ville.

Le projet est localisé sur un secteur à forts enjeux, d'ores et déjà au cœur des préoccupations des politiques publiques :

- Documents municipaux

Action cœur de ville



Périmètre schématique du projet superposé au périmètre ACV n°2

L'entrée de ville est le barycentre du périmètre du 2^{ème} programme Action Cœur de Ville. Il permet de faire la connexion entre le centre-ville, Mezzavia et l'entrée Est de la ville. Les périmètres d'action du programme Action cœur de ville pour la période 2023-2026 se substituent aux périmètres d'action définis dans l'avenant de projet 2018-2022.

La Convention Cadre Action Cœur de Ville n°2 dont le principe général est le rééquilibrage des dynamiques d'urbanisation entre le centre-ville d'Ajaccio et sa périphérie. A cet égard, les deux entrées de ville (Aspretto-St Joseph et Mezzavia) ont été inscrites dans le nouveau périmètre Action Cœur de Ville, illustrant cette volonté de rééquilibrer et reconnecter des quartiers et des populations qui pouvaient avoir le sentiment d'un déclassement.

Ce programme porte notamment les objectifs suivants :

- Favoriser la sobriété foncière et réduire l'artificialisation des sols ;
- Améliorer la qualité architecturale, urbaine et paysagère ;
- Démontrer le recyclage possible des entrées de ville, y compris la restauration écologique des sols.

Plan Local d'Urbanisme

Le périmètre du projet est situé dans la zone U du PLU, décliné notamment en UP pour les espaces portuaires.

L'emprise ferroviaire de la gare Abbattucci est quant à elle située en zone 2AU.



Extrait du PLU – 2019

Le PLU ajaccien est en cours de révision.

Le PLU en vigueur, adopté en 2019, identifie d'ores et déjà les enjeux de la requalification de l'entrée de ville : espace public à ouvrir sur la mer, requalification des pénétrantes majeures (route et fer) pour rendre la ville accessible à tous, secteur devant accueillir des opérations de renouvellement urbain, etc...

Le Plan Local d'Urbanisme ajaccien insiste sur le soin à apporter au traitement des espaces publics.

- Documents communautaires

Le **programme local de l'habitat** (PLH) a été approuvé début 2024. Ce document stratégique donne la priorité au renouvellement urbain et la requalification du parc existant.

La CAPA doit relever un défi d'ampleur : celui de répondre aux besoins en logement dans un contexte de plus en plus contraint de consommation foncière (objectif Zéro Artificialisation Nette 2050, recul du trait de côte...).

Soucieuses des écosystèmes qui les entourent, la Collectivité de Corse et la CAPA ont à cœur de définir une approche durable de l'organisation territoriale des communes administrées. Le nouveau PLH s'attachera donc à soutenir une répartition territorialisée des objectifs de création de logement, afin de limiter la consommation des ressources naturelles. Dans cette logique, l'agglomération priorisera le développement des projets selon l'armature urbaine des territoires en confortant en priorité le développement résidentiel dans les principales polarités et secteurs bien desservis en transports en communs à proximité des commodités et zones d'emplois mais aussi en accompagnant les communes périurbaines et rurales dans l'élaboration d'un développement résidentiel maîtrisé.

Si depuis quelques années l'agglomération construit et diversifie ses produits de sortie pour répondre à l'hétérogénéité des besoins, en soutenant par exemple des programmes constitués de petites typologies, l'effort de production ne répond que partiellement aux besoins recensés. Afin d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixée, la CAPA souhaite mobiliser plus que jamais une stratégie résidentielle complète, stratégie qui montera en puissance tout au long du PLH.

Ainsi, la programmation de l'offre nouvelle repose à la fois sur une construction neuve compatible avec la sobriété que vise le territoire, le recyclage du parc vacant mais également la réhabilitation de l'habitat ancien et dégradé à travers la mise en œuvre de dispositifs d'aides incitatifs en direction des copropriétés.

Effets de la réhabilitation des logements :

- Une réduction des consommations énergétiques et donc des factures des habitants ;
- Une réduction de l'habitat indigne sur la santé des occupants ;
- Une meilleure adéquation des logements aux besoins des habitants (maintien à domicile des seniors, adaptation aux situations de handicap) via les travaux d'adaptation ;
- Une amélioration globale du cadre de vie local : des bâtiments plus attractifs permettant la redynamisation du tissu urbain grâce à l'installation de nouveaux ménages, usagers des commerces environnants.

Le **schéma directeur des eaux pluviales** (SDEP) devrait être approuvé à l'automne 2024.

Dans le cadre de l'ANRU, ce secteur a bénéficié d'investissement majeurs afin de créer des exutoires en mer.

Le **Plan de Déplacement Urbain** (PDU) est quant à lui en cours d'actualisation (PDM 2019-2029), et s'attachera à traiter la question des mobilités sur ce secteur.

Développer les modes de transports actifs correspond à un enjeu déjà clairement identifié par le Plan de Déplacements Urbain (PDU) de 2019 et occupant aujourd'hui une place centrale dans les concertations autour du Plan De Mobilité (PDM) 2029.

La CAPA envisage la création d'un maillage cyclable continu et sécurisé sur le territoire, il s'agira :

- D'envisager la définition de doubles-sens cyclables dans toutes les voies à sens unique, d'instaurer des « tourne à droite » vélo aux feux tricolores, d'instaurer des «sas vélos», sauf impossibilité technique, contre-indication pour la sécurité des personnes et en concertation avec la ville d'Ajaccio ;
- D'identifier les itinéraires susceptibles de faire l'objet d'aménagements cyclables pour favoriser le développement de liaisons inter-quartiers, améliorant ainsi les liens entre différents lieux de vie à l'échelle urbaine. Les mobilités douces sont ainsi un outil de désenclavement de tous les quartiers ;
- D'améliorer l'aménagement du parcours cyclable, de compléter les liaisons structurantes et l'offre de services par l'aménagement ou la requalification d'espaces ;
- De prendre en compte la circulation des vélos dans la réalisation des travaux de création ou de requalification de voirie

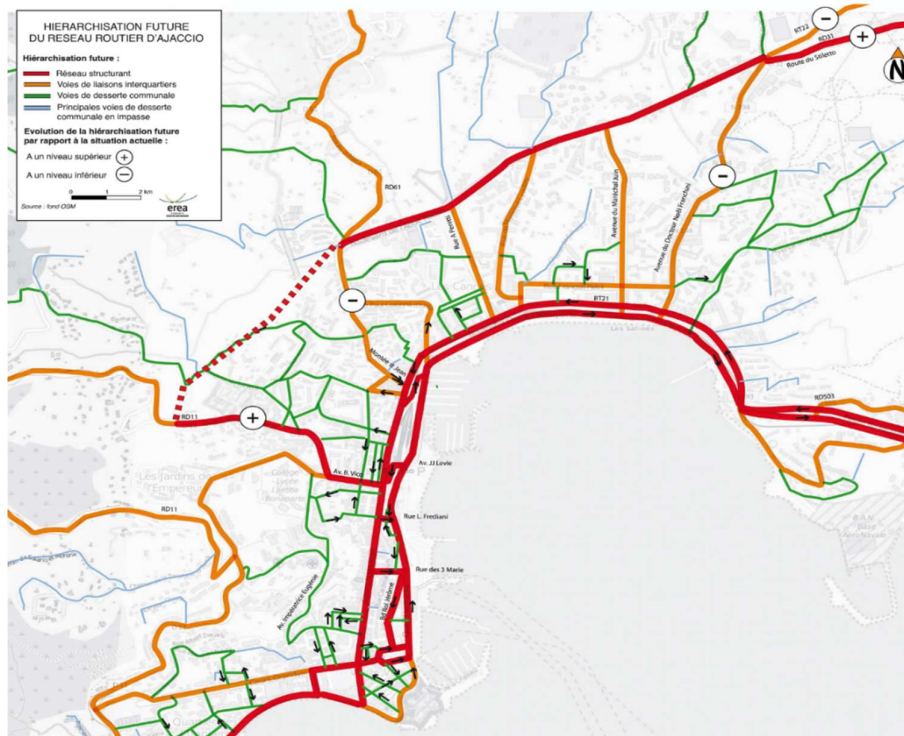
Il est également inscrit au PDU la réalisation d'un plan de circulation sur la Ville d'Ajaccio, coordonné avec les schémas de transport collectif et modes actifs. Cette modification de la hiérarchisation se traduit également sur la commune d'Ajaccio tel qu'illustré sur la cartographie suivante. Elle montre également la complexité du plan de circulation avec les nombreux sens uniques.

Un nouveau plan de circulation, visera à :

- Faciliter l'accès au centre-ville pour les transports collectifs et les modes actifs
- Améliorer la lisibilité des trajets, notamment l'accès aux parkings pour les visiteurs et chalands.

Cette étude de plan permettra de programmer la réalisation d'aménagements et l'implantation d'équipements favorisant la circulation des bus et des modes actifs.

L'aménagement du fond de baie (étude de pré programmation en cours pilotée par la CAPA) visera également à limiter les coupures urbaines en vue d'un traitement unifié de cet espace stratégique, image et vitrine touristique avant l'arrivée au cœur de Ville.



Hiérarchisation future du réseau routier d'Ajaccio

Par ailleurs, de nombreux aménagements cyclables sont en cours de réalisation sur le secteur.

Enfin, l'élaboration du Plan climat-air-énergie territorial (**PCAET**) va débuter mi-2024. Celui-ci intégrera la nécessité de repenser les mobilités, en donnant plus de place aux modes doux non polluants.

En l'espèce, le projet de réaménagement de l'entrée de ville, fait de la Collectivité de Corse un partenaire stratégique de sa réalisation, mais il fait aussi écho aux orientations stratégiques relatives à la **reconnaissance du fait urbain insulaire**, approuvées par l'Assemblée de Corse en mars 2025.

Le projet semble compatible avec les axes du schéma :

L'axe 1 « Faire de l'armature urbaine un moteur de l'attractivité des villes insulaires » dédié à la question de l'attractivité économique des pôles urbains, à la dynamique de quartiers, et à la saisonnalité.

L'axe 4 « Coordonner la stratégie urbaine et l'offre de mobilité » visant à favoriser les projets qui contribueront à faire de la mobilité, pour tous les citoyens, un gage de connexion entre les territoires.

L'axe 5 « Faire des pôles urbains insulaires un modèle de développement vertueux » abordant la thématique de la résilience des villes et de leur capacité d'adaptation face au changement climatique et sociétaux.

- Documents supra communautaires

Schéma de Cohérence Territoriale

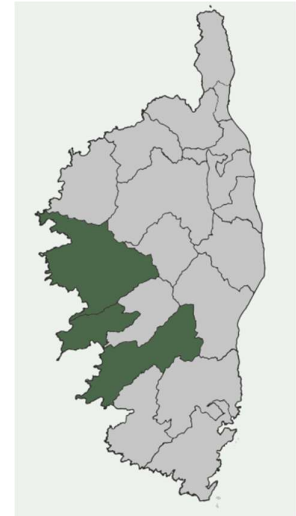
Le périmètre du futur SCOT a été approuvé par arrêté préfectoral en 2024. Celui-ci concerne 71 communes et 110 722 habitants. Les intercommunalités associées à la CAPA dans ce projet sont :

- La Communauté de Communes de la Pieve et de l'Ornano et du Taravo,
- La Communauté de Communes du Spelunca-Liamone.

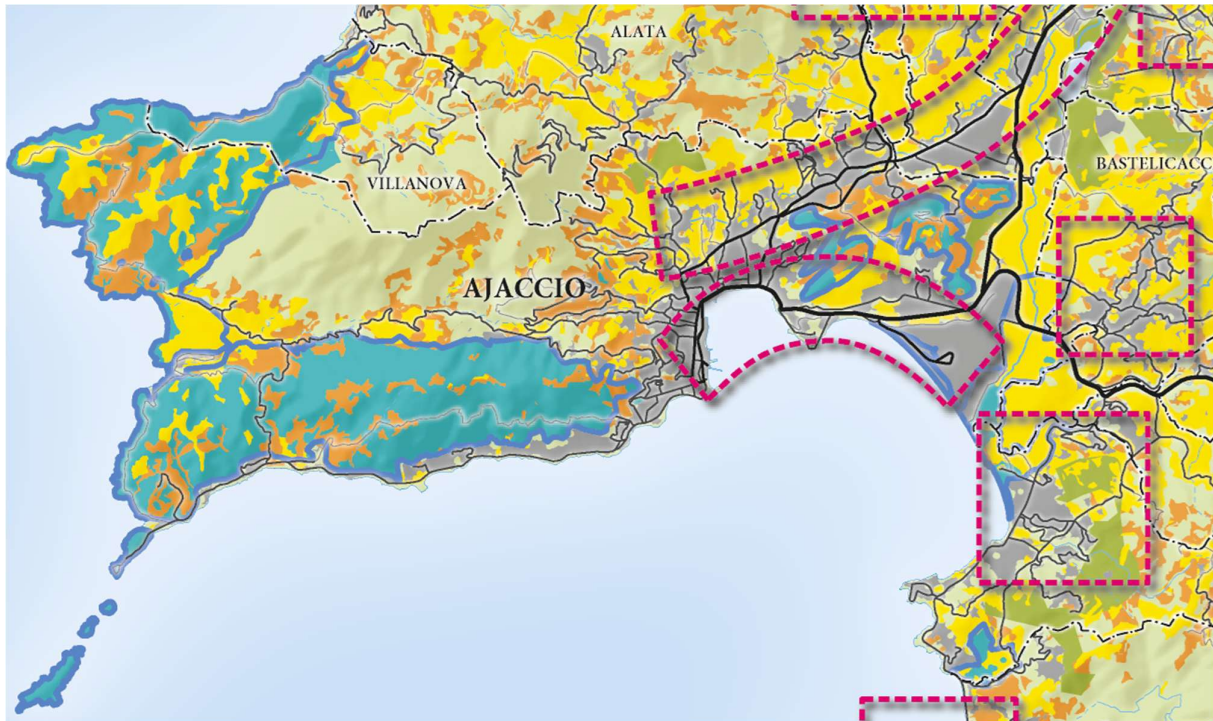
A ce titre, le traitement des entrées de ville de la principale agglomération insulaire revêt un caractère stratégique.

Celui-ci aura notamment pour objectifs de relier les territoires, et de répondre aux besoins du territoire dans de nombreux domaines : la transition écologique, l'optimisation des ressources dont le foncier, l'énergie, le développement économique durable...

En raison de sa situation centrale sur le territoire ajaccien, le secteur d'entrée de ville sera concerné par un grand nombre des sujets abordés dans le SCOT.



Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC)



Extrait du PADDUC 2015 - SER

Au titre du PADDUC, le projet est classé en SER, soit un Secteur à Enjeu Régional.

Au cours du travail d'élaboration du PADDUC, il est apparu qu'il convenait de conférer un régime spécifique à des secteurs à forts enjeux urbains et économiques dans lesquels il fallait permettre l'émergence de projets d'aménagement d'ensemble.

Le PADDUC représente spatialement de manière schématique, sans délimitation précise, ces secteurs à forts enjeux. Il reviendra donc aux documents locaux d'urbanisme d'arrêter les périmètres de projets.

Le PADDUC leur assigne cependant des orientations d'aménagement qui visent à permettre l'émergence de projets de territoire intégrés. La collectivité de Corse (CDC), quant à elle, a affirmé sa volonté d'y assumer pleinement son rôle avec tous les outils dont elle dispose lorsque son implication dans la gouvernance sera requise.

Enfin, il est à noter que le périmètre du projet envisagé s'inscrit dans celui du secteur d'enjeu régional (SER), défini en 2015 par le schéma d'aménagement territorial (cf. livret III page 22) du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC). Ce dernier, identifiait plusieurs orientations sur ce secteur, à savoir :

Coordonner les différentes maîtrises d'ouvrage pour définir un projet cohérent à court et moyen terme.

Prévoir les réservations éventuellement nécessaires à une modernisation/reconstruction de la centrale du Vazzio et à son raccordement aux différents réseaux

Étude de la structuration de zones logistiques et d'activité à proximité.

En matière de transports :

- Amélioration des conditions d'accès en transports en commun (articulation avec le réseau ferré).
- Transports en commun : création d'un pôle d'échange multimodal, mise en place d'un TCSP en complémentarité de l'offre ferroviaire,
- Développement de l'offre ferroviaire en périurbain,
- Maintien de la gare voyageurs en centre-ville et prolongement de la desserte en TCSP au moins jusqu'à la gare maritime et routière.
- Restructuration du maillage viaire urbain, en relation avec les orientations du SER « Rcade » en visant la désaturation des deux rues qui, entre le fond de baie et le port Ch. Ornano, accueillent la totalité des flux routiers Est/Ouest de la ville.

En matière de Mise en Valeur de la Mer :

- Amélioration des conditions d'accueil et d'accès à l'eau des industries nautiques notamment par l'aménagement d'une cale de mise à l'eau à haut niveau de services à l'entrée de ville ;
- Amélioration de l'équipement des ports et de leurs services : équipements techniques strictement liés à l'accueil de la plaisance (carénage, recueil des eaux grises, ...), mais aussi évolution vers des petites plateformes multimodales (accueil de navettes maritimes, aire de stationnement vélo, bornes libre-service de vélos voire de voitures électriques, ...) ; Préfiguration d'un pôle de mise en valeur de la mer à Aspretto (formation aux métiers de la mer, pôle technique nautique d'envergure régionale, aquaculture, ...), sous réserve d'accord de l'actuel propriétaire du site (Ministère de la Défense) ;
- Relocalisation du stationnement terrestre au bénéfice de la mise en valeur du front de mer et du développement des circulations non polluantes.

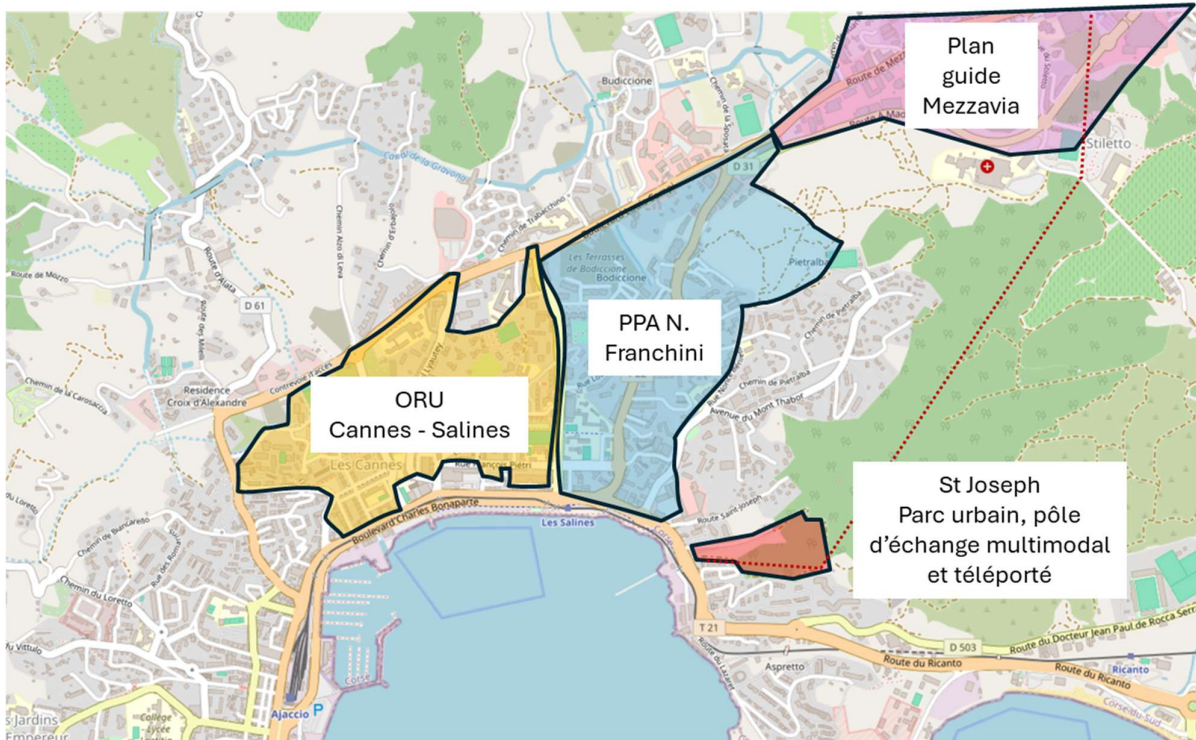
En matière de développement culturel :

- Réfléchir aux liens et synergies possibles avec la rive sud et l'ouest Corse ;
- Prévoir des sites d'implantation des entreprises culturelles, artistiques, artisanales etc., le cas échéant, dans le cadre d'une zone urbaine vouée au développement culturel (cf. Annexe 9 – partie 2)

B.4. Insertion du projet dans son environnement

L'entrée de ville est au cœur d'une stratégie d'aménagement initiée depuis plusieurs années. Les actions réalisées ou en cours visent à répondre aux enjeux de développement durable, de mobilité douce et de transition écologique, notamment en incitant à la réduction de l'usage de la voiture au bénéfice de modes actifs.

Outre la question des mobilités, le secteur est entouré de projets et stratégies d'aménagement d'ensemble : **il est le dernier maillon d'un processus de requalification urbaine.**



Outre les documents stratégiques et réglementaires présentés précédemment, et sans prétendre être exhaustif, on peut noter à proximité immédiate de ce périmètre les projets de requalification urbaine suivants :

Opération de Renouvellement Urbain Cannes Salines

De 2009 à 2020, la puissance publique a massivement investi dans ce secteur, vulnérable face au risque inondation afin d'éloigner les risques et améliorer le cadre de vie.

La convention du projet sur les quartiers Cannes - Salines d'Ajaccio a été signée le 16 mars 2009, pour un coût global de 130 M€ avec un financement de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU*) de 30 M€ et de 30 M € du Plan Exceptionnel d'Investissement (PEI).



Le programme a fortement été orienté sur des actions de requalification d'espaces publics et de création d'équipements répondant ainsi au problème majeur du quartier marqué par un déficit de qualité de ces espaces et d'une action importante sur les logements sociaux (réhabilitation et résidentialisation).

Les inondations de 2008 ont mis en évidence la nécessité d'intervenir sur le réseau hydraulique. Le Programme de Rénovation Urbaine fut une opportunité pour intervenir de manière cohérente en vue de réduire de façon durable les dommages aux personnes et aux biens consécutifs aux inondations, en mettant en œuvre une approche intégrée de prévention des inondations par un programme de travaux cohérent à l'échelle des deux quartiers. L'intégration de ce volet hydraulique a été contractualisée à travers la convention du Programme d'Actions de Prévention des Inondations - PAPI (2012-2018) d'un montant de 35 M€ portant le total du Projet à 165 M€ ;

Elles concernent la rénovation et la création de nombreux réseaux souterrains, et en particulier la réalisation de réseaux primaires d'assainissement pluvial en continuité des exutoires déjà réalisés, Une mise à niveau des exutoires Jean Lluís, Maréchal Juin et rue des Cannes ainsi que la réalisation de bassins de rétention comptent parmi les opérations les plus importantes du volet hydraulique.

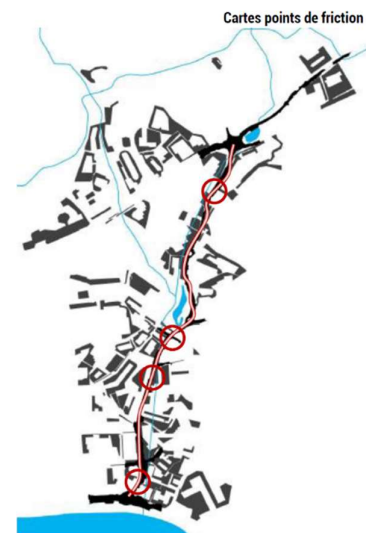
Au total, 72 opérations ont été programmées et réalisées dans le cadre du PRU (dont études d'ingénierie): des bassins de rétention, une requalification des espaces publics et des rues, deux groupes scolaires, une maison de quartier, des pistes cyclables...

Projet Partenarial d'Aménagement – Noël Franchini

En cours de finalisation, ce projet s'appuie sur des Ateliers des Territoires menés en 2023 et 2024.

Il s'attache à résoudre les problématiques d'un secteur accidenté par un événement hydraulique majeur en juin 2020, et qui est un axe de circulation majeure sans en avoir les caractéristiques routières.

Il s'agira de restaurer le lien urbain et tisser des centralités renouvelées afin de transformer une voie d'entrée de Ville en véritable quartier, agréable à vivre pour ses habitants et vecteur de mixité et d'inclusion sociale.

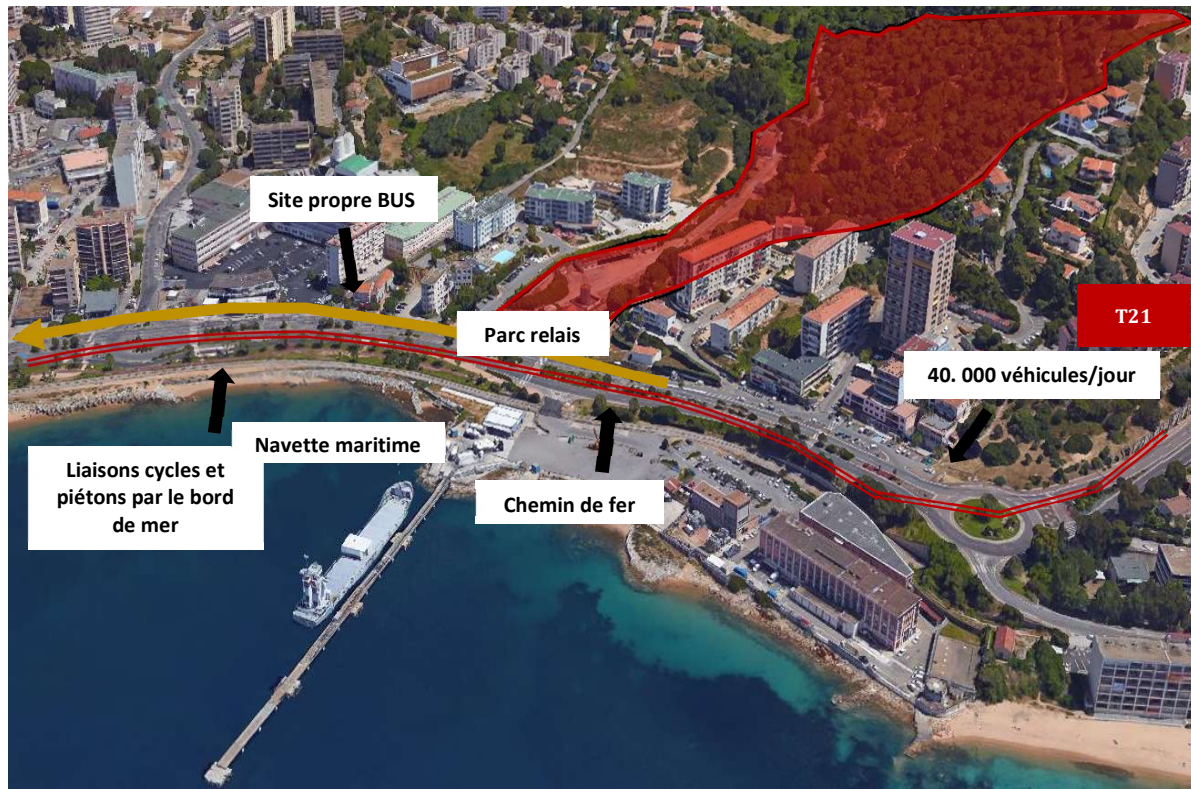


Elaboration d'un plan-guide de MEZZAVIA - Requalification urbaine et équipements structurants

Le secteur de Mezzavia connaît une forte mutation depuis quelques années. Un plan-guide va prochainement être réalisé par la CAPA sur ce secteur afin de dessiner les grandes orientations urbaines et paysagères envisageables à plus ou moins long terme. Il peut aussi permettre à la commune de rendre cohérent les aménagements réalisés récemment ou en cours avec les orientations futures.

Celui-ci définira une feuille de route et un cadre d'intervention pour la réalisation des aménagements répondant aux problématiques et attentes du territoire et traduisant les objectifs suivants:

- Construire la ville renouvelée s'inscrivant dans les politiques publiques ;
- Redynamiser, renouveler les polarités commerciales dans des programmes mixtes ;
- Requalifier les espaces publics et permettre le retour de la nature en ville en linéarité et dans l'épaisseur,
- Traduire la ville des courtes distances, ville de proximité, par l'affirmation des centralités urbaines comme lieu privilégié de la mixité ;
- Accompagner le développement et l'assise d'une fonction hospitalière à rayonnement régional ;
- Compléter une offre de mobilités renouvelée,



Le secteur de Saint-Joseph, identifié de longue date comme stratégique pour l'agglomération, concentre de multiples flux, dont les 40 000 véhicules/jour de la RT21. Le terrain militaire en cours d'acquisition par la CAPA, accueillera deux gares du téléphérique urbain. Il constitue un nœud intermodal où se croisent:

- La **RT21**, axe d'entrée majeur d'Ajaccio ;
- La **voie ferrée** en site propre ;
- La **voie de bus**, prolongée jusqu'au futur parc relais ;
- Les **modes doux**, avec connexions cyclables et piétonnes vers le fond de baie et des équipements vélos ;
- La **navette maritime**, à l'étude entre Tino Rossi et Saint-Joseph, en complément de la liaison Porticcio ;
- Le **téléphérique**, reliant Saint-Joseph à l'hôpital et Mezzavia via Stiletto, pour une alternative moderne à la voiture.

Le projet a permis la levée de la réserve militaire : ce terrain boisé, jusqu'ici inaccessible, sera valorisé en **parc urbain**. Les gares seront implantées sur des zones déjà défrichées ou bétonnées, avec conservation de la végétation existante.

Ce parc offrira un nouvel espace vert à la ville centre, actuellement peu dotée, avec des vues remarquables sur Ajaccio. Il sera accessible aux personnes à mobilité réduite, notamment en raison de sa proximité avec le centre hospitalier. La mise en œuvre est confiée à la **SPL Ametarra** dans le cadre d'un mandat en cours.

Recomposer et rétablir les relations qui font défaut entre la gare et son environnement, la mise en œuvre des politiques engagées concernant le tram-train (acquisition du matériel roulant adéquat) et son prolongement potentiel (permis par les croisements réalisés, les haltes créées ou en cours de création ainsi que la CCVU).

B.5. Modalités opérationnelles et financières : la feuille de route

Du fait de la localisation centrale de l'entrée de ville, le périmètre de réflexion des études à mener afin d'aboutir au programme d'aménagement se fera sur un périmètre élargi, schématiquement représenté comme suit :



Le périmètre de réflexion pourra varier en fonction de la thématique étudiée. Il est en outre évolutif, et la souplesse du PPA permettra de le réviser ultérieurement si besoin.

Toutes les études présentées ci-après ont pour objectif d'aboutir à l'élaboration du programme d'aménagement.

Elles se déclineront en une première étape, appelée PLAN GUIDE dans le calendrier, qui établit un pré-programme initial basé sur un diagnostic, afin de définir la position stratégique de l'opération. Cela permettra de « cranter » l'opération et de poursuivre les études sur des bases solides et partagées.

B.4.1 Etudes déjà réalisées ou initiées en 2024

Pour donner suite à la déclaration d'intention, la CAPA a lancé dès 2024 plusieurs missions pour abonder ce projet :

Levé topographique du périmètre :

Statut : réalisé

Montant : 71 452,8 € HT

Etude aménagement : préprogramme :

Statut : en cours de réalisation

Montant : 211 537,00 € HT

Cette mission actuellement en cours doit traiter les sujets suivants, afin de poser les bases du projet d'aménagement d'entrée de ville :

- Précision des objectifs et définition du projet (périmètre et contenu) compte tenu des éléments à notre disposition ;
- Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) pour le Comité de Pilotage des acteurs institutionnels ;
- Production des livrables, comprenant notamment :
 - Synthèse des études et recherches documentaires
 - Montage de l'opération : aspect économique ; juridique ; financier
 - Tanche / phasage de l'opération
 - Premières estimations : travaux, études, foncier, communication, concertation, indemnisations
 - CCP des études préalables (non exhaustif) : socio-économique, étude urbaine, géotechnique, transport urbain, communication de l'opération, AMO concertation, procédures réglementaires, financières, etc...)
 - CCP études préalable : étude de mobilité, compte tenu de son impact majeur dans la définition de la stratégie Cahier des Clauses Particulières (CCP) des Marchés Subséquents (MS) pour la transition vers la phase de programmation

Etude de mobilités :

Statut : en cours de consultation

Montant : Estimé à 30 000 € HT pour une première phase d'une durée de 3 mois

La mobilité est une composante majeure de ce projet.

Ces dernières années, les collectivités locales ont planifié et/ou réalisé d'importants équipements en matière de mobilité tels que la réhabilitation de la rocade ou son projet de prolongement et de pénétrante.

Consciente que ces développements devaient s'accompagner d'alternative au "tout voiture", la CAPA a initié un certain nombre de projets alternatifs :

- la navette maritime Ajaccio-Centre / Porticcio (réalisé)
- la mise en place du réseau d'Aiaccine (réalisé)
- le téléporté (en cours, une des stations étant sur le périmètre de la présente étude)
- un ascenseur urbain pour desservir la ville-haute (en cours d'étude), etc...

En parallèle, chaque gestionnaire de voirie a eu à cœur de déployer un réseau de pistes cyclables, que la CAPA va renforcer dès 2024. Ainsi, la Collectivité de Corse a d'ores et déjà réalisé sous sa maîtrise d'ouvrage des aménagements structurants permettant de développer les mobilités actives : secteur de l'Amirauté, secteur d'Aspretto, secteur Ricanto – Vignetta, aménagement de la route des Sanguinaires, aménagement de la rocade d'Ajaccio et aménagement de la route de la Sposata.

En conséquence de ce qui précède, le fond de baie apparaît comme le dernier segment d'une chaîne de mobilité qui doit être repensée. La place de la voiture doit être questionnée, et les modes doux doivent y trouver une meilleure place : parallèlement au bord de mer et en perpendiculaires pour connecter les différents quartiers qui aujourd'hui se heurtent aux nombreuses infrastructures à traverser.

La reconfiguration de la morphologie de l'entrée de ville ne pourra que renforcer l'attractivité de la ville, au travers d'une mobilité apaisée et d'une façade maritime perméable.

Pour cela, les études de mobilité auront pour objectif d'apporter des éléments d'aide à la décision. Elles devront :

- Disposer d'un diagnostic alimentant le programme « Fond de Baie » et permettant de capitaliser les données d'entrées nécessaires et d'identifier les données manquantes.

- Objectiver les hypothèses proposées, mettre en avant leurs avantages et leurs inconvénients, afin de retenir la solution la plus viable.
- Montrer l'opportunité de création / prolongement / modification d'un TCSP, définir un ordre de grandeur des coûts du projet et de l'échéance possible de mise en service.
- De montrer la faisabilité du projet.

Les études permettront également d'anticiper les modifications de plan de circulation et les reports modaux tous modes qui en découlent, afin d'accompagner les changements et de les rendre le moins pénalisant possible.

B.4.2 Liste globale des études

Au fur et à mesure de l'avancement de la mission se dessine la liste des études à réaliser en priorité pour aboutir au programme d'aménagement.

L'élaboration rigoureuse d'un programme d'aménagement peut nécessiter la réalisation de nombreuses études, portant sur diverses thématiques telles que l'environnement, la mobilité...

Ci-dessous a été établie la liste des études envisagées à ce stade. Toutes ne seront toutefois pas nécessaires : l'étude en cours permettra de le définir et de phaser les missions.

L'objectif principal est d'établir une stratégie et des intentions qui seront consolidées dans les étapes suivantes de la programmation urbaine.

Il est précisé que ce futur programme d'étude fera l'objet d'un ou plusieurs avenants permettant de réinterroger et le programme et éventuellement ajuster l'enveloppe financière pour coller au mieux au projet.

Sous 18 mois, il est envisagé de lancer une première phase d'étude (en vert foncé ci-dessous), pour un montant estimé à 600 000 € HT.

Le montant global des missions nécessaires à l'élaboration du programme d'aménagement est estimé à environ 1 500 000 € HT.

Le tableau suivant est fourni en annexe pour plus de lisibilité.

Il est accompagné par un calendrier global de l'opération.

B.6. Gouvernance, pilotage et principes de conduite du projet de PPA

B.5.1 Organisation de la maîtrise d'ouvrage

Les compétences des parties prenantes sont complémentaires :

La ville d'Ajaccio : toutes les compétences liées à l'urbanisme, à la proximité, aux équipements publics, espaces verts, habitat, commerces, la réglementation de la circulation et du stationnement, etc.

La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA) : transport et mobilité, politique de l'habitat, développement économique, urbanisme, réseau d'eau et assainissements, etc.

La Collectivité de Corse avec ses agences, offices et CCIC : transports et mobilités intérieurs et extérieurs sécurisation de l'accès de toute la Corse aux grands équipements, notamment le port et les centres névralgiques administratifs et économiques ; maîtrise foncière, urbanisme et aménagement, aides financières, etc.

L'Etat en matière d'aide financière, d'accompagnement techniques aux études, de développement durable, protection des risques d'inondation, etc.

La CAPA de par sa fonction et sa proximité avec les habitants, est l'animateur privilégié du PPA.

Les cosignataires valideront conjointement et en concertation étroite les livrables et les conclusions qui découleront des différentes études.

B.5.2. Organisation des instances de suivi

Le contrat PPA permet de fixer la gouvernance autour du projet en instaurant les instances chargées du suivi.

B.5.2.1. Le comité de pilotage (COPIL)

Un comité de pilotage (COPIL), présidé par le maire d'Ajaccio et président de la CAPA, réunira la CdC, l'État et la CCIC, au moins une fois par an. Ce comité a vocation à :

- valider le scénario d'aménagement général (où les scénarii sectorisés) retenu (us) sur la base des propositions du comité technique,
- acter l'outil contractuel mobilisé par les Collectivités et l'Etat pour la mise en œuvre du projet,
- entériner le budget annuel des actions,
- valider les études à lancer (sur proposition du comité technique),
- dresser annuellement le bilan des actions,
- approuver le calendrier des étapes
- veiller à la cohérence avec les orientations stratégiques.

B.5.2.2. Le comité technique (COTECH)

Un comité technique (COTECH), dirigé par le directeur général adjoint du pôle Aménagement de la CAPA, se réunira une fois par trimestre. Il sera chargé de piloter la réalisation des études nécessaires au projet d'aménagement de l'entrée de ville. Il supervisera les prestataires externes, coordonnera les différentes expertises et s'assurera de la qualité des livrables. Il devra respecter les délais et les budgets alloués aux études. Il rendra compte régulièrement au COPIL de l'avancement des travaux et des éventuels ajustements nécessaires.

Le COTECH apportera un support technique au COPIL en mettant à disposition les éléments nécessaires à la prise de décision. Il participera activement aux réunions du COPIL pour présenter l'état d'avancement des études. Il sera également chargé de la communication autour du projet, en assurant la concertation avec les acteurs locaux et en informant la population. Il facilitera également le dialogue entre les différentes parties prenantes.

C. La mise en œuvre du contrat

C.1. Les engagements des parties

L'ensemble des signataires s'engage à :

- Participer à la gouvernance du PPA ;
- Elaborer et mettre en œuvre la stratégie définie dans le cadre du PPA ;
- Mettre en commun les données à leur disposition concernant les sujets traités dans le cadre du PPA ;
- Partager les conclusions des études et des démarches sur des sujets liés au PPA, que celles-ci soient réalisées ou à mener et qu'elles soient menées dans le cadre du PPA ou en dehors ;
- Accompagner le financement du projet sous réserve que les opérations/études envisagées soient éligibles au règlement des aides en vigueur et de la disponibilité des crédits de chacun des partenaires.

C.2. Concertation et communication autour du projet

Les signataires s'entendent sur les principes de communication suivants à mettre en œuvre dans le cadre du PPA :

- Une communication commune sous forme de communiqués de presse sera mise en place lors des principales étapes du projet. Cette communication sera pilotée par la CAPA ; les autres partenaires étant sollicités pour validation et automatiquement cités.
- Les signataires s'engagent à afficher les logos des autres partenaires dans toute parution ou communication ayant trait au présent PPA

Une grande enquête auprès des usagers et riverains sera lancée dès 2024.

C.3. Durée et actualisation du contrat

C.3.1 Durée du contrat

La durée de validité du présent contrat de PPA est fixée à 2 ans à compter de sa signature.

Le passage dans cette phase opérationnelle pourra être traduite dans un avenant au présent contrat.

C.3.2 Actualisation

Comme tout contrat, le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant. Cet avenant devra être présenté au comité de pilotage et validé par tous les signataires.

En dehors d'un avenant permettant de passer dans une phase opérationnelle, sont considérés notamment comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant, les modifications portant sur :

- L'ajout d'un nouveau partenaire et/ou signataire,
- L'ajustement substantiel des concours financiers des études et actions prévus dans le présent contrat,
- L'intégration d'actions et/ou d'études nouvelles, notamment suite aux points d'étapes,
- La prolongation du présent contrat au-delà d'un an.

D. Liste des annexes

Déclaration d'intention, 11 janvier 2024

Liste des études préalables, périmètre et chiffrage estimatif, 2024

Calendrier général en vue d'aboutir au programme d'aménagement, 2024

E. Signatures

L'Etat, représenté par :

Le Préfet de Corse

La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), représentée par :

Le Président,

Monsieur Jérôme FILIPPINI

Monsieur Stéphane SBRAGGIA

La Commune d'Ajaccio, représentée par

Le 1er Adjoint

La Collectivité de Corse, représentée par :

Le Président du Conseil Exécutif

Monsieur Alexandre FARINA

Monsieur Gilles SIMEONI

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC), représentée par :

Le Président,

Monsieur Jean DOMINICI



PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ENTREE DE VILLE D'AJACCIO

DECLARATION D'INTENTION PARTAGEE ENTRE
LA VILLE D'AJACCIO,
LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS AJACCIEN (CAPA),
LA COLLECTIVITE DE CORSE (CDC),
LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CORSE (CCIC),
ET L'ÉTAT

La Ville d'Ajaccio, la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), la Collectivité de Corse (CDC), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC) et l'État s'engagent à initier une démarche collaborative visant à élaborer le projet d'aménagement de l'entrée de ville d'Ajaccio.

Le fond de baie d'Ajaccio témoigne d'une évolution urbaine marquée par trois périodes historiques distinctes. Initialement établi et fortifié par la ville génoise, le centre-ville a connu une extension planifiée sous l'ère napoléonienne au XIXe siècle. Plus tard, dans la seconde moitié du XXe siècle, la création des quartiers des Cannes et des Salines, ainsi que l'aménagement des équipements routiers, ont contribué à façonner la ville moderne au nord de la baie.

La portion du littoral entre la gare d'Ajaccio et Saint-Joseph est fortement influencée par des réseaux d'infrastructures, notamment le chemin de fer construit à la fin du XIXe siècle pour le transport de marchandises et de voyageurs, ainsi que l'ancienne route royale et RN193 (RT 21). Au XIXe et au début du XXe siècle, cette zone était un couloir péri-urbain occupé par des activités liées à la navigation, à l'industrie et à l'artisanat. Cependant, avec la construction des grands ensembles des Cannes et des Salines, l'urbanisation a absorbé ce secteur, structurant ainsi quatre séquences le long du fond de baie : Saint-Jean, les Cannes, les Salines, et Saint-Joseph.

À l'ouest, Saint-Jean s'est développé à partir des années 1950-1960, surplombant les emprises ferroviaires, la gare d'Ajaccio et les sites portuaires. Bien qu'il fasse désormais partie intégrante du centre-ville, cet espace reste organisé autour d'équipements comme le port Charles Ornano et le terre-plein de la gare. Cette zone a été colonisée par les transports et la logistique, transformant les quais en un espace purement fonctionnel, perdant ainsi leurs rôles d'animation et de sociabilisation.

À l'est, Saint-Joseph est devenu la principale porte d'entrée d'Ajaccio avec un important flux quotidien de véhicules.

Entre Saint-Jean et Saint-Joseph, les quartiers des Cannes et des Salines, représentant la modernité des années 1980, ont été équipés de routes en 2 fois 2 voies ou 3 voies, afin de répondre à la densification de la circulation automobile. Cependant, si ces infrastructures ont contribué au développement de la ville pendant des décennies, elles nuisent désormais à la qualité de vie en centre-ville, en créant une véritable rupture entre la ville et la mer. Les routes, les terre-pleins, les îlots directionnels et les voies ferrées accentuent cette séparation, laissant le littoral vacant pour les habitants, tandis que la route (RT21) est encombrée quotidiennement. Le paysage urbain généré par cette fracture, avec des espaces délaissés et fragmentés, ne valorise pas le cadre de vie ni l'approche du centre-ville. Le boulevard, au lieu de révéler la majesté du site, renforce l'impression d'arriver dans une « ville périphérique », par son absence d'unité ou de continuité du trait de côte. Enfin, cette rupture, particulièrement marquée dans les quartiers des Cannes et des Salines, propose un paysage peu attrayant, éloignant les résidents de la mer, du centre-ville et du reste d'Ajaccio.

Ainsi, le réaménagement proposé vise à :

- rétablir les connexions entre la ville ancienne, la ville moderne et la mer ;
- valoriser le paysage et le cadre de vie ;
- adapter le territoire aux changements climatiques, en renforçant notamment la présence du végétal ;
- intégrer harmonieusement des transports collectifs performants et faciliter les mobilités actives.

Ce projet devra nécessairement bénéficier d'une planification méticuleuse, de la collaboration entre tous les partenaires, ainsi que d'une participation citoyenne active.

Pour le concrétiser, la Ville d'Ajaccio, la Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien, la Collectivité de Corse la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse et l'État s'engagent donc à mettre en place une gouvernance partagée, en vue de conduire le projet d'aménagement de l'entrée de ville. Ces ambitions seront portées par un contrat de projet conventionnel, qui est une initiative collaborative visant à élaborer un plan d'aménagement exhaustif et concerté.

À ce stade, les grands axes du projet peuvent être identifiés ainsi :

- Reconquête urbaine & mise en valeur du littoral

Le traitement de l'entrée de ville doit reconstituer un véritable trait d'union entre chaque séquence et chaque quartier de la ville côtière, en proposant une « structure vertébrale » aux trames urbaines, économiques, sociales et écologiques d'Ajaccio.

- Planification des nouvelles mobilités entre le centre étendu, les quartiers et le péri-urbain

Il s'agit de :

- réduire la part modale de la voiture ;
- définir et de mettre en œuvre un véritable transport en commun en site propre (TCSP) ;
- favoriser l'intermodalité ;
- promouvoir le recours au vélo et à la marche ;
- revoir la distribution et la morphologie de toutes les infrastructures ;
- prendre en compte les spécificités des autres quartiers ;
- améliorer la sortie du port de commerce ;
- connecter le port Charles Ornano au cours Napoléon.

Relier les quartiers à la baie et la ville nouvelle à la ville ancienne

Pour chaque quartier, rue ou résidence du secteur, le réaménagement de l'espace public entre la voirie, le stationnement et les circulations piétonnes permettra d'établir un accès direct aux transports en communs, aux itinéraires cyclables, aux aménagements paysagers en bord de mer et aux activités connexes susceptibles de s'y développer.

Proposer des usages et un paysage urbain pérenne pour le nouveau boulevard côtier, adapté aux ambitions environnementales

L'aménagement de l'entrée de ville d'Ajaccio passe par des opérations de restructuration des espaces publics, d'ouverture sur la mer, d'amélioration des déplacements motorisés et actifs... afin que le bord de mer retrouve un rôle fédérateur. Cette quête comprend nécessairement :

- la création d'un parc littoral centralisateur ;
- et la lutte contre les îlots de chaleur, grâce la végétalisation intensive du site.

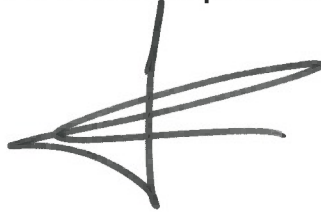
Un comité de pilotage (COPIL), présidé par le maire d'Ajaccio et président de la CAPA, réunira la CdC, l'État et la CCIC, au moins une fois par an. Ce comité a vocation à :

- valider le scénario d'aménagement général (où les scénarii sectorisés) retenu (us) sur la base des propositions du comité technique,
- acter l'outil contractuel mobilisé par la Collectivité de Corse, la CAPA, la Ville d'Ajaccio, la Chambre de commerce et d'industrie de Corse et l'Etat pour la mise en œuvre du projet,
- entériner le budget annuel des actions,
- valider les études à lancer (sur proposition du comité technique),
- dresser annuellement le bilan des actions,
- approuver le calendrier des étapes
- veiller à la cohérence avec les orientations stratégiques.

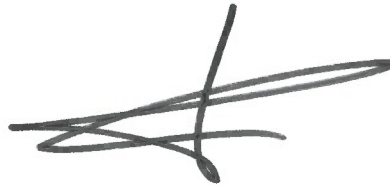
Un comité technique (COTECH), dirigé par le directeur général adjoint du pôle Aménagement de la CAPA, se réunira une fois par trimestre. Il sera chargé de piloter la réalisation des études nécessaires au projet d'aménagement de l'entrée de ville. Il supervisera les prestataires externes, coordonnera les différentes expertises et s'assurera de la qualité des livrables. Il devra respecter les délais et les budgets alloués aux études. Il rendra compte régulièrement au COPIL de l'avancement des travaux et des éventuels ajustements nécessaires. Le COTECH apportera un support technique au COPIL en mettant à disposition les éléments nécessaires à la prise de décision. Il participera activement aux réunions du COPIL pour présenter l'état d'avancement des études. Il sera également chargé de la communication autour du projet, en assurant la concertation avec les acteurs locaux et en informant la population. Il facilitera également le dialogue entre les différentes parties prenantes.

Protocole signé en 4 exemplaires, le 11 janvier 2024

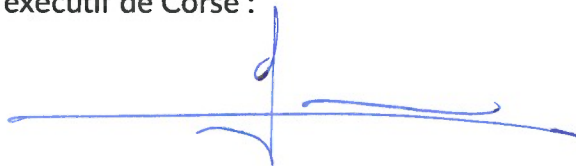
La Ville d'Ajaccio, représentée par Monsieur Stéphane SBRAGGIA, maire d'Ajaccio :

A stylized black ink signature consisting of a vertical line intersected by several horizontal and diagonal strokes.

La Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien (CAPA), représentée par Monsieur Stéphane SBRAGGIA, président :

A stylized black ink signature, similar to the one above, with a vertical line and multiple intersecting strokes.

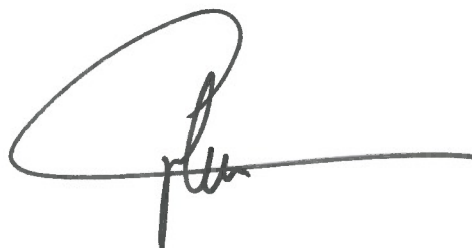
La Collectivité de Corse (CdC), représentée par Monsieur Gilles SIMEONI, président du Conseil exécutif de Corse :

A blue ink signature featuring a horizontal line with a small loop and a vertical stroke crossing it.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC), représentée par Monsieur Jean DOMINICI, président :

A black ink signature with a large, bold initial 'J' followed by a cursive name.

L'Etat, représenté par Monsieur Xavier CZERWINSKI, préfet :

A black ink signature starting with a large, circular loop followed by a horizontal line and some smaller strokes.

Etude Préalable à **COURT TERME**

Etude Préalable à **MOYEN TERME**

Volets	Intitulés Etudes Préalables / Missions	Perimètres d'étude proposés	Montants estimatif (k€HT)
Concertation publique	Enquête Aspirationnelle "GRAND PUBLIC"	Elargi+++ - Périmètre AGGLO	25
	Concertation Publique Résidents Commerçants	Elargi - Périmètre Réflexion	25
Urbanisme Architecture Habitat	Elaboration Pré-programme FOND DE BAIE - ENTREE DE VILLE - Plan guide V0	Restreint - Perim. Etude (initial)	0
	Elaboration Pré-programme FOND DE BAIE - ENTREE DE VILLE - Plan guide V0 élargi	Elargi - Périmètre Réflexion	70
	Elaboration Plan guide urbanisme FOND DE BAIE - ENTREE DE VILLE- V1	Elargi - Périmètre Réflexion	70
	Habitat Etat des lieux parc logement- part logement aidé échelle perimetre reflexion	Elargi - Périmètre Réflexion	20
Socio-économique	"Commerces/services" Enquête terrain usagers /clientèle (comptages, sondages, ...)	Restreint - Périmètre Etude	40
	Recensement activité commerciale	Elargi - Périmètre Réflexion	15
	Analyse fonctionnelle des polarités commerciales existantes	Elargi - Périmètre Réflexion	15
	Etude de diagnostic et de stratégie commerciale	Elargi - Périmètre Réflexion	10
	Schéma de développement commercial	Elargi - Périmètre Réflexion	10
	Zones emploi - type emplois - potentiels économique social - périmetre reflexion - impact déplacement port commerce prospective	Elargi+++ - Périmètre AGGLO	25
	Etude & stratégie de developpement economique touristique	Elargi+++ - Périmètre AGGLO	20
	Etude sociologique usage: activité loisir pratique sportive	Elargi+++ - Périmètre AGGLO	10
Environnemental / risques	AMO Evaluation Environnementale des aménagements existants Environnement et procédures réglementaires - Analyse des enjeux et des procédures reglementaires - Suivi environnemental	Restreint - Périmètre Etude	50
	Procédure règlementaires (Etude d'impact Environnementale sur V0)	Elargi - Périmètre Réflexion	70
	Etude de risques naturels et technologiques	Restreint - Périmètre Etude	10
	Diagnostic biodiversité inventaire Faune Flore recensement	Restreint - Périmètre Etude	20
	Diagnostic Phytosanitaire	Restreint - Périmètre Etude	30
	Enquête - Diagnostic Archéologique	Restreint - Périmètre Etude	10
	Etudes ENR	Restreint - Périmètre Etude	20
	Qualité de l'air	Restreint - Périmètre Etude	20
	Bilan Carbone	Restreint - Périmètre Etude	15
	Acoustique	Restreint - Périmètre Etude	5
	Diagnostic pollution des sols (antériorités & prélèvements voies ferrées)	Restreint - Périmètre Etude	80
	Diagnostic HAP Amiante revêtements	Restreint - Périmètre Etude	20
	Diagnostic Amiante/Plomb ouvrages à démolir/mofifier	Restreint - Périmètre Etude	40
Technique VRD & bati (périmetre restreint)	Etude Evaluation Sureté Sécurité Publique (SSP) sur V0	Restreint - Périmètre Etude	20
	Etudes Hydro & Géotechniques	Restreint - Périmètre Etude	25
	Enquête patrimoine ouvrages à démolir/mofifier	Restreint - Périmètre Etude	40
	Géodétection réseaux existants	Restreint - Périmètre Etude	80
	Synthese plans recollement réseaux divers existants	Restreint - Périmètre Etude	35
	Plans topographiques / géomètres	Restreint - Périmètre Etude	90
	Relévé géométral héberges des existants (bâtiments)	Restreint - Périmètre Etude	90
	AMO ou Moe Réemploi	Restreint - Périmètre Etude	40
MONTAGE OPE - ASSISTANCE JURIDIQUE	Assistance & Rédaction Juridique : cessions foncières	Restreint - Périmètre Etude	40
	Assistance & Rédaction Juridique : montage opérationnel	Restreint - Périmètre Etude	70
	Actes Notariaux - droits d'enregistrement	Restreint - Périmètre Etude	50
CONDUITE OPERATIONNELLE	AMO - Délégation- Conduite Opération Projet Urbain	Restreint - Périmètre Etude	60
	AMO Mission Information Opérationnelle - restitutions information	Restreint - Périmètre Etude	40
	AMO Mission Architecte Urbaniste en chef /conseil - hors plan guide	Restreint - Périmètre Etude	70
	AMO Mission Paysagiste Conseil - hors plan guide	Restreint - Périmètre Etude	40
MOBILITE	Etude Mobilité V1	Elargi+++ - Périmètre AGGLO	30
	Etude Mobilité V2, compris Etudes des potentiels de service mobilité	Elargi - Périmètre Réflexion	80
	Campagnes Comptage trafic par modes	Elargi - Périmètre Réflexion	40
	Simulation modélisation reports de trafics	Elargi - Périmètre Réflexion	25

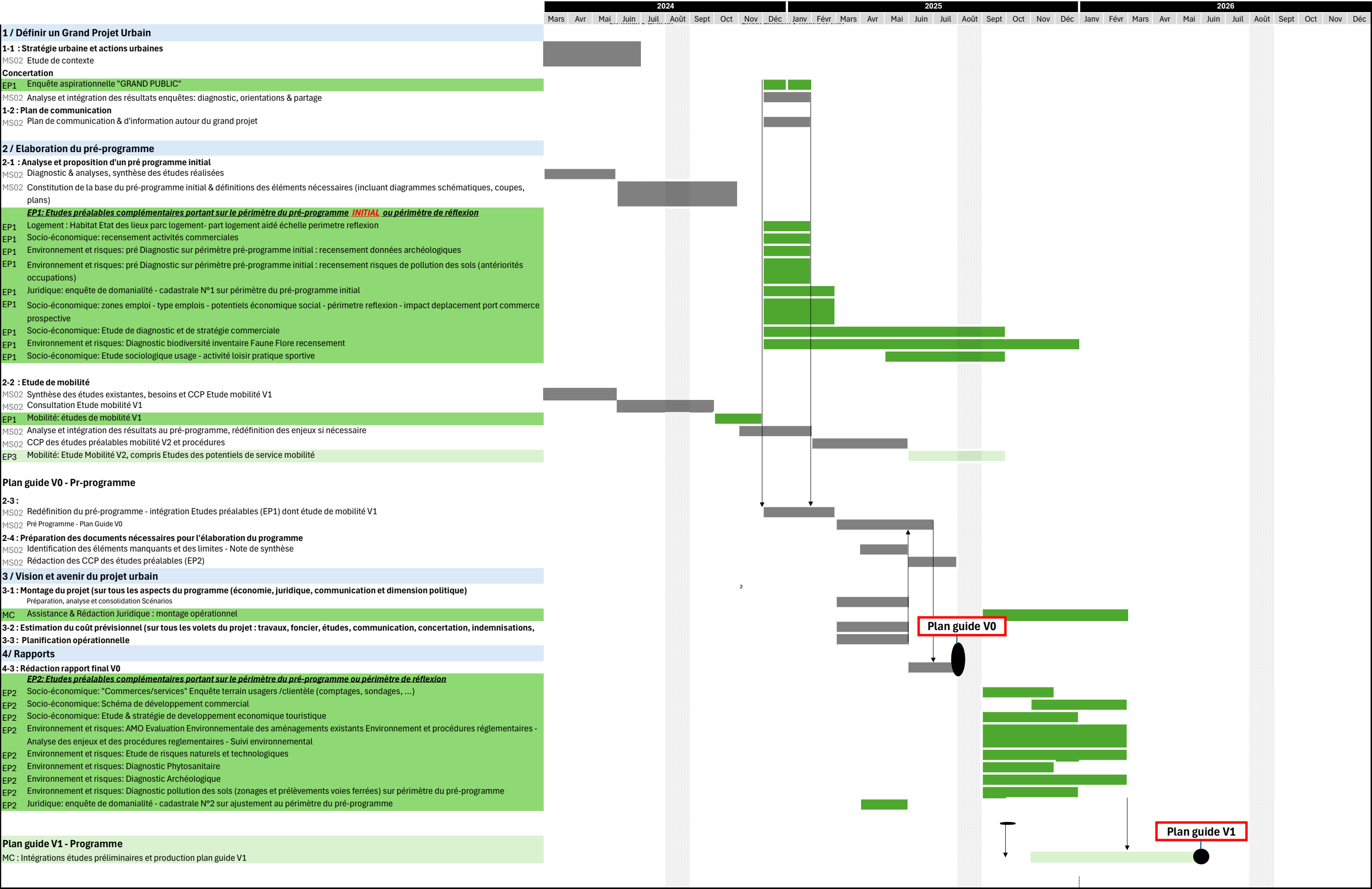
Etudes préalables COURT TERME

Etudes préalables MOYEN TERME

SOUS TOTAL 1 595 k€

SOUS TOTAL 2 1 095 k€

TOTAL 1 690 k€



EP1	ETUDE PRELIMINAIRE COURT TERME 1ere série
EP2	ETUDE PRELIMINAIRE COURT TERME 2e série
MC	MISSION COMPLEMENTAIRE COURT TERME
MC	MISSION COMPLEMENTAIRE MOYEN TERME
EP3	ETUDE PRELIMINAIRE MOYEN TERME_ 3e série